

Ziele/Grundsätze gem. Entwurf 05.11.02	Eingegangene Stellungnahmen	Kommentar des Regionsbeauftragten	Ergebnisse der Auswertung
0. Allgemeine Forderungen	<p><b>Gemeinde Ottenhofen</b> Ergebnisse des Teilraumworkshops „Flughafen München und sein Umland – Grundlagen für einen Dialog“ müssen in die Planung einfließen</p> <p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Einbeziehung des Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten, wie es am 19.03.2003 in Haar vorgestellt wurde.</p> <p><b>Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswe- sen (BMVBW)</b> Soweit Zielfestlegungen Bundesfernstraßen, Strecken der Eisenbahnen des Bundes oder Bundeswasserstraßen betreffen, entfalten sie hinsichtlich der Bedarfs- und Prioritätenfestlegung sowie hinsichtlich des Zeitplans und der Finanzierung sowie der technischen Planungsparameter keine Bindungswirkung. Gleiches gilt für Festlegungen im Hinblick auf die Angebotspolitik und Betriebsführung der Eisenbahnen des Bundes. ⇒ Diesbezügliche Festlegungen werden als Vorschläge für eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und der Bedarfspläne angesehen.</p> <p><b>Gemeinde Neubiberg, Markt Schwaben</b> Berücksichtigung behindertengerechten, barrierefreien Ausbaus</p> <p><b>Gemeinde Oberding, Gemeinde Eitting</b> Vorgaben für das Jahr 2015 des noch nicht vorliegenden 3. Teiles des Strukturgutachtens „Flughafen München und sein Umland“ mit in den Regionalplan einarbeiten</p> <p><b>Gemeinde Berglern</b> Nächste Stufe des Verkehrsgutachtens im Umfeld des Flughafens abwarten und regional bedeutsame Ergebnisse in den Regionalplan einarbeiten: Ferner Grundsatzklärung, dass auf die umliegenden Orten und Bewohner bei der verkehrlichen Erschließung bedeutsamer „zentraler Punkte“ wie dem Flughafen besser als bisher Rück- sicht genommen wird</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Ergebnisse sind – soweit (über-)regional bedeutsam bereits zu großen Teilen in der Fortschreibung enthalten. Ergänzende Aussage zum Gutachten in Begründung zu G 1.5 möglich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Hierbei handelt es sich um die Ergebnisse des Teilraum- workshops „Flughafen München und sein Umland – Grundlagen für einen Dialog – Stufe 2“. Ergebnisse sind – soweit (über-)regional bedeutsam bereits zu großen Teilen in der Fortschreibung enthalten. Ergänzende Aussage zum Gutachten in Begründung zu G 1.5 möglich.</p> <p><b>Zum BMVBW</b> H.E. besteht durchaus eine Bindungswirkung. Ein genereller Ausschluss der Bindungswirkungen für raumbe- deutsame Planungen und Maßnahmen des Bundes bestimmter Art ist nicht vorgesehen (vgl. Zuleitungs- schreiben des StMLU vom 22.04.03 an den RPV). Gle- ches gilt analog für Planungen und Maßnahmen der Eisenbahnen des Bundes.</p> <p><b>Zu Gemeinde Neubiberg, Markt Schwaben</b> Bereits in G 1.1 (sozialverträglich) und G 1.2 berücksichtigt (siehe auch dortige Begründung Abs. 3 Satz 2). Jedoch nochmals Ergänzung in G 2.1.1 möglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberding, Gemeinde Eitting</b> Ergebnisse sind – soweit (über-)regional bedeutsam und bereits vorliegen schon zu großen Teilen in der Fort- schreibung enthalten. Ergänzende Aussage zum Gutachten in Begründung zu G 1.5 möglich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Ergebnisse sind – soweit (über-)regional bedeutsam und bereits vorliegend - schon zu großen Teilen in der Fort- schreibung enthalten. Ergänzende Aussage zum Gutachten in Begründung zu G 1.5 möglich. Regionalplanfortschreibung ist nicht der richtige Ort für „Grundsatzklärungen“</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Ergänzung der Begründung zu G 1.5</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Ergänzung der Begründung zu G 1.5</p> <p><b>Zum BMVBW</b> Inhaltlich keine Änderung veranlasst, nach Behandlung im Planungsausschuss muss Schreiben an das BMVBW erfolgen.</p> <p><b>Zu Gemeinde Neubiberg, Markt Schwaben</b> Ergänzung in G 2.1.1</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberding, Gemeinde Eitting</b> Ergänzung der Begründung zu G 1.5</p> <p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Ergänzung der Begründung zu G 1.5</p>

	<p><b>DB Netz AG</b> Keine Zustimmung zum Fortschreibungsentwurf, da die Planungsentscheidungen ausschließlich der Bahn obliegen. Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen zu gewähren.</p> <p><b>Gemeinden Oberschleißheim, Eching, Unterföhring, Reg. v. Obb</b> Es fehlen Aussagen zur Erschließung des neuen Stadions;</p> <p><b>Gemeinde Eching</b> Aussagen des Verkehrsgutachtens des Flughafenforums von 2002 fehlen und müssen eingearbeitet werden</p> <p><b>Landesamt für Umweltschutz (LfU)</b> Bei der Neustrukturierung des Regionalplans wurde auf ein Kapitel Lärmschutz verzichtet, lediglich zum Fluglärm werden Aussagen getroffen; daher sollten auch im Verkehrskapitel weitere Aussagen zum Verkehrslärm getroffen werden.</p> <p><b>Straßenbauamt München</b> Gem. BayLplG müssen im Regionalplan die für die anzustrebende Entwicklung der Region raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen als Bestandteil sowohl grafisch als auch in der textlichen Begründung mit aufgenommen werden, d. h. Aufnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aller im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen stehenden Maßnahmen des dringlichen Bedarfs</li> <li>- Straßenprojekte im Ausbauplan Staatsstraßen</li> <li>- Im Rahmen von ROV positiv beurteilte Straßenbauprojekte</li> <li>- Straßenbauprojekte für die bereits Planfeststellungsverfahren eingeleitet oder positiv abgeschlossen wurden</li> </ul> Die entsprechenden Maßnahmen an der B2, B 301, B 471, B 304, B 388a, St 2063, 2069, 2078, 2079, 2088, 2588, 2342 und 2080 sind aufzunehmen.</p> <p><b>Gemeinde Gilching</b> Zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den LK STA und FFB sowie den beiden Kreisstädten ist ein ÖPNV- und Straßenverkehrskonzept nötig</p>	<p><b>Zur DB Netz AG</b> H.E. besteht durchaus eine Bindungswirkung. Ein genereller Ausschluss der Bindungswirkungen für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen des Bundes bestimmter Art ist nicht vorgesehen (vgl. Zuleitungsbeschreiben des StMLU vom 22.04.03 an den RPV). Gleichermaßen gilt analog für Planungen und Maßnahmen der Eisenbahnen des Bundes.</p> <p><b>Zu Gemeinden Oberschleißheim, Eching, Unterföhring, Reg. v. Obb</b> Im Zusammenhang mit dem Stadion notwendige Maßnahmen sind zwar zum Teil schon als Projektziele enthalten (z.B. Ausbau A 9, Verlängerung U 6 ), jedoch nicht explizit auf das Stadion bezogen; eine solche explizite Aussage wäre regionalplanerisch vertretbar</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Ergebnisse sind – soweit (über-)regional bedeutsam und bereits vorliegend - schon zu großen Teilen in der Fortschreibung enthalten. Ergänzende Aussage zum Gutachten in Begründung zu G 1.5 möglich.</p> <p><b>Zum LfU</b> Da der Regionalplan sich auf die wesentlichen Bereiche der Regionalentwicklung beschränken soll, wurde im Zuge der Neugliederung auf Aussagen zum Verkehrslärm verzichtet. Hier ist auf die einschlägigen LEP-Ziele im dortigen Abschnitt B V 6 zu verweisen</p> <p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Regionalplan ist kein Straßenausbauplan für die Region; BayLplG verpflichtet keinesfalls zur vollständigen Übernahme von Fachplänen oder Teilen daraus; welche Maßnahmen und Planungen für die gewünschte Entwicklung der Region von entscheidender Bedeutung sind, so dass sie im Regionalplan als Grundsatz oder Ziel erwähnt werden, obliegt der Entscheidung des regionalen Planungsverbandes und nicht der Straßenbauverwaltung</p> <p><b>Gemeinde Gilching</b> Unbesehen der Erforderlichkeit ist dies ein teiräumliches Konzept für die Fachplanung und würde den Rahmen eines schlanken Regionalplans übersteigen.</p>	<p><b>Zur DB Netz AG</b> Siehe obige Ausführungen zum BMVWB</p> <p><b>Zu den Gemeinden Oberschleißheim, Eching, Unterföhring, Reg. v. Obb</b> Grundsatz zur Verkehrserschließung des neuen Stadions aufnehmen (Ergänzung G 1.5)</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Ergänzung der Begründung zu G 1.5</p> <p><b>Zum LfU</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Hier nichts veranlasst, ggf. Aufnahme einzelner bedeutsamer Maßnahmen möglich (siehe hierzu Auswertung zu Abschnitt 3.2)</p> <p><b>Zur Gemeinde Gilching</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	--	--

<b>1. Allgemeine Grundsätze</b>	<p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Es sollte dargelegt werden, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur den derzeitigen Anforderungen hinterherhinkt</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Ziel aufnehmen, das besagt, dass vorhandene Trenn- und Zerschneidungseffekte verringert, neue vermieden oder minimiert werden sollen</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Dies stimmt nicht generell, dort wo es zutrifft, wird es auch in der Begründung dargelegt (siehe Ausbauziele)</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Dies ist ein Ziel für das Kapitel „Natur und Landschaft“, das zu einem späteren Zeitpunkt fortgeschrieben werden soll.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Vormerken für die Fortschreibung des Kapitels B I</p>
<b>G 1.1</b> Die Verkehrswwege, 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.	<p><b>Gemeinde Wörthsee</b> In Begründung in Abs 2 Satz 2 hinter ÖPV die Worte „und Rad- und Fußwege“ einfügen.</p> <p><b>Gemeinden Pullach i.Isartal, Grünwald, Oberhaching, Schäftlarn</b> Grundsatz um folgenden Satz ergänzen: „Dem Erhalt des Münchner Südens als Naherholungsraum für die gesamte Region ist dabei besonders Rechnung zu tragen.“</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> In der Begründung wird zwar dargelegt, dass es Hauptaufgabe der Verkehrsinfrastrukturplanung ist, die notwendige Mobilität zu gewährleisten, was aber raumordnerisch als notwendig anzusehen ist, bleibt offen; die Mobilität steht in einer engen Wechselbeziehung zur abgelaufenen Wohnraumverlagerung in die Außenräume des Verdichtungsraums München; zu dieser Wirkungsvernetzung sollte ein Hinweis im Abschnitt „allgemeine Grundsätze“ erfolgen</p> <p><b>Pro Bahn</b> Verkehr und Nachrichtenwesen können einen entscheidenden Beitrag leisten, dass die wirtschaftliche Entwicklung umweltverträglich verläuft. Dies sollte durch eine entsprechende Anmerkung ergänzt werden.</p> <p><b>Gemeinde Eching</b> Auch die Erreichbarkeit der zentralen Wirtschaftsstandorte muss verbessert werden.</p> <p><b>Agenda21 im LK STA</b> „Nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum“ (in der Begründung) ist ein Widerspruch in sich, sofern keine Einschränkung auf „qualitativ“ erfolgt.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Anliegen ist berechtigt</p> <p><b>Zu den Gemeinden Pullach, Grünwald, Oberhaching, Schäftlarn</b> Erhaltung einzelner Naherholungsräume ist nicht expliziter Gegenstand der Fortschreibung, sondern muss in die für später vorgesehene Fortschreibung des Kapitels Freizeit und Erholung vorgesehen werden</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Notwendige Mobilität muss ein offener Begriff bleiben, da er sich nicht für eine gesamte Region und für einen Planungshorizont von 10-15 Jahren zahlenmäßig definieren lässt. Inhaltlich ist er durch die Aussage des Grundsatzes abgedeckt. Der Wirkungs Zusammenhang zwischen Wohnraumverlagerung und Verkehr besteht, es könnte daher ein entsprechender Hinweis in die Begründung aufgenommen werden (siehe auch entsprechende Aussagen im bestehenden Siedlungskapitel).</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Die Forderung ist bereits im Grundsatz und seiner Begründung enthalten</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Diese Forderung ist durch die vielfältigen Projektziele u.a. zur Messeerschließung und zur Flughafenbindung sowie im Fall Eching mit dem neuen S-Bahn-Haltepunkt im Gewerbegebiet bereits erfüllt</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Dies ist unzutreffend, nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum kann durchaus – je nach Situation – auch in begrenztem Maße quantitatives Wachstum beinhalten</p>	<p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Worte „sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs“ werden eingefügt</p> <p><b>Zu den Gemeinden Pullach, Grünwald, Oberhaching, Schäftlarn</b> Vormerken für Fortschreibung des Kapitels B III</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> In Abs 2 Satz 1 der Begründung nach den Worten „optimal aufeinander“ die Worte „sowie mit der Siedlungsentwicklung“</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Nichts veranlasst</p>

<p><b>G 1.2</b> 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 soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.</p>	<p><b>Stadt Garching</b> Weiterer Ausbau des Radwegenetzes im Münchner Norden, Schaffung einer Radwegeverbindung von Dietersheim zum Forschungsgelände</p> <p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> In der Begründung soll in Abs.2 letzter Satz das Wort „zwangsläufig“ gestrichen werden.</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> Sollte wegen seiner Bedeutung Ziel werden</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Zusätzlich sollte die Steigerung der Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs in den Grundsatz aufgenommen werden durch die Einfügung der Worte „und die Attraktivität“ nach dem Wort „verbessert“ in Satz 1. Kleinräumige Funktionsmischung der Siedlungsstrukturen in den Städten ist hierzu erforderlich.</p> <p><b>Pro Bahn</b> In der Begründung Ergänzung erforderlich, dass die Maßnahmen nicht zu Nachteilen des ÖPV führen dürfen; ferner sind nicht nur körperlich behinderte Personen mobilitätseingeschränkt, sondern auch Personen mit größeren Einkäufen.</p> <p><b>Gemeinde Oberhaching</b> Grundsatz wie folgt ergänzen: „Die Siedlungsentwicklung innerhalb der Region ist eng mit der dafür notwendigen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur abzustimmen.“</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Forderung Ausbau im Münchner Norden ist durch Z 3.1.2 bereits abgedeckt, einzelne Verbindungen werden im Regionalplan nicht aufgenommen</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Streichung führt nicht zu grundsätzlichen Änderungen</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Unbenommen der inhaltlichen Bedeutung nicht konkret genug für ein Ziel</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Auch die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer soll steigen (bereits in Begründung enthalten), Ergänzung im Grundsatz ist daher sinnvoll.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Ergänzung hinsichtlich ÖPV sinnvoll; eingeschränkte Mobilität bezieht sich hier auf körperliche oder finanzielle Einschränkungen und nicht auf Transportmöglichkeiten</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberhaching</b> Dies ist bereits durch Aussagen im Kapitel Siedlungsessen abgedeckt (vgl. dort B II G 1.4 u.a.)</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Wort „zwangsläufig“ streichen</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ergänzung aufnehmen</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Ergänzung der Begründung bezüglich der Nachteilervermeidung für den ÖPV</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberhaching</b> Nichts veranlasst</p>
--	--	---	---

<p><b>G 1.3</b> 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.</p>	<p><b>Heideflächenverein Münchner Norden e. V.</b> Landschaftsgerechte Gestaltung der Verkehrswege und Informationssysteme noch mit aufnehmen. Verkehrswege sollen in die Landschaft eingebunden werden und Lebensräume seltener Tier- und Pflanzenarten berücksichtigt werden.</p> <p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Das BayÖPNVG weist dem ÖPNV nur unter bestimmten Bedingungen Vorrang vor dem MIV zu. Die Begründung des Ziels ist daher „eingeschränkt zu beurteilen“.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Ausbau des ÖPNV ist nicht per se eine Verkehrsminderungsmaßnahme. So führt das monozentrisch ausgerichtete S-Bahn-System zu Funktionsentmischung, Stadtflucht und damit zu mehr Verkehr: Es sollte deshalb ein „Grundsatzziel“ aufgenommen werden, das besagt, dass durch den geeigneten Ausbau des ÖPNV-Angebots mit Zubringerzentrierung auf die Mittelzentren der Region künftig wieder eine kleinräumige Durchmischung aller Lebensfunktionen angestrebt wird, und so letztlich Verkehrsbedarf sinkt und die Lebensqualität der Innenstädte steigt.</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Ergänzung von Satz 3 wie folgt: „...auch über Stadt-, Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinaus.“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Satz 2 soll wie folgt gefasst werden: „In den Stadt- und Umlandbereichen und Mittelzentren hat der ÖPV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV).“ Die Region hat nicht – wie fälschlich in der Begründung ausgeführt, ein grundsätzlich gut ausgebautes Verkehrsnetz, da tangentiale Verbindungen fehlen und auch außerhalb des Mittleren Rings Lücken bestehen.</p> <p><b>Gemeinde Gräfelfing</b> Im alten Regionalplankapitel wurde ein erhöhter Anteil des sog. Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußgängerverkehr) angestrebt, im neuen nur noch des ÖV im Verhältnis zum MIV; dies sollte wieder rückgängig gemacht werden.</p> <p><b>Agenda21 im LK STA</b> Regionaler Planungsverband hat nicht nur auf Prognosen zu reagieren, sondern Ziele im Sinne der Nachhaltigkeit zu setzen und zur Erreichung geeignete Maßnahmen vorzuschlagen; Ziele sollen quantifiziert werden (z.B. G 1.4)</p> <p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b></p>	<p><b>Zum Heideflächenverein Münchner Norden e. V</b> Forderung passt nicht zum Inhalt des Grundsatzes; sie ist vielmehr mit G 1.1 bereits abgedeckt (...im Rahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung, umweltschonende Gestaltung). Im übrigen erfolgt eine Abstimmung mit den Belangen des Naturschutzes und des Landschaftsbilds in den jeweiligen Planungs-/Genehmigungsverfahren.</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Begründung steht nicht im Widerspruch zum BayÖPNVG, im übrigen ist auch im Gesamtverkehrsplan Bayern der Vorrang des ÖPNV festgelegt.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Forderung bereits inhaltlich durch G 1.2 (Erreichbarkeit zentraler Orte), Z 2.1.2 (Ergänzung um tangentiale Verbindungen), G 2.5.1 (leistungsfähiges Busnetz) u.a. abgedeckt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Forderung trifft zu</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Bestehende Lücken im Netz, die in der Fortschreibung ja auch angesprochen sind, ändern nichts am Vorhandensein eines grundsätzlich gut ausgebauten Verkehrsnetzes, das täglich Hundertausende von Pendlern und Reisenden transportiert.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Einwand von Gräfelfing ist zutreffend, bezieht sich aber wohl auf G 1.4</p> <p><b>Zur Agenda 21 im LK STA</b> Fortschreibung reagiert nicht nur auf Prognosen in der Form, dass der dort prognostizierte Verkehr bedingungslos bewältigt werden soll; vielmehr soll durch die Fortschreibung der Verkehr auf das notwendige Maß minimiert werden und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gelenkt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b></p>	<p><b>Zum Heideflächenverein Münchner Norden e. V</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Ergänzung wie von der Gemeinde vorgeschlagen</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Ergänzung von G 1.4 nach dem Wort „ÖPV“ um die Worte „und des nichtmotorisierten Verkehrs (NMV)“</p> <p><b>Zur Agenda 21 im LK STA</b> Nichts veranlasst</p>
---	---	--	---

	<p>Grundsätze G 1.3 und G 1.4 sind so zu formulieren, dass durch den Vorrang des ÖPV und die Reduzierung des MIV keine Nachteile für die Bevölkerung des ländlich strukturierten Raumes in den Stadt- und Umlandbereichen entstehen.</p>	<p>Es ist nicht erkennbar, dass hierdurch Nachteile festgesetzt werden; vielmehr wird aus der Begründung zu G 1.3 deutlich, dass die enge Abstimmung der Verkehrsträger zur optimalen Nutzung der vorhandenen und neuen Verkehrsinfrastruktur führen soll. Dies führt auch in ländlich strukturierten Räumen zu Vorteilen.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Nichts veranlasst</p>
<b>G 1.4</b> Der Anteil des MIV gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich München reduziert, der des ÖPV erhöht werden.	<p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Flächendeckende ÖPNV-Versorgung zwischen den S-Bahnlinien notwendig, soweit finanziert; ggf. tangentiale Verbindungen</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> In Satz 2 der Begründung nach Nichtmotorisierte Verkehrsmitteln die Worte „und zu Fuß“ einfügen</p> <p><b>Stadt Erding</b> Reduzierung MIV-Anteil sollte regionsweit gelten, nicht nur im Stadt- und Umlandbereich München</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> In der Begründung wird behauptet, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren in allen Teilen der Region steigen wird. Diese Verfehlung des Ziels „Verkehrsvermeidung“ muss nachvollziehbar erläutert werden.</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Der Grundsatz soll wie folgt gefasst werden: „Um den Anteil des MIV gemessen am Gesamtverkehrsaufwand, insbesondere im Stadt- und Umlandbereich München zu reduzieren, und den des ÖPNV zu erhöhen, ist nicht nur auf der Stammstrecke, sondern auch auf allen S-Bahn-Strecken ein 10-Minuten-Takt weitgehend zeitgleich einzuführen. Sofern eine etwa zeitgleiche Einführung für alle S-Bahnen nicht möglich ist, soll zunächst ein 15-Minuten-Takt erfolgen.“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Nicht nur der Zuwachs des Verkehrs soll zu möglichst großen Teilen vom ÖV und nichtmotorisierten Verkehr (NMV) übernommen werden, sondern schon der heutige MIV soll vermieden oder vom ÖV und NMV zu Teilen übernommen werden. Stadt- und Umlandbereich ist nicht nur an seinen Belastungsgrenzen angekommen, diese sind bereits häufig überschritten. Ergänzung eines neuen Grundsatzes: „Ein Leben ohne Auto darf nicht zu einer spürbaren Einschränkung der Mobilität führen.“</p> <p><b>Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG)</b> Im Grundsatz ist folgender Satz zu ergänzen: „Im Sinne einer</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Vorschläge sind durch Ziel 2.1.2 sowie Grundsätze 2.5.1 und 2.5.2 bereits abgedeckt</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Fußgängerverkehr zählt zum nichtmotorisierten Verkehr</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Grundsatz gilt bereits regionsweit, Einschub verdeutlicht lediglich die herausragende Bedeutung für den Stadt- und Umlandbereich München</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Die Steigerung des Verkehrsaufkommens ist keineswegs zwangsläufig eine Verfehlung des Ziels „Verkehrsvermeidung“, da ohne Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -minderung das Aufkommen noch mehr steigen würde.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Hier handelt es sich um einen allgemeinen Grundsatz. Die vorgeschlagene Formulierung greift sich hingegen eine Einzelmaßnahme heraus. Einzelmaßnahmen zur Ausfüllung des Grundsatzes sind an anderer Stelle als Ziele festgesetzt, u.a. zum 10-Minuten-Takt (siehe Z 2.3.1). Zur zeitgleichen Einführung wurde bereits in der Synopse zur PA-Sitzung am 05.11.02 Stellung genommen, worauf verwiesen wird</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Auch beim bestehenden Verkehr ist eine Veränderung des modal splits wünschenswert. Belastungsgrenzen sind – wie durch die zunehmenden Staus ersichtlich – teilweise überschritten. Dem vorgeschlagenen Grundsatz fehlt es an einem konkreten Adressaten. Auch der Inhalt ist räumlich zu unbestimmt für einen Grundsatz der Raumordnung.</p> <p><b>Zur Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG)</b> Anliegen ist bereits durch G 1.3 Satz 3 abgedeckt.</p>	<p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Verdeutlichung in Satz 1 der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Begründung ist anzupassen.</p> <p><b>Zur Münchener Verkehrsgesellschaft</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>strategischen Verkehrsplanung ist zu gewährleisten, dass Ausrichtung und Realisierung von Maßnahmen in den Umlandbereichen (und Mittelzentren) bestehende Planungen nicht konterkarieren sondern sich positiv auf das Oberzentrum auswirken und umgekehrt.</p> <p><b><u>Agenda21 im LK STA</u></b> MIV sollte nicht nur relativ sondern auch absolut reduziert werden; es sollte keine maximale sondern eine optimale Mobilität geben</p> <p><b><u>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</u></b> Attraktive Gestaltung des ÖPV zur Verlagerung erforderlich</p>	<p><b><u>Zur Agenda21 im LK STA</u></b> Der Grundsatz schließt die Forderung nicht aus; wie aus der Begründung hervorgeht, wird trotz aller Verkehrsminderungsmaßnahmen der Verkehr insgesamt zunehmen. Daher ist eine Reduzierung des MIV unter den heutigen absoluten Stand sehr schwierig; eine dem Aliegen entsprechende Ergänzung in der Begründung sollte jedoch vorgenommen werden.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</u></b> Dies ist durch die Maßnahmen, wie sie in Abschnitt 2 genannt sind, vorgesehen (siehe auch G 2.1.1)</p>	<p><b><u>Zur Agenda21 im LK STA</u></b> Ergänzung der Begründung im Sinne von Pro Bahn.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</u></b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>G 1.5</b> 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.</p>	<p><b><u>Straßenbauamt München</u></b> In Begründung fehlt bei den zu realisierenden Projekten die B 388 nördlich Fischerhäuser, die eine wichtige Verbindungsstrecke zum Flughafen München II darstellt.</p> <p><b><u>LK Erding</u></b> Vorschlag: alle Ziele und Grundsätze, die zur Verbesserung der Verkehrserschließung des Flughafens München dienen, soweit als möglich in einem eigenen Abschnitt bündeln.</p> <p><b><u>Stadt Erding</u></b> Es sollte dargelegt werden, dass insbesondere die Anbindung an den Flughafen aus dem Osten der Region verbessert werden soll.</p> <p><b><u>Bund Naturschutz</u></b> Verkehrliche Bedeutung des Flughafens wird überschätzt. Unvermeidliche Flugversteuerungen werden zu Reduzierung des Passagieraufkommens führen; die Flughafenbindung wird dann überdimensioniert sein.</p> <p><b><u>Gemeinde Oberschleißheim</u></b> Dies muss auch für das neue Stadion gelten.</p> <p><b><u>Gemeinde Aschheim</u></b> Ergänzung des Grundsatzes wie folgt: „... (z.B. hinsichtlich Messe München-Riem → Südbindung (MIV) oder im ÖPNV: Stadt-Umland-Bahn).“</p>	<p><b><u>Zum Straßenbauamt München</u></b> Aufzählung zwar bewusst nur Auswahl der Maßnahmen, aber Aufnahme B 388 möglich.</p> <p><b><u>Zum LK Erding</u></b> Vorschlag würde die bestehende Gliederung, die sich insbesondere nach den einzelnen Verkehrsmitteln ausrichtet, auflösen.</p> <p><b><u>Zur Stadt Erding</u></b> Anliegen ist bereits in den Projektzielen zur Fernbahnanbindung (Z 2.2.3), zum S-Bahn-Ringschluss (Z 2.3.5) und zur FTO (Z 3.2.4) enthalten und explizit dargelegt</p> <p><b><u>Zum Bund Naturschutz</u></b> Alle Prognosen gehen von einem deutlichen Anstieg der Fluggastzahlen aus, der auch über den zeitlichen Planungshorizont der Fortschreibung anhält. Zudem geht es bei der Erreichbarkeit nicht nur um Transportkapazitäten sondern auch um eine zeitlich akzeptable Erreichbarkeit.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Oberschleißheim</u></b> Stadion ist zwar immer nur temporär ein herausragendes Ziel, Aussage trifft aber dennoch zu</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Aschheim</u></b> Einzelne Maßnahmen zur Anbindung sind bereits in der Begründung genannt. Stadt-Umland-Bahn kann unter der genannten verbesserten Schienenanbindung im Nahverkehr subsumiert werden.</p>	<p><b><u>Zum Straßenbauamt München</u></b> B 388 wird in die Begründung aufgenommen</p> <p><b><u>Zum LK Erding</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zur Stadt Erding</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zum Bund Naturschutz</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Oberschleißheim</u></b> Entsprechende Ergänzung des Grundsatzes vornehmen.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Aschheim</u></b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Regierung von Oberbayern</b> Entweder in der Begründung verschiedene Maßnahmen nennen oder auf die beiden Aktionsprogramme für die (Straßen-)Erschließung von Flughafen und Messe hinweisen</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Aufnahme der B 388neu sowie der ÖV-Verbindung zwischen München Hbf. und Flughafen einschließlich notwendiger Fahrzeitverkürzung in die Begründung</p>	<p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Regionale Planungsverband hat die aus seiner Sicht besonders bedeutsamen Maßnahmen benannt, eine vollständige Aufzählung aller beabsichtigter Maßnahmen ist nicht erforderlich.</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Aufzählung zwar bewusst nur Auswahl der Maßnahmen, aber Aufnahme B 388neu möglich. Gleiches gilt für die ÖV-Anbindung</p>	<p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Aufnahme der B 388neu sowie ÖV-Verbindung München Hbf. – Flughafen in die Begründung</p>
--	--	---	--

## Kapitel B V „Verkehr- und Nachrichtenwesen“ – Fortschreibung

Ziele/Grundsätze gem. Entwurf 05.11.02	Eingegangene Stellungnahmen	Kommentar des Regionsbeauftragten	Ergebnisse der Auswertung
2. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) 2.1. Allgemeines	<p><b>Gemeinde Ottenhofen</b> Neues Ziel ergänzen mit dem Inhalt, dass die Bahnhöfe und Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden sollen</p> <p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Es sollte schnelle Verbindungen im ÖPV geben von zentralen Verknüpfungspunkten zur Stadtmitte Münchens. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Errichtung neuer S-Bahn-Haltepunkte (siehe Z 2.1.5 und Z 2.1.6).</p> <p><b>Gemeinde Neubiberg, Gemeinde Planegg, Gemeinde Neuried, Bund Naturschutz</b> Stadt-Umland-Bahn sollte berücksichtigt werden, z.B. zur Stärkung der tangentialen Verbindungen, Untersuchungen sollen weiter betrieben werden, Aufnahme als vordringlicher Ausbaubedarf</p> <p><b>Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Ggf. Aufnahme eines Ziels zur Seeschifffahrt</p> <p><b>MVV</b> Geforderte Infrastrukturmaßnahmen sind insgesamt in absehbarer Zeit nicht finanziert; daher sollte ein Ranking der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit erfolgen</p> <p><b>Gemeinde Oberschleißheim</b> Aufnahme eines neuen Ziels, dass höhengleiche Kreuzungen zwischen Bahnstrecken im Regional- und Fernverkehr einerseits und Staats- bzw. Bundesstraßen andererseits beseitigt werden sollen mit Führung der Gleise innerorts im Tunnel</p> <p><b>Gemeinde Eitting</b> ÖPNV im Gemeindebereich Eitting muss verbessert werden</p> <p><b>Pro Bahn</b> Ergänzung durch neuen Grundsatz: „Die öffentlichen Verkehrsmittel dürfen nicht als Überlaufgefäß für Straßen missbraucht werden. Ihre Existenz hat einen eigenständigen Wert, da sie Mobilität für alle Bürger ermöglichen und sichern.“</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Anliegen zwar bereits in G 1.1 und G 1.2 abgedeckt; kann aber auch in G 2.1.1 nochmals verdeutlicht werden; zudem sollte die gesamte ÖPV-Infrastruktur möglichst behindertengerecht ausgebaut werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Diese Verbindungen gibt es bereits von den in Ziel Z 2.2.2 genannten Haltepunkten; daneben sind weitere schnelle Verbindungen denkbar, sobald die 2. S-Bahn-Stammstrecke realisiert ist.</p> <p><b>Zu Neubiberg, Planegg, Neuried, Bund Naturschutz</b> Das Anliegen, eine Aussage zur Stadt-Umland-Bahn aufzunehmen, erscheint gerechtfertigt</p> <p><b>Zur Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Seeschifffahrt stellt keine Verkehrsart von regionaler Bedeutung für den Alltagsverkehr dar, eine Aussage dazu erübrigt sich deshalb im Verkehrskapitel und gehört vielmehr zum Thema Fremdenverkehr.</p> <p><b>Zum MVV</b> Vorgeschlagenes Ranking kann in seiner Detailliertheit vom RPV nicht geleistet werden; im Rahmen der regionalplanerischen Möglichkeiten und Erforderlichkeit wurde dies bereits geleistet, z. B. durch entsprechende Beiwörter wie „vordringlich“, „insbesondere“ oder „mittelfristig“ aber auch durch Unterscheidung in Ziele und Grundsätze</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Generelle Beseitigung höhengleicher Kreuzungen in der Region sowie Führung innerorts im Tunnel erscheint nicht finanziert, regionalplanerisch nicht gerechtfertigt und sollte jeweils im Einzelfall geprüft werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eitting</b> Aussagen zum ÖPNV in einer einzelnen (nichtzentralen) Gemeinde sind im Regionalplan nicht vorgesehen; geeignete Stelle ist der Nahverkehrsplan des LK Erding</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Forderung hat keinen räumlichen Bezug und ist ausschließlich der Fachplanung zuzuordnen</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> In G 2.1 Aufnahme des Wortes „behindertengerechten“ sowie Ergänzung der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> In Begründung zu Z 2.3.2 hinweisen auf die Möglichkeit der Einrichtung schneller Verbindungen sowie Aufnahme Express-S-Bahn in Z 2.3.1</p> <p><b>Zu Neubiberg, Planegg, Neuried, Bund Naturschutz</b> Grundsatz wird in Abschnitt 2.5 aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Ansinnen vormerken für spätere Fortschreibung des Kapitels Freizeit und Erholung.</p> <p><b>Zum MVV</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Gemeinde Eitting</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Landkreis Ebersberg</b> Zur Beschleunigung des ÖPV und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind höhenfreie Bahn-/Straßenkreuzungen vordringlich zu bauen  Knotenpunkte und ÖV-Anbindungen sind leistungsfähig auszubauen.</p>	<p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> höhenfreie Bahn-/Straßenkreuzungen dienen in erster Linie der Beschleunigung des MIV und sind daher kein generelles vorrangiges regionalplanerisches Anliegen, auch wenn deren Bau im Einzelfall geboten sein kann. Aussageinhalt unklar, zu unbestimmt für eine regionalplanerische Festsetzung</p>	<p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p>
<b>G 2.1.1</b> Der ÖPV soll insbesondere im großen Verdichtungsraum München als zentrales Element des Gesamtverkehrs zu einem attraktiven, leistungsfähigen und störungsunempfindlichen Verkehrssystem weiter ausgebaut werden.	<p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Zubringerfunktion des Busses zum SPV im ländlichen Raum oft unzureichend, insbesondere wegen unattraktivem Takt. Deshalb ist die Verknüpfung von MIV und ÖV mittels P+R-Anlagen hier sehr wichtig.</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> In der Begründung in Satz 4 das Wort Transparenz durch die Worte „gerechte und transparente „ ersetzen</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Weiterer ÖV-Ausbau verbunden mit P+R-Plätzen sowie einem Tarifsystem, das mit zunehmender Entfernung relativ immer günstiger wird, wird zu noch mehr Verkehr führen und nicht zur Verkehrsvermeidung. So wird auch Verkehr von außerhalb der Regionsgrenzen in den Verdichtungsraum angezogen.</p> <p><b>Gemeinde Seefeld</b> In Satz 1 des 1. Absatzes auch die Attraktivität der Preisgestaltung aufnehmen</p> <p><b>Pro Bahn</b> Es fehlt das Wort „zuverlässig“. In der Begründung wird der Bau von P+R-Anlagen gefordert. Diese haben negative Auswirkungen und sind daher zu streichen</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Anliegen ist bereits in der Begründung abgehandelt, P+R ist in Abschnitt 4.2 umfassend abgehandelt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Dem Anliegen kann gefolgt werden.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Weiterer Ausbau erforderlich, um die notwendige Mobilität gewährleisten zu können und einen möglichst hohen Anteil vom MIV zu verlagern.</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Forderung ist bereits durch das Wort „attraktiv“ im Grundsatz sowie in Verbindung mit der ergänzten Begründung („gerechtes Preissystem“) abgedeckt</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Zuverlässig ist in „störungsunempfindlich“ enthalten; P+R-Plätze sind unverzichtbar u. a. zur frühzeitigen Verlagerung von MIV-Fahrten aus der Region in die Stadt auf den ÖPV.</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Begründung entsprechend ändern.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Begründung - wie von Wörthsee gefordert (siehe oben) - ändern</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 2.1.2</b> Die monozentrisch-radiale Verkehrsstruktur der Region soll durch den Ausbau tangentialer ÖPV-Verbindungen ergänzt werden.	<p><b>Straßenbauamt München</b> Als tangentiale Verkehrsverbindung dient die in Planung befindliche Nord-Ost-Verbindung.</p> <p><b>Gemeinde Haar</b> Keine neuen tangentiale Verkehrsachsen bauen, da dies zu weiterer Zersiedelung führt; Klarstellung in Begründung, dass dies nur auf den bestehenden Verkehrswegen erfolgen soll.</p>	<p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Mit dieser Feststellung wurde keine Forderung verknüpft, eine Kommentierung kann daher unterbleiben; im übrigen geht es hier um ÖV-Verbindungen und nicht um Straßen</p> <p><b>Zur Gemeinde Haar</b> Ein Zusammenhang zwischen neuer tangentialer Verbindungen und einer Zersiedelung besteht h.E. nicht; gerade weil tangentiale Verbindungen im ÖV fehlen sind neue erforderlich, was zu direkten Verbindungen und damit zu Entlastungen Münchens und seiner radial zulaufenden Verkehrsachsen führt</p>	<p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Haar</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Raum für tangentiale Achsen ist begrenzt, eine Analyse des Nutzerpotenzials für etwaige Tangenten unerlässlich.</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> In der Begründung in Satz 5 die Worte „zum einen die Zersiedelung gefördert und „ streichen</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Folgendes zusätzliches Ziel ist aufzunehmen: „Die Siedlungsentwicklung darf sich nicht weiterhin im wesentlichen entlang der Hauptachsen des S-Bahnnetzes vollziehen, sondern soll eine ballig kompakte Verstärkung der bestehenden zentralen Orte anstreben.“ Ferner sollen Verkehrssubventionen schwerpunktmäßig zur Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Angebote innerhalb der zentralen Orte und bei den Mittelzentren der Zubringung aus dem Umland eingesetzt werden. Keine Ausrichtung des ÖPNV-System in Mittelzentren auf den S-Bahnhof, sondern auf die Innenstadt</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Ziel sollte wie folgt ergänzt werden: „... (z.B. U-Bahn-Ringschluss U 2 / U 4 bzw. Tangentialbuslinie wie MVV-Busse 228 und 264, Haar S 5, Messe U 2, Feldkirchen S 6, Aschheim MVV-Bus 263, Ismaning S 8 oder Stadt-Umland-Bahn).“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Ergänzung um folgenden Satz: „Dazu soll unter anderem das Stadtbahnssystem realisiert werden.“</p> <p><b>MVG</b> Ziel soll wie folgt gefasst werden: „Siedlungsstrukturelle Entwicklungen fordern eine adäquate Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Die monozentrisch-radiale Verkehrsstruktur der Region soll durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen (Stadt-Umland-Bahn) ergänzt werden. Die Strukturentwicklungen im Umland sind dabei (wie auch beim S-Bahn-Ausbau) in besonderem Maße zu berücksichtigen.“</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Diese Analyse wird im Zuge der jeweiligen konkreten Planungen erfolgen</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Anliegen berechtigt</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziele zum Siedlungswesen sind nicht Gegenstand der Fortschreibung; im übrigen sollen gemäß A I G 1.2.1 des gültigen Regionalplans die Siedlungs- und Infrastruktur auf die zentralen Orte abgestimmt werden. Ebenfalls sind Freiräume zwischen den Orten entlang der Entwicklungsachsen vorgesehen Verkehrssubventionen sind nicht Gegenstand regionalplanerischer Festsetzungen, sondern der Fachplanung vorbehalten. Zwischen Innenstadt und S-Bahn-Bahnhof muss es in Mittelzentren vernünftige ÖPNV-Verbindungen geben, da die aus dem Verflechtungsbereich mit der S-Bahn Anreisenden die Innenstädte der Mittelzentren bequem erreichen können müssen. Im übrigen ist dies nicht Gegenstand des Ziels.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Beispiele werden in Zielen grundsätzlich nicht aufgeführt; die einzelnen Maßnahmen von wesentlicher regionaler Bedeutung zur weiteren Konkretisierung des übergeordneten Ziels sind in den Projektzielen in den folgenden Abschnitten aufgeführt.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Gemeint ist wohl die Stadt-Umland-Bahn; hierzu wird entsprechender Grundsatz aufgenommen</p> <p><b>Zur MVG</b> Satz 1 ist eine Feststellung und keine Zielaussage. Aussage zur Stadt-Umland-Bahn erfolgt an anderer Stelle.</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Streichung in Begründung vornehmen.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Aufnahme einer Aussage zur Stadt-Umland-Bahn in Abschnitt 2.5</p> <p><b>Zu MVG</b> Aufnahme einer Aussage zur Stadt-Umland-Bahn in Abschnitt 2.5</p>
<p><b>Z 2.1.3</b> Der Gemeinschaftstarif des Münchener Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) soll innerhalb der Region unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit auf alle Linien des ÖPV ausgedehnt werden.</p>	<p><b>Gemeinde Baierbrunn</b> MVV-Tarif überarbeiten, so dass von Baierbrunn nach Pullach nicht 4 Streifen erforderlich sind.</p> <p><b>Stadt Garching</b></p>	<p><b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Details der Tarifgestaltung sind nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b></p>	<p><b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b></p>

	<p>Problematisch, dass XXL-Ticket nur bis Garching Stadtmitte gültig ist</p> <p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Bei der Aufnahme neuer Linien der Wirtschaftlichkeit ein wesentliches Gewicht beimessen, da sonst Tarifsteigerungen befürchtet werden</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> Tarifstruktur MVV überarbeiten, um Fahrgäste auf Außenäste der S-Bahn zu bringen</p> <p><b>Gemeinde Langenbach</b> Einführung spontan erhältlicher Wochenkarten nötig sowie erschwinglicher zeitweiser Umstieg vom MIV auf den ÖV</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Folgender Satz soll angefügt werden: „Die (Zonen-)Einteilung soll dabei nach Kilometern erfolgen.“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Ersetzung der Worte „innerhalb der Region“ durch die Worte „innerhalb des MVV-Gebiets“ sowie Ergänzung um einen Satz, der die Durchtarifierung und Gemeinschaftskarten zu anliegenden Gebieten fördert“. Ferner Streichung der Worte „unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit“. Die Begründung ist entsprechend anzupassen.</p> <p><b>MVG</b> Für angemessene, offene Lösungen besser folgende Zielformulierung: „Für die nicht im MVV-Gemeinschaftstarif einbezogenen Teile der Region sind unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit geeignete tarifliche Lösungen für eine höhere Attraktivität und Durchlässigkeit des ÖPNV zu entwickeln und umzusetzen.“</p>	<p>Details der Tarifgestaltung sind nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Dem Anliegen wird das Ziel bereits durch die Formulierung „unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit“ gerecht</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Details der Tarifgestaltung sind nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Details der Tarifgestaltung sind nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Details der Tarifgestaltung sind nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> „Innerhalb der Region“ wurde bewusst gewählt, da der südwestliche Teil der Region außerhalb des MVV-Gebiets liegt. Die wirtschaftliche Vertretbarkeit muss gegeben sein. Eine Ergänzung der Durchtarifierung betrifft vor allem ÖPV-Träger und Gebiete außerhalb der Region und sollten daher nicht Ziel des Regionalplans sein</p> <p><b>Zur MVG</b> Dies würde zu mehreren unterschiedlichen und damit zu weniger akzeptierten Modellen und Lösungen der Tarifgestaltung führen, was hinter dem Willen des RPV zurückbleibt</p>	<p>Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur MVG</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 2.1.4</b> Eine schnelle ÖPV-Verbindung soll zwischen dem Münchner Zentrum und dem Flughafen München errichtet werden.</p>	<p><b>Stadt Garching, Gemeinde Pöcking, Gemeinde Feldkirchen, Gemeinde Oberschleißheim, Gemeinde Eching,</b> Transrapid wird abgelehnt und Express-S-Bahn befürwortet</p> <p><b>Landkreis München</b> Zielergänzung um folgenden Satz: „Präferiert wird eine Express-S-Bahn.“</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> In der Begründung vorletzten Satz ändern in „Alternativ dazu ist</p>	<p><b>Zu Stadt Garching, Gemeinden Pöcking, Feldkirchen, Oberschleißheim, Eching</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zum Landkreis München</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-</p>	<p><b>Zu Stadt Garching, Gemeinden Pöcking, Feldkirchen, Oberschleißheim, Eching</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zum Landkreis München</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine</p>

	<p>der kostengünstige Bau ... veranschlagt wird zu verfolgen.“</p> <p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof allein reicht nicht aus, es muss auch Direktverbindungen zum Flughafen geben</p> <p><b>Gemeinden Planegg, Taufkirchen (Vils)</b> Umformulierung von Satz 5 der Begründung, da für den Transrapid zuviel „Regionalisierungsmittel“ verwendet würden, was dann bei anderen Nahverkehrsprojekten zu geringerer Bezugsschaltung führen könnte.</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Streichung von Satz 4 der Begründung</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Es besteht für die Regionsbevölkerung kein Bedarf für eine derartige Verbindung, sondern nur für wenige Vielflieger; die Flughafenbeschäftigte wohnen zunehmend in den Landkreisen FS und ED. Zudem sind die unterstellten Wachstumsraten fraglich.</p> <p><b>Stadt Unterschleißheim</b> Ergänzung des Ziels um folgenden Satz: „Diese ÖPV-Verbindung soll regionalplanerisch und mit den Kommunen im Konsens unter Berücksichtigung deren Nutzen für die Region abgestimmt werden.“ Im übrigen wird die Umsetzung des Ziels mittels Transrapid auf der Westtrasse abgelehnt</p> <p><b>Stadt Freising</b> In der Begründung darlegen, dass vorrangig eine solche Flughafenbindung verwirklicht werden soll, die dem gesamten ÖPNV-Netz dient. Ferner wird gem. ROV-Unterlagen vom Transrapid eine für die Fernbahnbindung freigehaltene Trasse in Anspruch genommen was dem Ziel Z 2.2.3 entgegenstehen würde.</p> <p><b>Pro Bahn</b> Zielformulierung ist durch folgende zu ersetzen: „Die ÖPNV-Verbindung zwischen München und dem Flughafen muss die besonderen Belange von Fluggästen mit Gepäck berücksichtigen. Streckenkapazität und Fahrzeit muss dem Bedarf angepasst sein. Die Verbindungen vom unmittelbaren Umland (Freising, Erding, Moosburg, Unterschleißheim) dürfen nicht vernachlässigt werden.“ Der in der Begründung erwähnte Transrapid wird abgelehnt und</p>	<p>Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Fortschreibung trägt dem Anliegen bereits durch Z 2.3.5 (Erdinger Ringschluss) Z 2.3.8 (Pasinger Kurve und Zamdorfer Spange) sowie Z 2.2.3 (Walpertskirchener Spange) weitgehend Rechnung</p> <p><b>Zu Gemeinden Planegg, Taufkirchen (Vils)</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Der Bedarf besteht nicht nur für Vielflieger sondern für die meisten Fluggäste, die mit dem ÖPV am Hauptbahnhof ankommen sowie für eine Vielzahl von Fluggästen, die in die Stadtmitte von München wollen</p> <p><b>Zur Stadt Unterschleißheim</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden. Auf Grund der Vielzahl der ÖPV-Verbindungen, die über den Hauptbahnhof München laufen, nutzt eine solche schnelle Verbindung von dort zum Flughafen praktisch der gesamten Region.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden. Auf Grund der Vielzahl der ÖPV-Verbindungen, die über den Hauptbahnhof München laufen, nutzt eine solche schnelle Verbindung von dort zum Flughafen praktisch dem gesamten ÖPV-Netz.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden. Andere Verbindungen werden durch das Ziel nicht vernachlässigt; die Verbindung von Erding sowie von Moosburg und Freising werden durch das nunmehr erweiterte Ziel zum Erdinger Ringschluss (Z 2.3.5) sogar gestärkt. Ausführungen zur Gepäckmitnahme sollten der</p>	<p>Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Ergänzung Neufahrner Kurve in Z 2.3.5</p> <p><b>Zu Gemeinden Planegg, Taufkirchen (Vils)</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziel bleibt mit neuem Wortlaut bestehen</p> <p><b>Zur Stadt Unterschleißheim</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p>
--	--	---	--

	<p>ist zu streichen.</p> <p><b>Gemeinde Kirchseeon</b> Schnelle Verbindung mit Express-S-Bahn realisieren, übriges Geld des Transrapid für Regionalbahn und S-Bahn ausgeben</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> Zielumformulierung wie folgt: „Die Anbindung des Flughafens München ist durch eine Expressbahn zu ergänzen.“</p> <p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Verbindung sollte so konzipiert werden, dass eine Entlastung der innerörtlichen Schienentrasse von überörtlichem Durchgangsverkehr möglich ist.</p> <p><b>Gemeinde Ismaning</b> Schnelle ÖPV-Verbindung wird begrüßt, darf aber nur auf bestehenden oberirdischen Schienentrasse realisiert werden.</p> <p><b>Gemeinde Unterföhring</b> Schnelle ÖPV-Verbindung wird begrüßt, jedoch in erster Linie 10-Minutentakt auf der Ost- und West-Trasse; daneben Weiterverfolgung der Express-S-Bahn</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Notwendigkeit des Transrapid soll besonders hervorgehoben werden.</p>	<p>Detailplanung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Zwischen Forderung und Zielsetzung wird kein Zusammenhang gesehen; zudem gibt es außer bei U- und Trambahn und somit in Neufahrn keinen innerörtlichen Schienenverkehr</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Forderung ist insbesondere im Hinblick auf die Einführung in den Hauptbahnhof problematisch. Außerdem sollte eine eigenständige Express-S-Bahn nicht gänzlich ausgeschlossen werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> 10-Minutentakt ist Inhalt von Z 2.3.1: Von praktisch allen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Von praktisch allen anderen Stellungnehmern wird die Express-S-Bahn bevorzugt; dies sollte berücksichtigt werden.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Einschub im Ziel „vorzugsweise eine Express-S-Bahn“ sowie Anpassung der Begründung</p>
<p><b>Z 2.1.5</b></p> <p>In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung sollen an folgenden Standorten neue regionalbedeutsame Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte errichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Eching am Gewerbegebiet Neufahrn / Eching</li> <li>- In Garching-Mitte und am Hochschul- und Forschungsgelände Garching</li> <li>- In München: Freiham, Berduxstraße, Menter schwaige, Unter menzing und Friedenheimer Brücke</li> <li>- In Poing-West</li> <li>- In Weßling, im Ortsteil Weichselbaum.</li> </ul> <p>Bestehende Haltestellen sollen nicht aufgelassen werden. Insbesondere der S-Bahnhof Mühlthal bei Leutstetten soll erhalten bleiben.</p>	<p><b>Stadt Garching</b> Garching-Hochbrück nicht vernachlässigen; P+R-Anlage auf dem Forschungs- und Hochschulgelände erforderlich</p> <p><b>Gemeinde Pöcking</b> Es muss S-Bahnhaltelpunkt Mühlthal lauten</p> <p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Realisierungschancen für Haltepunkt Weichselbaum überprüfen, da evtl. nicht ausreichend Potenzial vorhanden ist</p> <p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Auch Gemeinden im Flughafenumland, die keinen Schienennanschluss haben, streben ein Bevölkerungswachstum</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Garching-Hochbrück bereits errichtet; P+R-Anlagen nicht Gegenstand des Ziels, Forderung abgedeckt durch G 4.2.2</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Anmerkung der Gemeinde zutreffend</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Haltepunkt kann insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen und in dessen Umfeld Bedeutung erlangen; daher sollte daran festgehalten werden</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Diese Berücksichtigung findet aus regionalplanerischer Sicht statt (siehe Grundsätze G 1.1 und 1.2)</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Änderung in „S-Bahnhaltelpunkt“</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>an, das in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen ist.</p> <p><b>MVV</b> Zusätzliche Haltestellen verlängern die Fahrzeit und verändern die Tarifstruktur (z.B. erheblich bei Kurzstrecken); daher in jedem einzelnen Fall ein Abwägungsprozess erforderlich</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Tiret 1 streichen, da durch einen Haltepunkt am Gewerbegebiet Neufahrn / Eching lediglich die Fahrzeit der S-Bahn verlängert und ihre Attraktivität geschmälert würde. Entlastende Effekte gäbe es nicht, die Entfernung zum Gewerbegebiet sind von den bestehenden Haltepunkten zumutbar.</p> <p><b>Bayerische Eisenbahngesellschaft</b> Satz 2 soll wie folgt lauten: „Bestehende Haltestellen sollen nur in begründeten Fällen aufgelassen werden.“</p> <p><b>Gemeinde Weßling</b> Tiret 5 streichen</p> <p><b>DB-AG</b> Keiner der genannten Haltepunkte kommt für die Bedienung mit Regionalverkehrszügen in Betracht</p>	<p><b>Zum MVV</b> Regionalplanerische Zielsetzung nimmt diesen Entscheidungsprozess im Einzelfall nicht vorweg.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Entfernung von bestehenden Haltepunkten zum Gewerbegebiet sehr groß, daher zur Attraktivitätssteigerung Haltepunkt nötig</p> <p><b>Zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft</b> Gewünschte Umformulierung würde das Ziel zu sehr aufweichen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Weßling</b> Haltepunkt kann insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen und in dessen Umfeld Bedeutung erlangen; daher sollte daran festgehalten werden</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Künftige Möglichkeit der Bedienung sollte dennoch offen gehalten werden.</p>	<p><b>Zum MVV</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Weßling</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	--	--

<p><b>Z 2.1.6</b> In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung soll die Errichtung neuer Bahn- und S-Bahn-Haltepunkte in Betracht gezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Emmering, zwischen dem Bahnhof Fürstenfeldbruck und dem Ortsteil Untere Au</li> <li>- In Erding, an der Gemeindegrenze nördlich von Siglfing</li> <li>- In Hallbergmoos, in Höhe des Gewerbegebiets</li> <li>- In Karlsfeld, nördlich des bestehenden S-Bahnhofs Karlsfeld</li> <li>- In Neufahrn b.Freising, am Gewerbegebiet an der B 11</li> <li>- In Oberding, im Ortsteil Schwaig</li> </ul> <p>Die Errichtung und Entwicklung dieser Haltepunkte soll bedarfswise erfolgen.</p>	<p><b>Landkreis Landsberg</b> Aufnahme eines Bahnhaltepunktes Lachen-St. Alban zur Bedienung des neuen Gymnasiums in Dießen a. Ammersee sowie neuer Haltepunkte an der Strecke Landsberg – Kaufering (Landsberg-Schongauer Str., Landsberg-Englischer Garten, Landsberg-Gewerbegebiet).</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Haltepunkt Karlsfeld-Nord würde nur der Funktionstrennung Vorschub leisten und die Würtmtalaue zerstören und ist deshalb zu streichen. Haltepunkt Erding-Nord nicht dringlich, ggf. aber mit der Walpertskirchener Spange erforderlich Streichung von Tiret 5, da nur Fahrzeitverlängerung und keine Straßenentlastung; Entfernung von bestehenden Haltepunkten zumutbar; zudem Standort auf der grünen Wiese eine Fehlplanung</p> <p><b>Stadt Freising</b> Aufnahme eines zusätzlichen Haltepunkts Freising-Süd</p> <p><b>Pro Bahn</b> Aufnahme eines Haltepunkts Freising-Nord in Höhe Landratsamt/Neustift als Wendepunkt für die S-Bahn</p> <p><b>Gemeinde Moosinning</b> Haltepunkt Ismaning – Ortsteil Fischerhäuser aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Aufnahme eines Haltepunkts im Gewerbegebiet an der B 11</p> <p><b>Gemeinde Gilching</b> Für die Wiedereröffnung der Haltestelle Weichselbaum sind</p>	<p><b>Zum Landkreis Landsberg</b> Aufnahme eines Bahnhaltepunktes Lachen-St. Alban zur Bedienung des neuen Gymnasiums in Dießen a. Ammersee sinnvoll; Aufnahme der genannten Haltepunkte in Landsberg würde den Charakter der Verbindung ändern in eine straßenbahnähnliche Bedienungsqualität; dies wäre gerade im Hinblick auf die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Landsberg – Schongau problematisch, da sich dann von dort die Fahrzeiten nach Kaufering und damit Richtung München deutlich verlängern würden.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Funktionstrennung durch Haltepunkt Karlsfeld-Nord sowie die Zerstörung der Würtmtalaue ist nicht erkennbar. Haltepunkt Erding-Nord bietet sich an im Zusammenhang mit dem Ringschluss, zudem ist er in Verbindung mit dem dortigen Gebiet, das gem. RP für die Siedlungsentwicklung besonders geeignet ist, zu sehen. Haltepunkt Neufahrn b.Freising am Gewerbegebiet an der B 11 trägt zur ÖPV-Erschließung des Gewerbegebietes bei und ist auch im Zusammenhang mit der Weiterführung des S-Bahnringsschlusses bis Freising für den Raum Freising von Interesse</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Haltepunkt würde zwar relativ nahe am Bahnhof Freising liegen, wäre aber für die ÖPV-Erschließung der geplanten Siedlungsentwicklung (z.B. Schlüterhallen sowie Bereich, der für eine Siedlungsentwicklung gem. Regionalplan besonders in Betracht kommen) von Nutzen.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Geforderter Haltepunkt Freising-Nord wäre nicht Wendepunkt der S-Bahn, da diese bis Moosburg verlängert werden soll. Zudem wäre dies neben Freising-Bahnhof und Freising-Süd (was zu bevorzugen ist) der dritte Haltepunkt in Freising, was zu Akzeptanz- und Rentabilitätsproblemen führen würde.</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Das Nachfragepotential für einen Haltepunkt Fischerhäuser ist aus regionaler Sicht zu gering, zudem ist Fischerhäuser auch nicht als Bereich, für den eine Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, festgesetzt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Dies ist bereits Inhalt von Tiret 5</p> <p><b>Zur Gemeinde Gilching</b> Diese Forderung ist bereits durch G 4.2.2 abgedeckt, eine</p>	<p><b>Zum Landkreis Landsberg</b> Aufnahme eines Bahnhaltepunktes Lachen-St. Alban</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Aufnahme eines Haltepunktes Freising-Süd</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gilching</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>ausreichend P+R-Plätze vorzusehen.</p> <p><b>Stadt München</b> Umformulierung von Satz 1 wie folgt: „In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung sollen bedarfsweise neue Bahn- und S-Bahn-Haltepunkte entwickelt werden. Dabei sind insbesondere folgende Haltepunkte in Betracht zu ziehen:“ Satz 2 kann dann entfallen.</p>	<p>spezielle Aussage für Weichselbaum ist nicht erforderlich</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Vorteil der vorgeschlagenen Formulierung ist weder begründet noch erkennbar.</p>	<p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
2. 2. Schienengebundener Regional- und Fernverkehr	<p><b>BMVBW</b> Ziele Z 2.2.3, Z 2.2.4, Z 2.2.5, Z 2.2.6 und Z 2.2.7 sind eher Grundsätze als Ziele gemessen an den Anforderungen des ROG und überschreiten im übrigen die Kompetenzen der Landesplanung, da weder der Bund noch die Eisenbahnen in ihrer Angebotspolitik noch in ihrer Betriebsführung festgelegt werden können. Daher wird zu diesen Zielen vorsorglich Widerspruch eingelegt.</p> <p><b>Stadt München</b> Es sollte ein Hinweis auf die Stadt-Umland-Bahn erfolgen.</p>	<p><b>Zum BMVBW</b> Die genannten Ziele erfüllen h.E. die Anforderungen an Ziele, wie sie in § 3 Nr. 2 ROG genannt sind. Sie sind räumlich und sachlich bestimmt oder bestimmbar und sind vom Träger der Regionalplanung abschließend abgewogen. Eine Kompetenzüberschreitung kann nicht erkannt werden.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Vielzahl von Beteiligten haben eine entsprechende Festsetzung gefordert.</p>	<p><b>Zum BMVBW</b> Inhaltlich keine Änderung veranlasst, nach Behandlung im Planungsausschuss muss Schreiben an das BMVBW erfolgen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ergänzung eines Grundsatzes in Abschnitt 2.5</p>
G 2.2.1	<p><b>Pro Bahn</b> Der gute Anschluss sollte für beide Verkehrsmittel wechselseitig gefordert werden</p> <p><b>Bayerische Eisenbahngesellschaft</b> Folgende Formulierung ist zu wählen: „Die Regionalverbindungen außerhalb des MVV von und nach München sollen weiterentwickelt werden. Eine enge Verknüpfung mit dem S-Bahnangebot ist weiter zu beachten.“</p> <p><b>DB-AG</b> Einfügung der Worte „nach Möglichkeit“</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Gute Anschlüsse können nur wechselseitig sein.</p> <p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Der Formulierungsvorschlag bleibt ohne Grund hinter den Festsetzungen des RPV zurück. Eine „Weiterentwicklung“ könnte ggf. auch eine Ausdünnung sein.</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Dies stellt eine ungewünschte Einschränkung dar.</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Ergänzung der Begründung zur Klarstellung</p> <p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Nichts veranlasst.</p>
Z 2.2.2	<p><b>Gemeinde Geltendorf</b> Haltepunkt Geltendorf soll mit aufgenommen werden.</p> <p><b>Pro Bahn</b> Neufahrn ist zu streichen, da nur wenige Fahrgäste vorhanden sind, künftig ein 10-Minuten S-Bahn-Takt vorgesehen ist und das Umsteigen zum Flughafen künftig in Freising erfolgen kann (siehe Konzept für eine S-Bahn-Anbindung von Erding über den Flughafen nach Freising). Starnberg muss präzisiert werden in Starnberg-See.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Geltendorf</b> Geltendorf ist Kreuzungsbahnhof zweier Bahnlinien und sollte daher verstärkt bedient werden.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Argumentation bezüglich Neufahrn nachvollziehbar, auch bei Verwirklichung von Ziel Z 2.2.3 bzw. der Neufahrner Kurve wird die Bedeutung des Haltepunkts Neufahrn abnehmen. Präzisierung Starnberg-See ist nach Eröffnung von Starnberg-Nord geboten</p>	<p><b>Zur Gemeinde Geltendorf</b> Aufnahme von Geltendorf in Abs. 2</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Vormerken: Haltepunkt Neufahrn dann streichen, wenn Neufahrner Kurve verwirklicht. Starnberg in Starnberg-See ändern</p>

Betrieb auf der Strecke Landsberg – Schongau wieder aufgenommen werden.

**Landkreis Landsberg**

Neben dem Halt von Regionalzügen soll auch der Halt von Fernzügen in Kaufering eingeplant werden

**Gemeinde Pöcking**

Ziel wird für den Bahnhof Starnberg begrüßt, muss jedoch entschiedener formuliert werden

**Gemeinde Forstern**

Bahnhaltelpunkte Erding, Markt Schwaben und Walpertskirchen sollen ausgebaut werden.

**Markt Schwaben, Landkreis Ebersberg**

Bahnhaltelpunkte Markt Schwaben soll ausgebaut werden.

**Gemeinde Planegg**

Am ehemaligen Regionalbahnhof Planegg soll wieder ein Haltepunkt eingerichtet werden.

**Landkreis Fürstenfeldbruck**

Unter dem Gesichtspunkt, dass Nannhofen Endhaltepunkt der S 8 ist, soll Nannhofen leistungsfähig bedient werden.

**Stadt Starnberg**

Einbeziehung der Stadt Starnberg beim Ausbau der Strecke München-Tutzing-Garmisch-Partenkirchen ist vorzusehen unter Beachtung der städtebaulichen Lage am See

**Bund Naturschutz**

München-Pasing ist durch München-Laim zu ersetzen, da hier auch die S1 und S2 angebunden sind und damit eine Verbindung u.a. zum Flughafen besteht; Ausbau im Bereich Starnberg wichtiger für Pendler als für die Erholung; Begründung sollte diesbezüglich angepasst werden; Ferner Ergänzung der Haltepunkte um Markt Schwaben

**Zum Landkreis Landsberg**

Haltepunkt Kaufering nimmt gegenüber den anderen in Abs. 1 genannten Haltepunkten nicht eine so herausragende Stellung ein, dass die Aufnahme dieser Forderung gerechtfertigt wäre.

**Zur Gemeinde Pöcking**

Ziel ist dem Regionalplan gemäß ausreichend bestimmt formuliert

**Zur Gemeinde Forstern**

Gemäß der Bedeutung von Markt Schwaben als mögliches Mittelzentrum ist eine verstärkte Bedienung angemessen. Dies gilt für Walpertskirchen nicht. Bezuglich des Bahnhaltelpunktes Erding bleibt der Ringschluss Erding und die Anbindung Ostbayerns an den Flughafen abzuwarten.

**Zu Markt Schwaben, LK Ebersberg**

Gemäß der Bedeutung von Markt Schwaben als mögliches Mittelzentrum ist eine verstärkte Bedienung angemessen.

**Zur Gemeinde Planegg**

Gemeinde Planegg ist durch die S-Bahn ausreichend angebunden insbesondere in Verbindung mit der angestrebten Taktverdichtung.

**Zum Landkreis Fürstenfeldbruck**

Verstärkte Bedienung Nannhofs ist bereits Inhalt des Ziels; es ist nicht erkennbar, welche Änderung durch den Formulierungsvorschlag erfolgen würde

**Zur Stadt Starnberg**

Das Ziel sieht bereits eine leistungsfähige Bedienung Starnbergs mit verstärkten Halts von Regionalzügen vor. Ausbaumaßnahmen auf der genannten Strecke sind erst ab Tutzing bis zur Regionsgrenze in Ziel Z 2.2.5 vorgesehen.

**Zum Bund Naturschutz**

München-Pasing ist der wesentlich bedeutsamere Haltepunkt als München-Laim. Zudem wird er für künftig mögliche Verbindungen über die Pasinger Kurve (siehe Z 2.2.7 und Z 2.3.8) noch an Bedeutung gewinnen. Weder Ziel noch Begründung heben einzelne Nutzergruppen hervor, vielmehr geht es um die Bedeutung der jeweiligen Haltepunkte in ihrer Gesamtheit, so dass keine Begründungsanpassung erforderlich ist. Gemäß der Bedeutung von Markt Schwaben als

**Zum Landkreis Landsberg**

Nichts veranlasst

**Zur Gemeinde Pöcking**

Keine Änderung veranlasst

**Zur Gemeinde Forstern**

Haltepunkt Markt Schwaben in Abs. 2 aufnehmen

**Zu Markt Schwaben, LK Ebersberg**

Haltepunkt Markt Schwaben in Abs. 2 aufnehmen

**Zur Gemeinde Planegg**

Nichts veranlasst

**Zum Landkreis Fürstenfeldbruck**

Nichts veranlasst

**Zur Stadt Starnberg**

Nichts veranlasst

**Zum Bund Naturschutz**

Haltepunkt Markt Schwaben in Abs. 2 aufnehmen

	<p><b>Gemeinde Langenbach</b> Auch Langenbach sollte verstärkt bedient werden im Regionalverkehr bis S-Bahn-Verlängerung bis Moosburg realisiert ist</p> <p><b>Gemeinde Kirchseeon, Landkreis Ebersberg</b> Haltepunkt Trudering zur besseren Erreichbarkeit der Münchner Messe mit aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Gräfelfing</b> In Planegg sollen zumindest in Hauptverkehrszeiten wieder Regionalzüge regelmäßig halten</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> Haltepunkt Nannhofen bei den wichtigen Verkehrspunkten mit aufnehmen</p> <p><b>Bayerische Eisenbahngesellschaft</b> In Abs. 1 soll der letzte Satz wie folgt lauten : „An diesen Haltepunkten soll, wenn verkehrlich begründet, verstärkt der Halt von Regionalzügen eingeplant werden.“ Abs. 2 soll wie folgt lauten: „Die Haltepunkte Althegeenberg, Aßling, Haspelmoor und Nannhofen sollen verstärkt bedient und der Betrieb mit Regionalzügen auf der Strecke Landsberg – Schongau soll angestrebt werden.“ In Abs. 1 Satz 2 das Wort „Systemhalte“ streichen und vor „einschließlich“ die Worte „z.T.“ setzen. In Abs 2 Satz 1 das Wort „weitere“ vor „Akzeptanzsteigerung“ einfügen und das Wort „ausreichende“ durch „entsprechende“ ersetzen. In Satz 2 das Wort „erforderlich“ durch das Wort „wünschenswert“ ersetzen.</p> <p><b>Gemeinde Tutzing</b> Ergänzung des Satzes 1 um Tutzing</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Landsberg soll an die Strecke München – Kaufering – Kempten mit einer S-Bahn-ähnlichen Verbindung angeschlossen werden</p>	<p>mögliches Mittelzentrum ist eine verstärkte Bedienung angemessen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Langenbach erscheint gemäß seiner Bedeutung (nicht zentraler Ort) und Größe derzeit ausreichend angebunden, so dass eine verstärkte Bedienung nicht von regionaler Bedeutung ist</p> <p><b>Zu Gemeinde Kirchseeon, LK Ebersberg</b> Messeanbindung ist an anderer Stelle geregelt (siehe G 1.5); die Aufnahme eines Haltepunkts Trudering würde nicht seiner Bedeutung entsprechen, zumal auf der S-Bahnlinie ein 10-Minutentakt vorgesehen ist.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Gemeinde Planegg ist durch die S-Bahn ausreichend angebunden insbesondere in Verbindung mit der angestrebten Taktverdichtung.</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Forderung einer verstärkten Bedienung Nannhofens - wie im Ziel bereits vorgesehen - ist der Bedeutung des Haltepunkts angemessen.</p> <p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Durch den Umformulierungsvorschlag zu Abs. 1 würde die Reihenfolge Angebot-Nachfrage in Nachfrage-Angebot vertauscht; so lassen sich nur schwer neue Nutzer gewinnen; Änderungsvorschlag in Abs. 2 würde dazu führen, dass die Festsetzung hinsichtlich der Strecke Landsberg-Schongau nur noch Grundsatzcharakter hätte.</p> <p><b>Zur Gemeinde Tutzing</b> Tutzing kommt diese herausragende Stellung nicht zu. Tutzing wird derzeit im Regionalverkehr und im S-Bahn-Verkehr bedient; die S-Bahn-Verbindung soll darüber hinaus noch verbessert werden (siehe Ziel Z 2.3.1). Angemessen ist eine Aufnahme in Abs. 2</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Dies ist im Hinblick auf die geplante Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Landsberg – Schongau kontraproduktiv, da sich dann für dortige potenzielle Kunden zu lange Fahrzeiten durch zu viele</p>	<p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon, LK Ebersberg</b> In Begründung zu G 1.5 hinweisen, dass Halts von Regionalzügen zu Messezeiten sinnvoll sein können</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Tutzing</b> Aufnahme des Haltepunkts Tutzing in Abs. 2</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p>
--	--	--	---

	<p><b>DB-AG</b> Zwischen dem Stadtgebiet München und den S-Bahn-Endhaltepunkten halten Regionalzüge grundsätzlich nicht. Für die in diesem Bereich genannten Bahnhöfe sollte vielmehr durch eine verbesserte S-Bahn-Bedienung erfolgen. Die weiteren Bahnhöfe haben in den zurückliegenden Jahren bereits eine verbesserte Bedienung erfahren. Umformulierung des letzten Halbsatzes wie folgt: „...und eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Landsberg-Schongau unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und demografischen Faktoren geprüft werden.“</p>	<p>Halts (siehe geforderte Halts der Stadt Landsberg unter Z 2.1.5) bis Kaufering/München ergeben</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Es liegen keine zwingenden Gründe vor (ausgenommen Neufahrn), dass keine verstärkte Bedienung mit Regionalzügen erfolgen sollte. Die ledigliche Prüfung der Wiederinbetriebnahme entspricht nicht dem regionalplanerischen Willen.</p>	<p><b>Zur DB-AG</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 2.2.3</b> Die Anbindung des Flughafens München an den Regional- und Fernverkehr und an den schienengebundenen Güterverkehr soll realisiert werden. Dazu soll eine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen und der Strecke München – Mühldorf a.Inn (Walpertskirchener Spange) geschaffen werden.	<p><b>Pro Bahn</b> Ziel ergänzen wie folgt: „Im Flughafen müssen zukünftig 4 Gleise für den Eisenbahnverkehr zur Verfügung stehen.“ Ferner ist die Neufahrner Kurve zu erwähnen.</p> <p><b>DB-AG</b> Verlängerung nach Freising wird geplant.</p> <p><b>Staatl. Hochbauamt Freising</b> Walpertskirchener Spange verläuft über den südwestlichen Teil des Fliegerhorstes Erding, wo umfangreicher, hochwertig genutzter Baubestand vorhanden ist. Falls die betroffenen Bereiche in Zukunft weiter genutzt werden, erscheint die vorgesehene Trassenführung großteils nur in entsprechender Tieflage und teilweise wohl nur in nicht offener Bauweise möglich. Genauere Einschätzung erst mit exakterer Planung mit kleinerem Kartenmaßstab möglich.</p> <p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Erdinger Ringschluss wird zur Anbindung Ostbayerns von der HWK unterstützt.</p> <p><b>Stadt Erding</b> Aufnahme der von der Staatsregierung angekündigten Regionalbahnverbindung Mühldorf-Dorfen-Erding-Flughafen-Freising</p> <p><b>RPV Landshut, Flughafen München GmbH</b> Ergänzung des Ziels um die Schienenanbindung des Flughafens an die Strecke München-Landshut</p> <p><b>Gemeinde Bockhorn</b></p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Detail-Ausbau im Flughafen sollte nicht im Regionalplan geregelt werden. Neufahrner Kurve wurde vom RPV im Rahmen der Stellungnahme zur Schienenanbindung Nordostbayerns positiv beurteilt und sollte daher aufgenommen werden.</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Neufahrner Kurve wurde vom RPV im Rahmen der Stellungnahme zur Schienenanbindung Nordostbayerns positiv beurteilt und sollte daher aufgenommen werden.</p> <p><b>Zum Hochbauamt Freising</b> Die dargestellte Trasse entspricht der bereits positiv raumgeordneten Trasse, an der zunächst festgehalten werden soll. Detailänderungen des Verlaufs sind in den einzelnen weiteren Planungsschritten – wo erforderlich – möglich.</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Erdinger Ringschluss ist bereits in Zielen 2.2.3 und 2.3.5 enthalten</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Neufahrner Kurve wurde vom RPV im Rahmen der Stellungnahme zur Schienenanbindung Nordostbayerns positiv beurteilt und sollte daher aufgenommen werden.</p> <p><b>Zum RPV Landshut</b> Neufahrner Kurve wurde vom RPV im Rahmen der Stellungnahme zur Schienenanbindung Nordostbayerns positiv beurteilt und sollte daher aufgenommen werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b></p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Aufnahme der Neufahrner Kurve in das Ziel.</p> <p><b>Zur DB-AG</b> Aufnahme der Neufahrner Kurve in das Ziel.</p> <p><b>Zum Hochbauamt Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Aufnahme der Neufahrner Kurve in das Ziel</p> <p><b>Zum RPV Landshut</b> Aufnahme der Neufahrner Kurve in das Ziel</p> <p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b></p>

	<p>Verbindung ist nur als Regionalbahn sinnvoll, da der Anschluss an das internationale Schienennetz, insbesondere im Westen, fehlt. Zur Nutzung als Regionalbahn sind die Bahnhaltepunkte in Erding, Walpertskirchen und Lengdorf auszubauen und der Erdinger Ringschluss möglichst zeitnah zu realisieren.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Ringschluss der S6 nur in Verbindung mit der Walpertskirchener Spange verwirklichen, da die sonstigen diskutierten Trassen aus Umweltgründen problematisch sind. Ferner sollte für die bessere Erreichbarkeit der neuen Messe aus dem südostbayerischen Raum ein Haltepunkt in Trudering eingerichtet werden</p>	<p>Anbindung an das internationale Schienennetz vorgesehen (siehe Z 2.2.6 und dortige Begründung), daher nicht nur Nutzung als Regionalbahn. Welche Detailmaßnahmen zur Nutzung als Regionalbahn erforderlich sind, muss noch im Rahmen der Fachplanung geprüft werden. Der Erdinger Ringschluss wird in Bezug auf die Bahnbindung des Flughafens bereits als vordringlich angesehen (siehe Begründung)</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Beide Maßnahmen sind bereits als Regionalplanziele vorgesehen (siehe Z 2.2.3 und 2.3.5). Die Aufnahme eines Haltepunkts Trudering würde nicht seiner Bedeutung entsprechen, zumal auf der S-Bahnlinie ein 10-Minutentakt vorgesehen ist.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> In Begründung zu G 1.5 hinweisen, dass in Trudering Halts von Regionalzügen ggf. zu Messezeiten sinnvoll sein könnten</p>
<b>Z 2.2.4</b> 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 a.Inn – Freilassing), - (München Hauptbahnhof –) Olching – Altheimberg (- Augsburg), - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Petershausen (- Ingolstadt), - (München Hauptbahnhof –) Neulustheim Freising (- Landshut) und - (München Hauptbahnhof –) Geltendorf Kaufering (- Kempten).	<p><b>Gemeinde Geltendorf</b> Verlängerung der S-Bahn Richtung Kaufering</p> <p><b>Ostbündnis</b> Bündnis-Resolution: Zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing sowie Neubau der davon abzweigenden Bahn – Querverbindung über Erding zum Verkehrsflughafen München (Walpertskirchener Spange und Erdinger Ringschluss)</p> <p><b>Pro Bahn</b> Die Strecken München-Freising und München Markt Schwaben könnten leichter durch Neubau entlang der A 92 bzw. A 94 ertüchtigt werden als durch Ausbau der bestehenden Strecken. Bei der Strecke München – Kaufering ist auch der Abschnitt Pasing – Geltendorf ausbaubedürftig. Es sollte nicht nur der Ausbau sondern auch die Elektrifizierung gefordert werden.</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> S-Bahn muss von Pasing bis Geltendorf auf eigenen Gleisen geführt werden.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Geltendorf</b> Über den in Tiere 5 bereits genannten Ausbau hinaus könnte die S-Bahnverlängerung bis Kaufering noch in die Begründung zu G 2.3.7 mit aufgenommen werden.</p> <p><b>Zum Ostbündnis</b> Den Forderungen des Ostbündnisses wird bereits durch die Ziele 2.2.3, 2.2.4 und 2.2.6 entsprochen.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Neubaustrecken entlang der A 92 und A 94 würden entweder die Zubringerwege aus den Orten verlängern oder – bei Beibehaltung – der alten Strecken für die S-Bahn – zu mehr Flächenverbrauch führen. Abschnitt Pasing-Buchenau soll für den S-Bahn-Verkehr ertüchtigt werden (siehe Z 2.3.1 Tiere 4), was auch eine Verbesserung für den Regional- und Fernverkehr mit sich bringt. Die Strecken sind bereits elektrifiziert.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Eigene Gleisführung von Pasing bis Buchenau bereits vorgesehen (siehe Z 2..3.1). Darüber hinaus nach hiesiger Kenntnis nicht erforderlich</p>	<p><b>Zur Gemeinde Geltendorf</b> Aufnahme der S-Bahn-Verlängerung bis Kaufering in Begründung zu G 2.3.7</p> <p><b>Zum Ostbündnis</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 2.2.5</b> 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 Bahnverbindung zwischen der Westseite des Ammersees und München angestrebt werden.	<p><b>Landratsamt Landsberg; Utting a.Ammersee</b> Klarstellung, dass der Verkehr auf der Strecke Geltendorf-Augsburg in vollem Umfang erhalten werden soll</p> <p><b>Stadt Ebersberg</b> Ausbau der Strecke Grafing Bahnhof – Wasserburg auch in den</p>	<p><b>Zu LRA LL und Utting a.Ammersee</b> Beeinträchtigung der Bedienung auf der Strecke Geltendorf – Augsburg ist durch das Ziel nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zur Stadt Ebersberg</b> RPV München kann keine Festlegung für die Region 18</p>	<p><b>Zu LRA LL und Utting a.Ammersee</b> Klarstellenden Satz in Begründung aufnehmen</p> <p><b>Zur Stadt Ebersberg</b> RPV wird bei der Region 18 die</p>

	<p>Regionalplan 18 aufnehmen; an jedem Haltepunkt ausreichend Parkplätze schaffen</p> <p><b>Pro Bahn</b> Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen bis zur Landesgrenze benennen; statt "mehrgleisiger Ausbau" "Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und Betriebsqualität" fordern Strecke Grafing Bahnhof-Wasserburg war nicht stillgelegt, Bahn hat nur Betriebspflicht ignoriert; Stichstrecke nach Wasserburg Stadt sollte in der Begründung erwähnt werden</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Direktverbindung Ammersee-Westufer – München wohl Zukunftsmusik; kurzfristig wäre bessere Abstimmung der Linien Augsburg – Weilheim mit München – Buchlohe wünschenswert.</p> <p><b>Gemeinde Tutzing</b> In der Begründung nach Abs. 1 folgenden Satz ergänzen: „Hierbei führen Verknüpfungen zwischen dem Regional- und Tangentialverkehr zur Entlastung auf der S-Bahn-Stammstrecke.“</p>	<p>treffen. Forderung nach ausreichend Parkplätzen ist bereits in G 4.2.2 erhoben</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Regionalplanerische Aussage bezieht sich nur auf das Gebiet der Region, daher Nennung der Landesgrenze nicht erforderlich. Mehrgleisiger Ausbau ist der explizite Planungswunsch der Region. Stichstrecke nach Wasserburg Stadt ist komplett außerhalb der Region und wird daher unbeachtet ihrer Bedeutung nicht erwähnt</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Forderung nach besserer Abstimmung bereits durch G 2.2.1 mit abgedeckt</p> <p><b>Zur Gemeinde Tutzing</b> Satz trägt nicht zur Begründung des Ziels bei.</p>	<p>Aufnahme des Ausbauwunsches in den dortigen Regionalplan anregen.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Tutzing</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 2.2.6</b> Die europäische Magistrale Paris – München – Salzburg – Wien – Budapest soll in der Region München baldmöglichst leistungsfähig ausgebaut werden.	<b>Ostbündnis</b> Ausbau darf nicht zu Einschränkungen des ÖPNV-Angebots auf der Strecke führen, Lärmschutz muss berücksichtigt werden.	<b>Zum Ostbündnis</b> Einschränkung ÖPNV nicht zu erwarten, Lärmschutz wird durch gesetzliche Regelungen gesichert	<b>Zum Ostbündnis</b> Nichts veranlasst
<b>Z 2.2.7</b> Im Nordwesten des Oberzentrums München sollen die überregionalen Entwicklungssachsen München – Augsburg und München – Landshut zu einer durchgängigen Tangente (Schienenverkehr) verknüpft werden.	<p><b>Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Ergänzung des Ziels um die beiden Entwicklungssachsen München-Lindau/Schweiz und München-Ingolstadt/Nürnberg</p> <p><b>Pro Bahn</b> Ziel macht wenig Sinn, München-Hauptbahnhof muss Umsteigebahnhof bleiben.</p> <p><b>Gemeinde Eching</b> Durchgängige Tangente wird bevorzugt mit Trasse an der A 92.</p> <p><b>Stadt München</b> Das Wort „zu“ durch das Wort „mit“ ersetzen</p>	<p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Forderung des Landkreises ist entbehrlich da durch die im Ziel genannte Tangente über die sog. Pasinger Kurve auch eine Verknüpfung mit den beiden Achsen München-Lindau und München – Ingolstadt/Nürnberg möglich ist</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> München Hauptbahnhof wird mit dem Ziel nicht als Umsteigebahnhof angezweifelt</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Ziel sieht keine Neutrassierung vor, sondern lediglich Verbindung zwischen bereits bestehenden Linien vor</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Vorschlag trifft die Zielintension besser</p>	<p><b>Zum LK FFB</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Das Wort „zu“ durch das Wort „mit“ ersetzen</p>
<b>Zusätzliche Ziele</b>	<b>Pro Bahn</b> Neues Ziel aufnehmen: "Strecken, Bahnhöfe, Haltepunkte und andere Bahnanlagen sind so zu dimensionieren, dass ausreichend Kapazitätsreserven für Verkehrszuwächse und	<b>Zu Pro Bahn</b> Durch die in den Abschnitten 2.2 und 2.3 sowie 4 genannten Maßnahmen werden bereits ausreichende Infrastruktur und Kapazitäten geschaffen, ein zusätzliches	<b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst.

	<p>Sonderverkehre bestehen, und einzelne verspätete Züge und ähnliche Störungen keine größeren Auswirkungen haben.“ Ferner folgendes neues Ziel: „Die Möglichkeit einer Kapazitätserhöhung der Fernbahn zwischen München-Pasing und Olching wird offengehalten.“</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Eingesetzte Lokomotiven müssen heutigen Umweltanforderungen genügen. Gefährdung des Status „Luftkurort“ der Ammersee-Gemeinden gegeben</p>	<p>Ziel ist daher nicht erforderlich. Ein „Nadelöhr“ zwischen Pasing und Olching wird nicht gesehen, da das LEP hier einen viergleisigen Ausbau vorsieht.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Immissionsschutz ist nicht Gegenstand der Fortschreibung</p>	<p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>
<b>2.3. S-Bahn-Verkehr</b>	<p><b>Gemeinde Neubiberg</b> Möglichkeit der Untertunnelung der S-Bahn in Betracht ziehen</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Neues Ziel aufnehmen zu einer S-Bahn-Verbindung Freising-Flughafen-Erding</p> <p><b>Pro Bahn</b> Folgender neuer Grundsatz soll eingefügt werden: „Die S-Bahn bildet seit über 25 Jahren das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs in der Region München. Sie verbindet Stadt und Umland und ist gleichzeitig ein wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel.“</p> <p><b>Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Rasche Verbindung der S 7 mit der Bayerischen Oberlandbahn erforderlich</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Folgendes Ziel soll neu ergänzt werden: „Bis zur endgültigen Realisierung einer ÖPV-Schnellverbindung (Transrapid) zwischen Flughafen München und Hauptbahnhof ist eine Express-S-Bahn light einzurichten. Diese soll auf den bestehenden Trassen der S 8 oder S 1 geführt werden und ist vordringlich zu verwirklichen.“</p>	<p><b>Zur Gemeinde Neubiberg</b> Forderung zu unspezifisch, um sie im Regionalplan berücksichtigen zu können</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Anliegen ist regionalplanerisch erwünscht über die Neufahrner Kurve.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Dies ist lediglich eine Feststellung und erfüllt nicht die Anforderungen an ein Ziel oder einen Grundsatz (z. B. Wer ist Adressat, was ist der planerische Inhalt, den es zu erfüllen gilt?)</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Verbindung Kreuzstraße – Holzkirchen bereits vorhanden, dort Anschluss an die Bayer. Oberlandbahn; zudem weitestgehend außerhalb der Region 14</p> <p><b>Zum Flughafen München GmbH</b> Regionalplan ist nicht der Ort, wo kurzfristige Zwischenlösungen normiert werden sollten. Außerdem haben sich fast alle Beteiligten, die sich zur Schnellverbindung geäußert haben, gegen den Transrapid ausgesprochen.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Neubiberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Anliegen wird in Ziel Z 2.3.5 (Erdinger Ringschluss) ergänzt.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Flughafen München GmbH</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 2.3.1</b> Das gesamte S-Bahn-Netz in der Region 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 b.Freising - München Neulustheim – Dachau - München Ostbahnhof – Markt Schwaben - München Pasing – Buchenau	<p><b>Gemeinde Schwabhausen</b> Begrüßt werden der zweigleisige Ausbau der Linie A und die Einführung des 10-Min.-Takts. Besonders vordringlich ist die Verbindung des Ausbaus der Linie A mit einem 10-Min.-Takt der S 2. Zeitnaher Ausbau ist erwünscht.</p> <p><b>Stadt Wolfratshausen</b> Hinweis: für geplante Änderung der S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried läuft ROV schon</p> <p><b>Markt Altomünster</b></p>	<p><b>Zur Gemeinde Schwabhausen</b> Ziel steht nicht im Widerspruch zum Wunsch der Gemeinde</p> <p><b>Zur Stadt Wolfratshausen</b> ROV ist derzeit ausgesetzt</p> <p><b>Zum Markt Altomünster</b></p>	<p><b>Zur Gemeinde Schwabhausen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Wolfratshausen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Markt Altomünster</b></p>

<p>- Zorneding – Grafing – Ebersberg. Folgende S-Bahn-Strecken sollen zweigleisig ausgebaut und ihre Erschließungsfunktion in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dachau – Altomünster</li> <li>- Markt Schwaben – Erding</li> <li>- Höllriegelskreuth – Schäftlarn (- Wolfratshausen)</li> </ul>	<p>S-Bahnlinie Dachau – Altomünster sollte elektrifiziert werden, um Durchgängigkeit zum übrigen S-Bahnnetz zu gewährleisten. Außerdem sind mehr Züge, v. a. in den Hauptverkehrszeiten, durchfahrbar zu machen und Haltepunkte Karlsfeld und Allach wieder zu öffnen.</p> <p><b>Gemeinde Schäftlarn</b> Ausbau der Strecke „Höllriegelskreuth – Schäftlarn“ würde technische und ortsplanerische und auch finanzielle Probleme aufwerfen. Deshalb Überprüfung und nach Möglichkeit Streichung dieser Maßnahme gefordert. Eher machbar: 2. Gleis mit Bahnsteig am Haltepunkt Hohenschäftlarn</p> <p><b>Gemeinde Weichs</b> Erste vordringliche Aufgabe: 20-Min.-Takt für S2 von Petershausen Richtung München am Morgen (bis ca. 9h) und am Abend (bis ca. 20h) Für Fahrt von München nach Petershausen tagsüber mehr S-Bahnen erwünscht und nicht nur Dachau mit einem durchgängigen 20-Min.-Takt bedienen (Vorstellbar: abwechselnder 20-40-20-Min.-Takt) Die letzten beiden Nacht-S-Bahnzüge werktags und am Wochenende bis Petershausen durchfahren lassen</p> <p><b>Gemeinde Eichenau</b> Anregung, Zielformulierung nicht zwingend mit dem zusätzlichen Bau weiterer Gleise zu verbinden, da vielleicht schnellere und wirtschaftlichere Wege dafür vorhanden sind.</p> <p><b>Gemeinde Baierbrunn</b> Kurzfristige Einführung des 20-Minuten-Takts bis Wolfratshausen</p> <p><b>Gemeinde Ottenhofen</b> In Abs. 2 vor das Wort „zweigleisig“ das Wort „durchgängig“ einfügen</p> <p><b>Stadt Ebersberg, Stadt Grafing b.München</b> Aus Platzgründen in Ebersberg und Grafing ggf. nur Einrichtung von Ausweichstrecken für den Begegnungsverkehr auf der S 5 Ost möglich</p> <p><b>Stadt Fürstenfeldbruck</b> Mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes sollen Express-S-Bahnen eingeführt werden, die ausschließlich sog. Regionalhaltepunkte bedienen.</p>	<p>Elektrifizierung wäre sinnvoll; ebenso durchgängige Züge zum Hauptbahnhof. Die Wiedereinführung der Halts in Karlsfeld und Allach sind für einen Teil der Nutzer wünschenswert, führen andererseits aber zu längeren Fahrzeiten in der Relation zum Münchner Hauptbahnhof.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schäftlarn</b> Zweigleisiger Ausbau regionalplanerisch erwünscht, gerade auch im Zusammenhang mit der Verlängerung nach Geretsried und damit Gewinnung neuer Nutzer, und sollte deshalb als Zielsetzung beibehalten werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Weichs</b> Ziel und Begründung legen bereits dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht. Details zum Betriebskonzept sollten der Fachplanung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Sofern schnellere und wirtschaftlichere Wege vorhanden sind, werden diese durch das Ziel nicht ausgeschlossen</p> <p><b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Ziel und Begründung legen bereits dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht.</p> <p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird.</p> <p><b>Zu den Städten Ebersberg, Grafing</b> Die gewählte Form</p>	<p>Anliegen zur Elektrifizierung und zu durchgängigen Zügen im Ziel mit möglichen Halts ergänzen</p> <p><b>Zur Gemeinde Schäftlarn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Weichs</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt</p> <p><b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu den Städten Ebersberg, Grafing</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Fürstenfeldbruck</b> Zielergänzung um Express-S-Bahnen</p>
---	--	---	---

	<p><b>Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> 10-Minuten-Takt auf der S 5 nur bis Gilching, danach 20-Minuten-Takt; vollständige Zwei-Gleisigkeit der S 5 wird gefordert</p> <p><b>Gemeinde Neubiberg</b> Einführung 10-Minuten-Takt führt in Neubiberg wegen der Bahnübergänge zu Verkehrsproblemen</p> <p><b>Gemeinde Pullach i.Isartal</b> Nach Tiere 5 folgenden Satz einfügen: „Auf der Strecke Großhesselohe-Höllriegelskreuth soll der S-Bahn-Verkehr unterirdisch geführt werden.“. Dies ist bei Einführung des 10-Minuten-Taktes wegen der 3 Bahnübergänge nötig</p> <p><b>Stadt Starnberg</b> Ertüchtigung des S-Bahnnetzes für Ermöglichung des 10-Minuten-Taktes darf nicht dazu führen, dass am Starnberger Bahnhof See mehr als 3 Gleise erforderlich werden.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Ausbau der S5 zwischen Graffing-Bahnhof und Ebersberg sollte sich auf eine Ausweichmöglichkeit bei Graffing beschränken; Auch der Nachtbetrieb sollte ausgedehnt werden</p> <p><b>Gemeinde Seefeld</b> Als Nahziel sollte zusätzlich aufgenommen werden, dass zumindest ein 20-Minutentakt für alle S-Bahnlinien erreicht werden soll. In der Begründung sollte aufgenommen werden, dass zur Beherrschung von Störfällen in der Vergangenheit aufgegebene Ausweichstellen wieder in Betrieb genommen werden sollen</p> <p><b>Stadt Freising</b> In Tiere 1 Neufahrn b.Freising durch Freising ersetzen, da dies auch im Zusammenhang mit der Durchbindung der S-Bahn von Erding über den Flughafen nach Freising und ggf. für eine Express-S-Bahn nötig ist</p> <p><b>Gemeinde Grafrath, Gemeinde Kottgeisering, Gemeinde Schöngsing</b> Balige Aufnahme des durchgängigen 20-Minutentakts der S 4; letzte S4 soll bis Geltendorf fahren</p>	<p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neubiberg</b> Der Ausbau der S-Bahninfrastruktur wird nicht unbesehen der Folgen für den sonstigen innerörtlichen Verkehr erfolgen können. Hier muss die Fachplanung entsprechende Lösungen im Einzelfall erarbeiten.</p> <p><b>Zur Gemeinde Pullach i.Isartal</b> Der Ausbau der S-Bahninfrastruktur wird nicht unbesehen der Folgen für den sonstigen innerörtlichen Verkehr erfolgen können. Hier muss die Fachplanung entsprechende Lösungen im Einzelfall erarbeiten.</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Es sind im Regionalplan keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen, die hier zu einem über 3 Gleise notwendigen Ausbau führen würden.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird. Details zum Betriebskonzept sollten der Fachplanung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Ziel und Begründung legen bereits dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht. durch geforderte Ertüchtigung sind notwendige Ausweichstellen bereits abgedeckt; Störfallmanagement wird darüber hinaus in Ziel Z 4.3.6 geregelt.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Nach hiesiger Kenntnis sind diese Projekte zwischen Neufahrner Kurve und Freising auf bestehenden Gleisen möglich.</p> <p><b>Zu den Gemeinden Grafrath, Kottgeisering, Schöngsing</b> Ziel und Begründung legen bereits dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht. Details zum Betriebskonzept sollten der Fachplanung vorbehalten bleiben.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neubiberg</b> Hinweis auf den innerörtlichen Verkehr in die Begründung aufnehmen</p> <p><b>Zur Gemeinde Pullach i.Isartal</b> Hinweis auf den innerörtlichen Verkehr in die Begründung</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu den Gemeinden Grafrath, Kottgeisering, Schöngsing</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p>
--	--	---	--

	<p><b>Gemeinde Aschheim</b>  Nach Satz 1 sollen folgende Sätze eingefügt werden: „Die zeitgleiche Verwirklichung des 10-Minutentaktes besonders ausgelasteter S-Bahn-Linien (z.B. S 6 München-Ostbahnhof-Markt Schwaben) ist anzustreben. Sofern eine etwa zeitgleiche Einführung für alle S-Bahnen nicht möglich ist, soll zunächst ein 15-Minuten-Takt erfolgen.“  Folgende weitere Zielergänzung soll vorgenommen werden: „Die Strecke München – Markt Schwaben ist vorrangig für den S-Bahn-Verkehr auszubauen.“</p> <p><b>Pro Bahn</b>  Ziel- oder Begründungsergänzung mit weiteren Argumenten, nämlich Störanfälligkeit wird verringert, sog. Doppelspurinseln als erster Schritt der Zweigleisigkeit, ausreichender Ausbau zur Entmischung von S-Bahnverkehr einerseits sowie Regional-/Fernverkehr andererseits</p> <p><b>Gemeinde Kirchseeon</b>  In verkehrsschwachen Zeiten reicht 20-Minuten-Takt aus, dafür nachts durchgängiger Verkehr im Stundentakt</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b>  10-Minutentakt wird begrüßt, Sauerlach sollte zumindest tagsüber im 20-Minutentakt bedient werden</p> <p><b>Agenda21 im LK STA</b>  Es sollte eine klare Priorität für den 20-Minuten-Takt geben. 10-Minuten-Takt nur im Verdichtungsraum</p> <p><b>Bayerische Eisenbahngesellschaft</b>  Tiret 5 ist in Abs. 1 zu streichen und ggf. durch Gauting – Starnberg zu ersetzen.  In Abs. 2 Satz 1 sollen nach dem Wort „zweigleisig“ die Worte „bzw. teilweise zweigleisig“ eingefügt werden. Ferner soll ein neues Tiret „Graffing Bf. – Ebersberg „ angefügt werden.  In der Begründung in Abs. 1 Satz 1 vor dem Wort „erreicht“ „nahezu“ einsetzen, in Satz 2 vor das Wort „attraktive“ das Wort „weitere“ einfügen und das Wort „weitere“ durch „neue“</p>	<p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b>  Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird. Details zum Betriebskonzept sollten der Fachplanung vorbehalten bleiben.  Ziel enthält bereits die Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs auf der Strecke München Ostbahnhof – Markt Schwaben. Ergänzende Aussage ist auch in Z 2.2.4 enthalten. Forderung war im übrigen bereits Gegenstand eines Antrags in der PA-Sitzung am 05.11.02 und wurde dort abgelehnt.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b>  Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird, einschließlich der Entmischung der Verkehre. Aussage zum Störfallmanagement ist darüber hinaus in Z 4.3.6 enthalten.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b>  Ziel und Begründung legen dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht. Eine zwingende durchgängige Bedienung im 10-Minutentakt bis zu den Endstationen wird nicht festgesetzt. Details zum Betriebskonzept sollten der Fachplanung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b>  Ziel und Begründung legen dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht.</p> <p><b>zur Agenda21 im LK STA</b>  Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird. Eine zwingende durchgängige Bedienung im 10-Minutentakt bis zu den Endstationen wird sowohl räumlich als auch zeitlich nicht festgesetzt.</p> <p><b>Zur Bayerische Eisenbahngesellschaft</b>  Die gewählte Formulierung lässt den nötigen Spielraum, dass der Ausbau dem jeweiligen Bedarf und den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort angepasst wird. An den Ausbaumaßnahmen wird wie vorgesehen festgehalten, ein Grund für die Verschiebung bzw. Streichung ist nicht ersichtlich; Aufnahme der Strecke Gauting – Starnberg wohl nicht erforderlich. Die vorgeschlagenen Änderungen in der Begründung sind</p>	<p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b>  Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b>  Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b>  Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b>  Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>zur Agenda21 im LK STA</b>  Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zur Bay. Eisenbahngesellschaft</b>  Nichts veranlasst</p>
--	---	--	--

	<p>ersetzen. In Abs. 3 Satz 1 Das Wort „S 5 Ost“ an der bisherigen Stelle streichen und nach den Worten „Linie A“ die Worte „sowie der S 5 Ost einsetzen“</p> <p><b>Gemeinde Erdweg</b> Neben dem 2-gleisigen Ausbau ist für die Strecke Dachau-Altomünster die Elektrifizierung von besonderer Bedeutung. Daneben Flügelung mit der S 2 in Dachau, 30-Minutentakt während der Hauptverkehrszeit, Anhebung der Höchstgeschwindigkeit und Anpassung der Bahnsteige auf MVV-Standard</p> <p><b>Gemeinde Gauting</b> Baldmöglichst 10-Minuten-Takt auf der S 6 einführen oder alternativ eine Express-S-Bahn S 6 West von /nach Tutzing mit Halt in Gauting</p> <p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Für Neufahrn b.Freising ist eine außerorts geführte Entlastungstrasse erforderlich.</p> <p><b>Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Ergänzung um zweigleisigen Ausbau der S 7 Kreuzstraße – München.</p> <p><b>Gemeinde Petershausen</b> S-Bahnnetz der Region soll so ertüchtigt werden, dass auch die S-Bahn-Endstation Petershausen durchgehend im 20-Minutentakt angefahren werden kann.</p> <p><b>Stadt München</b> In Satz 1 nach dem Wort „S-Bahn-Linien“ die Worte „in der Hauptverkehrszeit“ einfügen. Ferner folgendes Tires ergänzen: „- München Zamdorf – München Johanneskirchen“</p> <p><b>DB AG</b> In Abs. 1 Tirets 2 und 5 streichen, da bereits in bau bzw. fertiggestellt</p>	<p>überwiegend Folgeänderungen und sind daher ebenfalls entbehrlich</p> <p><b>Zur Gemeinde Erdweg</b> Elektrifizierung wäre sinnvoll, ebenso Anpassung der Infrastruktur; durchgängige Züge zum Münchener Hauptbahnhof wichtig, unabhängig davon, ob dies durch Flügelung in Dachau oder durch eigenständige Verbindungen erfolgt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Auf welchen Linien zunächst der 10-Minuten-Takt eingeführt wird, sollte der Fachplanung vorbehalten bleiben; gleiches gilt für die Entscheidung, ob Gauting ein geeigneter Halt für eine Express-S-Bahn ist</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Die gewählte Zielformulierung schließt die Führung einer Entlastungstrasse für den Regional- und Fernbahnverkehr außerorts nicht aus. Ob dies sinnvoll und machbar ist, sollte seitens der Fachplanung geprüft und entschieden werden</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Zweigleisiger Ausbau der S 7 Süd gehört nicht zu den Maßnahmen mit höchster regionalplanerischer Priorität</p> <p><b>Zur Gemeinde Petershausen</b> Ziel und Begründung legen bereits dar, dass eine Taktverdichtung vorgenommen werden soll, insbesondere dort, wo der 40-Minutentakt vorherrscht. Mit den vorgesehenen Maßnahmen ist eine durchgängige Bedienung von Petershausen im 20-Minuten-Takt möglich.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Die ertüchtigung der Strecken ist unabhängig von Hauptverkehrszeit oder Nebenverkehrszeit; das Ziel fordert nicht den durchgängigen 10-Minuten-Takt. Geforderter Ausbau wird derzeit nicht als zwingend erforderlich angesehen und hat deshalb keine regionalplanerische Priorität.</p> <p><b>DB AG</b> Ausbau Neulustheim-Dachau dauert noch mehrere Jahre, Ausbau Zorneding-Graffing-Ebersberg nur bis Graffing Bahnhof fertiggestellt</p>	<p><b>Zur Gemeinde Erdweg</b> Anliegen zur Elektrifizierung und zu durchgängigen Zügen im Ziel ergänzen, sowie Aussage zur Infrastruktur in Begründung</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Ziel wird allgemein um Express-S-Bahn ergänzt</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Petershausen</b> Ergänzung des Ziels um durchgängigen 20-Minuten-Takt auf Außenästen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>DB AG</b> Nichts veranlasst</p>
Z 2.3.2	<b>Bund Naturschutz</b>	<b>Zum Bund Naturschutz</b>	<b>Zum Bund Naturschutz</b>

<p>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.</p>	<p>2ter S-Bahn-Tunnel nur sinnvoll, wenn Halt am Max-Weber-Platz mit Verknüpfung zu den dortigen U-Bahnen, Trams, Bussen vorgesehen ist</p> <p><b>Pro Bahn</b> 2ter S-Bahn-Tunnel führt zu verstärkter Ausrichtung auf die Innenstadt und wird abgelehnt</p> <p><b>Stadt München</b> Möglichkeiten zur langfristigen Verbesserung der ÖPV-Erschließung des neuen Stadions über die bis 2006 geplanten Maßnahmen hinaus sind zu prüfen</p>	<p>Einschlägige Untersuchungen haben ergeben, dass 2ter Tunnel ohne Halt am Max-Weber-Platz die besseren Entlastungseffekte erzielen wird</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> 2ter S-Bahn-Tunnel führt nicht zu verstärkter Ausrichtung auf die Innenstadt, da mit ihm auch am schnellsten die Innenstadt durchquert werden kann.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Zur Erschließung des Stadions erfolgt Ergänzung in G 1.5. Weitere Detailuntersuchungen können nicht Gegenstand eines schlanken Regionalplans sein</p>	<p>Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> G 1.5 wird um Aussage zur Verkehrserschließung des Stadions ergänzt.</p>
<p><b>Z 2.3.3</b> 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 offen gehalten werden.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Ausbau Südring als S-Bahnstrecke muss schnellstmöglich erfolgen</p> <p><b>Pro Bahn</b> Ausbau Südring als dauerhafte Option offen halten, da hierdurch eine tangentiale Verbindung geschaffen wird. Entsprechende Zieländerung wird gewünscht</p> <p><b>Gemeinde Gräfelfing</b> Unabhängig vom 2ten S-Bahn-Tunnel soll der S-Bahn-Südring gebaut werden und eine Verknüpfung mit den U-Bahn-Linien im Süden erfolgen.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Regionaler Planungsverband hat sich prioritär für einen 2ten S-Bahn-Tunnel entschieden; daher Ausbau Südring nur Option falls 2ter Tunnel nicht möglich ist</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Regionaler Planungsverband hat sich prioritär für einen 2ten S-Bahn-Tunnel entschieden; daher Ausbau Südring nur Option falls 2ter Tunnel nicht möglich ist.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Regionaler Planungsverband hat sich prioritär für einen 2ten S-Bahn-Tunnel entschieden; daher Ausbau Südring nur Option falls 2ter Tunnel nicht möglich ist. Beide Projekte parallel zu verwirklichen, ist verkehrlich nicht sinnvoll und auch finanziell nicht machbar.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Nichts veranlasst.</p>
<p><b>Z 2.3.4</b> Eine Ergänzung des S-Bahn-Netzes über den Nordring zwischen Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring soll offen gehalten werden.</p>	<p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Abwägung des Nutzungspotenzials muss bei Planungen erfolgen; Güterverkehr darf nicht behindert werden</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Forderung nach einem S-Bahn-Nordring unrealistisch wegen zu geringer Fahrgästzahlen; statt desse schnellstmögliche Realisierung der Stadt-Umland-Bahn auf der Relation Germering-Puchheim-Gröbenzell-Dachau-Moosach-Freimann-Englschalking-Riem-Messe erforderlich</p> <p><b>Pro Bahn</b> S-Bahn-Nordring nur beschränkt sinnvoll, daher Ziel streichen und inhaltlich ersetzen durch Ziel zur Stadt-Umland-Bahn</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Ziel beinhaltet lediglich die Offenhaltung der Trasse; Nutzungspotenzial muss erst zum Zeitpunkt konkreter Planungen abgeschätzt werden; ebenfalls wird durch das Ziel der Güterverkehr nicht behindert</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziel beinhaltet lediglich die Offenhaltung der Trasse; Nutzungspotenzial muss erst zum Zeitpunkt konkreter Planungen abgeschätzt werden; ergänzender Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn ist in Abschnitt 2.5 vorgesehen</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Ziel beinhaltet lediglich die Offenhaltung der Trasse; Nutzungspotenzial muss erst zum Zeitpunkt konkreter Planungen abgeschätzt werden; ergänzender Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn ist in Abschnitt 2.5 vorgesehen</p>	<p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn ergänzen</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn ergänzen</p>

	<p><b><u>Regierung von Oberbayern</u></b> Gleisdreieck im Süden von Unterföhring sollte nicht ohne Not aufgegeben werden, da es der Erschließung des Flughafens dienen könnte</p> <p><b><u>Gemeinde Unterföhring</u></b> Ziel wird befürwortet, Weiterverfolgung der Stadt-Umland-Bahn auf der Grundlage der 2. Entwicklungsstufe entschieden abgelehnt</p>	<p><b><u>Zur Regierung von Oberbayern</u></b> Aufgabe des Gleisdreiecks ist nicht Inhalt des Ziels</p> <p><b><u>Gemeinde Unterföhring</u></b> Von einer Vielzahl der Beteiligten wurde eine Positivaussage zur Stadt-Umland-Bahn gefordert.</p>	<p><b><u>Zur Regierung von Oberbayern</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Gemeinde Unterföhring</u></b> Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn wird in Abschnitt 2.5 aufgenommen</p>
Z 2.3.5 Zwischen dem Flughafen München und Erding soll eine S-Bahn-Verbindung (Erdinger-Ringschluss) hergestellt werden.	<p><b><u>Gemeinden Forstern, Finsing, Ostbündnis</u></b> Erdinger Ringschluss soll möglichst rasch erfolgen</p> <p><b><u>Stadt Erding</u></b> Zur Attraktivitätssteigerung der S 6 sollte diese direkt über die Messe geführt werden und damit eine zusätzliche Verknüpfung zur U2/U7 geschaffen werden. Verlängerung U2/U7 über Messe-Ost wäre dann überflüssig.</p> <p><b><u>MVV, Stadt Freising, Stadt München</u></b> Ergänzung des Ziels um Offenhaltung einer Weiterbindung über die Spange Neufahrn/Gegenkurve (ggf. mit neuem Halt im Gewerbegebiet) bis Freising</p> <p><b><u>Pro Bahn</u></b> Zielumformulierung wie folgt: „Zwischen Erding, dem Flughafen und – größtenteils über Nutzung der bestehenden Gleise – Freising soll eine S-Bahn-Verbindung hergestellt werden (Erdinger Ringschluss und Neufahrner Kurve).“</p> <p><b><u>Gemeinde Fahrenzhausen</u></b> In der Begründung ist auch die B 13 aufzuführen, da diese als Ausweichstrecke für die A 9 benutzt wird, was im Bereich der Ortsdurchfahrt von Fahrenzhausen zu erheblichen Engpässen führt.</p>	<p><b><u>Zu Gemeinden Forstern, Finsing, Ostbündnis</u></b> Anliegen berechtigt</p> <p><b><u>Zur Stadt Erding</u></b> Forderung würde Streckenneubau bedeuten und wird nicht als prioritär gesehen; RPV bevorzugt Verlängerung der U2/U7; im übrigen werden damit nicht die gleichen Nutzerpotenziale angesprochen.</p> <p><b><u>Zu MVV, Stadt Freising, Stadt München</u></b> Anliegen sinnvoll, schafft neue tangentiale Verbindung und verbesserte Flughafenbindung Freisings</p> <p><b><u>Zu Pro Bahn</u></b> Anliegen sinnvoll, schafft neue tangentiale Verbindung und verbesserte Flughafenbindung Freisings</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</u></b> In der Begründung geht es ausschließlich um die Belastung die auf Grund des Zubringerverkehrs zum Flughafen entsteht und nicht um die Belastung durch eine allgemeine Ausweichroute für die A 9, zumal bei Überlastung der A 9 inzwischen der Großteil des Verkehrs mit Ziel „Flughafen“ bereits die A 9 bei Allershausen verlässt.</p>	<p><b><u>Zu Forstern, Finsing, Ostbündnis</u></b> Einfügung des Wortes „baldmöglichst“ in das Ziel</p> <p><b><u>Zur Stadt Erding</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zu MVV, Stadt Freising, Stadt München</u></b> Ziel wird wunschgemäß ergänzt</p> <p><b><u>Zu Pro Bahn</u></b> Ziel wird wunschgemäß ergänzt</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</u></b> Nichts veranlasst</p>

<p><b>Z 2.3.6</b> Im Einklang mit der Siedlungsentwicklung soll die S-Bahn-Strecke München Ostbahnhof – Freising nach Moosburg verlängert werden.</p>	<p><b>Gemeinde Marzling</b> Bis Mitte 2005 sollen in Marzling der bestehende Bahnhof verlegt und Bahnsteige neu errichtet werden. Verlängerung nach Moosburg wird als dringend erachtet, insb. auf eine vernünftige Taktung für die Pendleranbindung zum Regionalverkehr soll geachtet werden. Wünschenswert wäre auch ein S-Bahn-Haltepunkt in Marzling mit P+R-Plätzen.</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Umformulierung: „Im Einklang mit der Siedlungsentwicklung und ohne Einschränkung zum bestehenden Regionalverkehr soll die S-Bahn-Strecke München Ostbahnhof – Freising nach Moosburg verlängert werden.“</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Verlängerung nicht sinnvoll, da zu lange Reisezeit; besser eine verbesserte Anbindung mit Regionalzügen oder Einrichtung einer Express-S-Bahn. Letzteres gilt auch für den Bereich Markt Schwaben – Mühldorf</p> <p><b>Gemeinde Langenbach</b> Verlängerung nur möglich, wenn sich die Querungssituation von Straße und Schiene im Ortsbereich nicht verschlechtert und der Ausbau der Schieneninfrastruktur zu keinen Problemen führt; ggf. Verlagerung der Schieneführung nach außerhalb des bebauten Bereichs. Gleiches gilt hinsichtlich der Verlagerung von Transportleistung von der Straße auf die Schiene.</p> <p><b>Pro Bahn</b> Die Nachteile der Verlängerung überwiegen die Vorteile</p>	<p><b>Zur Gemeinde Marzling</b> S-Bahn-Haltepunkt in Marzling wäre sinnvoll, ebenso in Langenbach.</p> <p><b>Zum LK FS</b> Regionalverkehr soll nicht eingeschränkt werden</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Einsatz einer Express-S-Bahn (siehe Z 2.3.1 und dortige Begründung) kann Fahrzeiten angemessen reduzieren</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Der Ausbau der S-Bahninfrastruktur wird nicht unbesehen der Folgen für den sonstigen innerörtlichen Verkehr erfolgen können. Hier muss die Fachplanung entsprechende Lösungen im Einzelfall erarbeiten.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Die Aussage erscheint unzutreffend und unbegründet</p>	<p><b>Zur Gemeinde Marzling</b> Erwähnung der Haltepunkte in der Begründung</p> <p><b>Zum LK FS</b> Formulierungsvorschlag im Ziel ergänzen</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Express-S-Bahn in Z 2.3.1 ergänzen</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Hinweis in die Begründung aufnehmen.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>G 2.3.7</b> Eine Verlängerung weiterer geeigneter S-Bahnlinien über ihre derzeitigen Endhaltepunkte hinaus soll offengehalten werden.</p>	<p><b>Bund Naturschutz, Landkreis Ebersberg</b> Keine Verlängerung der S5 über Ebersberg hinaus; stattdessen Verbesserungen beim Filzen-Express vornehmen</p> <p><b>Pro Bahn</b> Verlängerung von S-Bahnen außer nach Geretsried nur von begrenztem Nutzen</p>	<p><b>Zu Bund Naturschutz, LK Ebersberg</b> Einwand trifft zu; angesichts knapper Finanzen und begrenzten Kundenpotenzials sollten nicht Filzen-Express (siehe Z 2.2.5) und Verlängerung der S-Bahn parallel zueinander vorgesehen werden.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nutzen kann je nach Siedlungsentwicklung sich noch erhöhen, daher grundsätzliche Offenhaltung der Verlängerungen gerechtfertigt.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz, LK Ebersberg</b> Streichung der S 5 Ost in der Begründung</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 2.3.8</b> Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sollen weitere tangentiale 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.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Tangentielle S-Bahn-Verbindungen sind wegen der geringen Fahrgästzahlen nicht finanziert. Vielmehr sollte diese Aufgabe von der Stadt-Umland-Bahn übernommen werden, was bereits durchgeplant ist</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Das Ziel dient zunächst der grundsätzlichen Ermöglichung von solchen tangentialen Verkehren; relativ kleinteilige Netzergänzungen sind nötig, die mit begrenztem finanziellen Aufwand möglich sind (siehe Begründung). Ergänzter Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn findet sich im Abschnitt 2.5</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Grundsatz in Abschnitt 2.5 einfügen</p>

	<p><b>Bayerische Eisenbahngesellschaft</b> Da die Stadt München zwischen Riem und Daglfing keine Spange wünscht (städtebauliche Entwicklungsfächen), wird die Spange nicht weiter verfolgt und soll gestrichen werden. Die Begründung ist anzupassen.</p> <p><b>Stadt München</b> Das Wort „S-Bahn-Verbindung“ durch „Gleisverbindung“ ersetzen, da die Pasinger Kurve bisher für einzelne Züge des Fernverkehrs konzipiert ist.</p>	<p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Spange ist nicht eine ausschließliche Angelegenheit der Stadt, sondern ein regionales Anliegen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Änderungsvorschlag trifft den gewünschten Regelungsinhalt nicht, da es nicht um die derzeitige Konzipierung geht sondern um zukünftige mögliche S-Bahn-Verbindungen.</p>	<p><b>Zur Bayer. Eisenbahngesellschaft</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b></p>
<b>Neu vorgeschlagener G 2.3.9</b>	<p><b>Messe München</b> Neuen Grundsatz aufnehmen: „Eine S-Bahn- Anbindung des Eingangs Nord des Messegeländes über eine Stichlinie oder eine Verschwenkung der S 6 zwischen den S-Bahn-Stationen Riem und Feldkirchen soll grundsätzlich offengehalten werden.“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Im Berufsverkehr bedarf es durchgängiger Züge von München auf den Strecken Dachau-Altomünster und Grafing-Bahnhof-Wasserburg-Stadt mit Halts an den wichtigsten Punkten, z.B. Allach</p> <p><b>Stadt München</b> Folgende „alte“ Ziele aus dem derzeit gültigen Verkehrskapitel sollen wieder aufgenommen werden: „Der Flughafen München soll durch attraktive und leistungsfähige Schnellbahn-Stichverbindungen erschlossen werden. Dabei soll angestrebt werden, möglichst viele Personenfahrten vom und zum Flughafen im öffentlichen Personennahverkehr in möglichst kurzen Reisezeiten abzuwickeln.“ „Die Beförderungskapazität und die Bedienungshäufigkeit auf der Schnellbahnverbindung der S-Bahn-Stammstrecke mit dem Flughafen München über Ismaning (S 8) sollen erhöht werden.“ „Die Errichtung einer Schnellbahnverbindung zwischen dem Flughafen München und Freising über eine Isarquerung zwischen Neufahrn b.Freising und Freising soll offengehalten werden.“</p>	<p><b>Zur Messe München</b> Anbindung der Messe an S 6 soll zunächst über Verlängerung der U2/U7 (siehe G 2.4.3) erfolgen</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Bezüglich Dachau-Altomünster siehe Auswertung zu Z 2.3.1. Aussagen, die sich auf Gebiete außerhalb der Region beziehen, können kein Zielinhalt des Regionalplans München sein (z.B. bezüglich Wasserburg-Stadt)</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Mit der S1 und der S8 existieren bereits solche Verbindungen; daneben ist der Ringschluss der S5 über Erding geplant. Ferner sieht Z 2.1.4 eine schnelle Verbindung vorzugsweise mit einer Express-S-Bahn vom Hauptbahnhof vor. Die alte Zielsetzung muss daher nicht wiederholt werden.</p> <p>Ausbau für 10-Minuten-Takt ist in Z 2.3.1 normiert; daneben Bau eines zweiten S-Bahn-Tunnels in Z 2.3.2. Die alte Zielsetzung muss daher nicht wiederholt werden.</p> <p>Ergänzung zur S-Bahn-Anbindung Freisings an den Flughafen sinnvoll.</p>	<p><b>Zur Messe München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Ergänzung zur Strecke Dachau-Altomünster in Z 2.3.1 und der dortigen Begründung sowie Anregung an Region 18</p> <p><b>Zur Stadt München</b> In Z 2.3.5 wird die S-Bahn-Anbindung Freisings an den Flughafen ergänzt (über Neufahrner Kurve)</p>
<b>Neu vorgeschlagene Ziele</b>			
<b>2.4. U-Bahn-Verkehr</b>	<p><b>Pro Bahn</b> U-Bahn-Ausbau ist bereits an die Grenzen des Sinnvollen gekommen. Daher soll dieser Abschnitt wie folgt gefasst werden: „G 2.4.1: Der weitere Ausbau des U-Bahn-Netzes wird qualifiziert beendet.“ Z 2.4.2: Die teilweise bereits in Bau befindliche Verlängerung</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Weiterer Ausbau – wie in den Festlegungen dieses Abschnitts – durchaus noch sinnvoll, die Festschreibung einer „qualifizierten Beendigung“ wäre sowohl mittel- als auch langfristig kontraproduktiv zur Festsetzung den Anteil des ÖPV am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern.</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>der U3 vom Haltepunkt Olympiazentrum nach Moosach wird fertiggestellt. Das gleiche gilt für die Verlängerung der U6 bis nach Garching-Forschungsgelände.</p> <p>G2.4.3: Weitere Ausbauten des U-Bahn-Netzes sind erst wieder in der weiteren Zukunft sinnvoll. Davor sind andere Maßnahmen mit höherer Priorität im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel umzusetzen. Für die fernere Zukunft werden folgende Ergänzungen offen gehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U5 vom Laimer Platz über Blumenau nach Pasing</li> <li>- U3 von Moosach nach Allach“</li> </ul>		
<b>Z 2.4.1</b> Das U-Bahn-Netz soll weiter ausgebaut und mit dem S-Bahn-Netz und dem Netz des schienengebundenen Regional- und Fernverkehrs verknüpft werden.	<p><b>Bund Naturschutz</b> Weiterer U-Bahnausbau wegen hoher Kosten und niedriger Auslastung nicht zu realisieren, besser daher die kostengünstigere Realisierung der Stadt-Umland-Bahn</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Weiterer Ausbau und Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz sollen gerade zu Attraktivitätssteigerung und damit zur Gewinnung weiterer Kunden führen; die Stadt- und Umland-Bahn hätte andere Aufgaben und kann daher nicht an die Stelle des U-Bahn-Ausbaus treten</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Festsetzung zur Stadt-Umland-Bahn in Abschnitt 2.5 vornehmen</p>
<b>Z 2.4.2</b> Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen hergestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlängerung der U 3 über den Haltepunkt Olympiazentrum nach Moosach und Verknüpfung mit der S 1</li> <li>- Verlängerung der U 4 über den Haltepunkt Arabellapark und Verknüpfung mit der S 8</li> <li>- Verlängerung der U 5 über den Haltepunkt Laimer Platz und Verknüpfung mit dem Bahnhof Pasing.</li> </ul>	<p><b>Gemeinde Planegg, Stadt München</b> Verlängerung der U 6 Süd über den Haltepunkt Klinikum Großhadern nach Martinsried als Ziel aufnehmen, um Realisierung bis Inbetriebnahme der Uni zu gewährleisten</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Tiret 2 und 3 streichen (Begründung siehe zu Z 2.4.1)</p> <p><b>Gemeinde Oberschleißheim</b> Die vorgesehene U-Bahn-Anbindung soll mit dem ÖPV-Netz optimiert werden</p> <p><b>Stadt Unterschleißheim</b> Ergänzung um folgendes Tiret: „ – Eine ÖPV-Anbindung des neuen Fußballstadions in Fröttmaning ist anzustreben. Eine Vernetzung mit dem regionalen ÖPV-Netz soll weiter optimiert werden.“</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Bei Tiret 2 sollte eine weitere Verlängerung von der S 8 bis zur S 6 (Haltestelle Riem) angedacht werden bzw. eine Verknüpfung mit der Stadt-Umland-Bahn in diesem Bereich</p> <p><b>MVG</b> Tiret 3 sollte zu Grundsatz G 2.4.3 verschoben werden, da zwischen der 2ten S-Bahnstammstrecke und der Verlängerung der U 5 erhebliche Abhängigkeiten hinsichtlich des Fahrgastaufkommens bestehen. Ferner soll Tiret 2 um folgenden Satz ergänzt werden: „Zur</p>	<p><b>Zur Gemeinde Planegg, Stadt München</b> Festsetzung in G 2.4.3 entspricht ab Martinsried dem Konkretheitsgrad der Planungen und der Prioritätensetzung des regionalen Planungsverbandes, von Großhadern bis Martinsried eine Aufnahme in Z 2.4.2 möglich</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Siehe zu Z 2.4.1</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Wunsch nicht ganz verständlich, wird aber wohl mit den Zielsetzungen unter 2.4 bereits abgedeckt</p> <p><b>Zur Stadt Unterschleißheim</b> Aussage zur Anbindung des neuen Stadions wünschenswert</p> <p><b>Zur Stadt Aschheim</b> Für eine Verlängerung bis zur S 6 wohl in absehbarer Zeit nicht ausreichend Nachfrage vorhanden; Realisierung und ggf. Verlauf der Stadt-Umland-Bahn noch offen, daher keine entsprechende Zielaussage möglich</p> <p><b>Zur MVG</b> Abhängigkeiten hinsichtlich des Fahrgastaufkommens bestehen zweifellos, dennoch sollte an der U-Bahnverlängerung nach Pasing festgehalten werden. Realisierung und ggf. Verlauf der Stadt-Umland-Bahn noch offen, daher keine entsprechende Zielaussage</p>	<p><b>Zur Gemeinde Planegg, Stadt München</b> Aufnahme der Verlängerung der U 6 bis Martinsried ins Ziel und in die Karte</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Unterschleißheim</b> Ergänzung in G 1.5</p> <p><b>Zur Stadt Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur MVG</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>Realisierung dieses Netzschlusses sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten alternativ zur U-Bahn-Erweiterung auch Verknüpfungsmöglichkeiten mit den Verkehrsmitteln Trambahn und Stadt-Umland-Bahn in Erwägung zu ziehen.</p> <p><b>Gemeinde Gauting</b> Tiret aufnehmen: „Verlängerung der U 6 Süd über den Haltepunkt Klinikum Großhadern nach Martinsried und direkte Verknüpfung mit der S 6“</p>	<p>möglich; Eine Verknüpfung mit der Trambahn weist nicht eine gleichwertige Qualität auf.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Festsetzung in G 2.4.3 entspricht ab Martinsried dem Konkretheitsgrad der Planungen und der Prioritätensetzung des regionalen Planungsverbandes, von Großhadern bis Martinsried eine Aufnahme in Z 2.4.2 möglich.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Aufnahme der Verlängerung der U 6 bis Martinsried</p>
<b>G 2.4.3</b> Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen offengehalten werden:	<p><b>Messe München</b> Folgende Ergänzung aufnehmen: - Verlängerung der U 4 zum Messegelände mit Verknüpfung der S 8 in Englschalking und der S 6 in Riem Begründung: z.T. Messegelände nur über U 2 an ÖPNV-Netz angebunden, 2. Anbindung an Eingang Nord ist mittelfristig anzustreben</p> <p><b>Heideflächenverein Münchner Norden e. V.</b> Verlängerung U6 Nord: bei oberirdische Trassenführung sind erhebliche Eingriffe in sensible Landschaftsbereiche der Isarauen und der Trockenstandorte zu erwarten, deshalb Abwägung verschiedener Trassenführungen erforderlich</p> <p><b>Stadt Garching</b> Verlängerung der U 6 Nord bis S-Bahn-Knoten Neufahrn in höhere Priorität, da wichtige Verbindung zum Flughafen</p> <p><b>Gemeinde Pöcking</b> Grundsatz wird für Verknüpfung U6/S6 begrüßt, muss jedoch entschiedener formuliert werden.</p> <p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Verlängerung der U 2/U 7 über den Haltepunkt Messestadt-Ost und Verknüpfung mit der S 6 in Feldkirchen wird abgelehnt, da dadurch erhöhter P+R-Bedarf in Feldkirchen und damit verbundene erhöhte Verkehr durch Wohngebiete befürchtet wird. Zudem wird nur geringe Auslastung der U2/U7 erwartet.</p> <p><b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Vorgesehene Verlängerung der U6 zum Flughafen und nach Freising führt zu Fahrzeiten, die nicht akzeptiert werden</p> <p><b>Stadt Erding</b> Verlängerung der U2/U7 bis Feldkirchen wenig sinnvoll, besser Direktanbindung der Messe an S 6 (siehe Stadt Erding zu Z</p>	<p><b>Zur Messe München</b> Für eine Verlängerung bis zur S 6 und weiter zur Messe wohl in absehbarer Zeit nicht ausreichend Nachfrage vorhanden</p> <p><b>Zum Heideflächenverein Münchner Norden e. V.</b> Konkrete Trasse derzeit noch nicht vorgesehen und auch nicht in der Karte enthalten; Abstimmung und Abwägung ist zu gegebener Zeit in entsprechenden Verfahren vorzunehmen.</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b> Vorhaben noch zu unkonkret, um ein Projektziel daraus zu machen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Grundsatz ist dem Regionalplan gemäß und hinsichtlich der gegenwärtigen Planungskonkretheit ausreichend bestimmt formuliert.</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Verlängerung ist auch in Zusammenhang mit einer entsprechenden P+R-Anlage in Feldkirchen zu sehen (siehe Z 4.2.3), so dass Parksuchverkehr aus den Wohngebieten genommen wird. Verlängerung ist wichtig für die ÖPV-Erschließung der Messe von Osten her und sollte daher offengehalten werden.</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Einwand trifft sicher für die Fahrt von bzw. zur Stadtmitte zu, nicht jedoch für Fahrten z.B. von den Forschungseinrichtungen in Garching bis zum Flughafen</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Verlängerung ist wichtig für die ÖPV-Erschließung der Messe von Osten her und sollte daher offengehalten</p>	<p><b>Zur Messe München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Heideflächenverein</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Handwerkskammer für München und Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>2.3.5)</p> <p><b>Gemeinde Planegg</b> Änderung des Tirets „Verlängerung der U6 Süd ...“ in „Verknüpfung des Endhaltepunktes der U6 Süd mit der S6“</p> <p><b>Landkreis Freising, MVV</b> Ergänzung von Tret 2 um die Worte „oder mit einer Verknüpfung mit der S-Bahn bei Neufahrn b.Freising“</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Außer der Verlängerung der U 6 Süd bis Martinsried alle Verbindungen streichen (Begründung siehe zu Z 2.4.1); die Verlängerung nach Freising wäre ein Parallelverkehrsmittel, zu kostspielig und zu langsam</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Tret 1 wie folgt ergänzen: „... und evtl. Stadt-Umland-Bahn.“</p> <p><b>IHK München</b> Tret 2 ist eine reine Wunschvorstellung und dürfte keine Realisierungschance haben</p> <p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Tret 2 sollte eine Priorität durch Festlegung als Ziel erhalten.</p> <p><b>Stadt München</b> Ergänzung folgenden Nachsatzes: „Die Möglichkeit der Verlängerung der U-Bahnlinien soll zumindest bautechnisch weiterhin offen gehalten werden.“</p>	<p>werden, Verlagerung der S 6 würde wohl zur Auflösung des bisherigen Haltepunktes Riem und damit zur Verschlechterung der Anbindung der dortigen Siedlungen führen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Planegg</b> Folgeänderung des Wunsches der Gemeinde zu Z 2.4.2</p> <p><b>Zu Landkreis Freising, MVV</b> Angesichts der Aufnahme der S-Bahn-Verbindung zwischen Flughafen und Freising in Ziel 2.3.5 ist diese Ergänzung wünschenswert</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Meinung kann in dieser absoluten Form nicht geteilt werden, auch wenn bei den genannten Verbindungen die Wirtschaftlichkeit derzeit noch nicht ausreichend abgesichert ist (siehe auch Kommentar zu Z 2.4.1).</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Realisierung und ggf. Verlauf der Stadt-Umland-Bahn noch offen, daher eine entsprechende Aussage derzeit nicht sinnvoll</p> <p><b>Zur IHK München</b> Meinung kann in dieser absoluten Form nicht geteilt werden, auch wenn bei den genannten Verbindungen die Wirtschaftlichkeit derzeit noch nicht ausreichend abgesichert ist</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Festsetzung in G 2.4.3 entspricht dem Konkretheitsgrad der Planungen und der Prioritätensetzung des regionalen Planungsverbandes</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Die bereits in Satz 1 festgesetzte Offenhaltung schließt auch die bautechnische Offenhaltung mit ein; der geforderte Nachsatz würde die Festsetzung wieder relativieren.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Planegg</b> Tret 3 wird angepasst</p> <p><b>Zu Landkreis Freising, MVV</b> Ergänzung von Tret 2 wie vorgeschlagen</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ergänzung von Tret 2 wie vom MVV vorgeschlagen</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Zur Stadt-Umlandbahn wird ein eigener Grundsatz G 2.5.6 aufgenommen.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Ergänzung von Tret 2 wie vom MVV vorgeschlagen</p> <p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>2.5 Bus- und Straßenbahnverkehr</b></p>	<p><b>Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Neues Ziel Z 2.5.6 aufnehmen: „Die Integration tangentialer Verbindungen in das Gesamtschienennetz der Region 14 ist verstärkt zu prüfen und bei hoher Wirtschaftlichkeit anzustreben.“</p> <p><b>Pro Bahn</b> Zusammenfassung der beiden Verkehrsmittel in einem Kapitel nicht sachgerecht, da Straßenbahnen wesentlich attraktiver</p>	<p><b>Zum Landkreis FFB</b> Tangentielle Verbindungen sind bereits in Z 2.1.2 festgesetzt.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Auch wenn Bus und Trambahn unterschiedliche Verkehrssysteme darstellen mit jeweils eigener</p>	<p><b>Zum Landkreis FFB</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Neuen Grundsatz zur Stadt-Umland-Bahn aufnehmen</p>

	<p>sind. Daher Aufnahme eines neuen Kapitels „Stadt- und Trambahnen“ erforderlich wie folgt:</p> <p>„GSneu: Stadt- und Trambahnsysteme bieten eine attraktive und kostengünstige Alternative zum MIV für die Gebiete, die bisher weitgehend dem Autoverkehr überlassen sind. Daher sollen solche Systeme auf tangentialem Strecken sowie auf anderen, bisher nicht durch den Schienenverkehr erschlossenen Relationen gebaut werden.</p> <p>GSneu: Das Stadtbahnssystem gibt Kommunen und Landkreisen ein neues Werkzeug für Siedlungsentwicklung in die Hand. Es soll ein Netz ergeben, da dadurch Synergieeffekte genutzt werden können.</p> <p>GSneu: Das Stadtbahn- und Trambahnsystem ermöglicht, dass S-Bahn-Stationen, Ortszentren und andere wichtige Ziele auch ohne Auto erreichbar sind. Dadurch gibt es eine Chance, dass der Druck des Individualverkehrs nicht mehr so ungebremst zunimmt. Der unerwünschten Tendenz, dass die Münchner Innenstadt für viele Umlandbürger heute einfacher ohne Auto zu erreichen ist als das eigene Ortszentrum oder gar eine Einkaufsmöglichkeit im Nachbarort, kann so gegengesteuert werden.</p> <p>Neues Ziel: Stadtbahn- bzw. Tramhastrecken sollen unter anderem auf folgenden Relationen gebaut werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Moosach – Studentenstadt (Nordring) – Trudering</li> <li>- Neuperlach – Ottobrunn – Taufkirchen</li> <li>- Dachau – Münchner Norden</li> <li>- Freiham – Westkreuz – Pasing</li> <li>- Frankfurter Ring – Fröttmaning</li> <li>- Effnerplatz – Arabellapark – St. Emmeram (- Studentenstadt)</li> <li>- Romanplatz – Waldfriedhof / Aidenbachstraße</li> <li>- Max-Weber-Platz – Messestadt Riem</li> <li>- Münchner Freiheit – Neusser Straße – Frankfurter Ring</li> <li>- Germering–Unterpaffenhofen – Planegg – Neuried – Fürstenried West</li> <li>- Gröbenzell – Puchheim – Germering–Unterpaffenhofen</li> <li>- Fürstenfeldbrück – Eichenau – Puchheim</li> <li>- Trudering – Messestadt Riem – Aschheim</li> <li>- Messestadt Riem – Neuperlach</li> </ul> <p>Neues Ziel: Bestehende Tramstrecken sollen erhalten werden.</p> <p>Gsneu: Weitere sinnvolle Strecken sollen offen gehalten werden. Dies betrifft unter anderem folgende Strecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trudering – Feldkirchen – Kirchheim</li> <li>- Taufkirchen – Unterhaching – Giesing</li> <li>- Aschheim – Kirchheim</li> <li>- Neuperlach – Unterhaching – Taufkirchen – Deisenhofen</li> <li>- Ottobrunn – Putzbrunn – Vaterstetten</li> <li>- Freiham – Aubing – Langwied – Obermenzing – Moosach</li> <li>- Freiham – Gräfelfing – Martinsried – Großhadern – Fürstenried West</li> <li>- Fürstenfeldbrück – Olching – Allach</li> <li>- Fürstenried West – Neuperlach (Südtangente)</li> </ul>	<p>Attraktivität, spricht nichts gegen eine Zusammenfassung in einem Abschnitt des Kapitels.</p> <p>Tangentielle Verbindungen sind bereits in Z 2.1.2 festgesetzt.</p> <p>Stadt-Umland-Bahn wird in einem eigenen Grundsatz normiert mit Offenhaltung der Trassen; ein Ziel mit konkreter Linienführung ist bei der derzeitigen Unsicherheit, ob eine Verwirklichung der Stadt-Umland-Bahn überhaupt möglich ist, nicht angemessen.</p> <p>Formulierungen der beiden Grundsätze sind eher Begründungen.</p>
--	--	---

	<p>- Unterschleißheim – Garching – Neufahrn/Eching</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Wünschenswert wäre ein Hinweis auf den verstärkten Einsatz von Bussen mit schadstoffarmen oder regenerativen Antriebssystemen</p> <p><b>Stadt München</b> Die Streckenführungen u.a. der Stadt- und Landkreisgrenzen überschreitenden Buslinien sollen optimiert werden.</p>	<p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Immissionsschutz zwar nicht Gegenstand der Fortschreibung, aber Hinweis in der Begründung möglich</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Dem Anliegen kann grundsätzlich gefolgt werden</p>	<p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Hinweis in Begründung zu G 2.5.1 ergänzen</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ergänzung in G 2.5.1 vornehmen</p>
<b>G 2.5.1</b> In den Teilläumen, die nicht durch den Schienenpersonenverkehr (SPV) erschlossen werden, soll der Busverkehr ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr sicherstellen. Dazu soll das Buslinien-Netz mit dem SPV-Netz räumlich und zeitlich verknüpft werden	<p><b>Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Verbesserung der Busverbindungen von Herrsching nach Starnberg, nach Weilheim und nach Inning erforderlich</p>	<p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Forderung ist durch die Grundsätze G 2.5.1 und 2.5.2 abgedeckt, einzelne Linien sollten nicht aufgeführt werden, da dies den Umfang des Regionalplans sprengen würde.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>
<b>G 2.5.2</b> 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.	<p><b>Stadt Garching</b> Aufnahme des Anrufsammeltaxis Garching/Ismaning in die Regelförderung</p> <p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Es sind schnelle Busverbindungen mit wenig Halten und kurzen Anbindungen an den Schienenverkehr erforderlich.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Pilotähnliche Anwendungen zu Anrufsammeltaxen und Rufbussen sind zu unterstützen</p> <p><b>Gemeinde Langenbach</b> Grundsatz sollte zum Ziel werden verbunden mit Benennung konkreter Umsetzungsmaßnahmen</p> <p><b>Markt Glonn</b> Grundsatz soll wie folgt ergänzt werden: „Für Orte mit überlangen Anschlusswegen ist die Möglichkeit der Einführung von sog. Schnelllinien zu erwägen.“</p> <p><b>Agenda21 im LK STA</b> Anrufsammeltaxen auch zur zeitlichen Verdichtung von Buslinien nutzen.</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Vorschlag ist nicht der Regelung durch die Regionalplanung zugänglich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Anliegen gerade für weiter vom Schienennetz entfernt liegende Orte von Bedeutung</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Förderung von Pilotprojekten kann nicht durch den Regionalplan festgesetzt werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> einzelne Linien sollten nicht aufgeführt werden, da dies den Umfang des Regionalplans sprengen würde; daher sollte es auch beim Grundsatzcharakter bleiben.</p> <p><b>Zum Markt Glonn</b> Anliegen gerade für weiter vom Schienennetz entfernt liegende Orte von Bedeutung</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Grundsatzaussage ermöglicht dies bereits; explizite Verdeutlichung in der Begründung möglich</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Ergänzung in der Begründung vornehmen</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Markt Glonn</b> Ergänzung in der Begründung vornehmen</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Ergänzung in der Begründung vornehmen</p>
<b>G 2.5.3</b> Die Busse und Straßenbahnen im Ortsverkehr sollen - Siedlungsgebiete möglichst flächendeckend erschließen und vom motorisierten Individualverkehr entlasten,	<p><b>Pro Bahn</b> In Tiert 3 sollte die Begrenzung auf München gestrichen werden</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Im Ortsverkehr besteht ausschließlich in der Stadt München erheblicher Bedarf nach tangentialen Verbindungen;</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsbereiche außerhalb fußläufiger Einzugsbereiche der Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte an diese anschließen und im Gebiet der Stadt München tangential Verkehrsverbindungen verstärken.</li> </ul>	<p><b>Gemeinde Kirchseeon</b> Tiret 2 muss konkretisiert werden, in Kirchseeon mehrere Haltepunkte betroffen.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Aufzählung einzelner Haltepunkte würde den Rahmen des Regionalplans sprengen; Aussage ist nur als solche insgesamt von regionaler Bedeutung, so dass sie in den Regionalplan aufgenommen wird</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Nichts veranlasst.</p>
<p><b>G 2.5.4</b> Der Schulbusverkehr soll in den öffentlichen Personenverkehr integriert werden.</p>	<p><b>Gemeinde Brunnthal</b> Grundsätzlich begrüßenswerter Grundsatz, aber Bedenken, dass keine ausreichende Bedienungshäufigkeit zum Ende der Unterrichtszeit sichergestellt sein wird, was den MIV erhöhen würde.</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b> Sollte wegen seiner Bedeutung Ziel werden</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Pilotlafte Anwendungen sind zu unterstützen</p> <p><b>IHK München</b> Bedürfnisse und Anforderungen sind zum Teil unterschiedlich zwischen Schulbusverkehr und öffentlichen Buslinien, daher Einfügung der Worte „nach Möglichkeit“ erforderlich.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b> Aussage führt nicht zur Ausdünnung, es geht lediglich darum, dass Schulbusse auch für andere Nutzergruppen geöffnet werden, also als zusätzliches ÖPV-Angebot zur Verfügung stehen</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Unbenommen der inhaltlichen Bedeutung nicht konkret genug für ein Ziel, zumal die Integration nicht immer möglich ist (siehe unten Einwand IHK München) und so eine weitere Einschränkung im Grundsatz vorgenommen wird.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Förderung von Pilotprojekten kann nicht durch den Regionalplan festgesetzt werden.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Einwand gerechtfertigt</p>	<p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nach dem Wort „soll“ die Worte „nach Möglichkeit“ einfügen</p>

<b>G 2.5.5</b> Im Umland des Flughafens München sollen die Busverbindungen vom und zum Flughafen verbessert und kurze Übergangszeiten zum SPV ermöglicht werden. Konkurrenzverkehre zum SPV sollen vermieden werden.	<b>Stadt Freising</b> Weitere Stärkung der Linie 635 bis zur Erstellung einer leistungsfähigen Schienenverbindung zum Flughafen erforderlich	<b>Zur Stadt Freising</b> Einzelne Buslinien sollten nicht aufgeführt werden, da dies den Umfang des Regionalplans sprengen würde	<b>Zur Stadt Freising</b> Nichts veranlasst
<b>Zielsetzung zur Stadt-Umland-Bahn gefordert</b>	<p><b>Gemeinde Baierbrunn, Gemeinde Gräfelfing</b> Zur Stärkung der Tangentialverbindungen wird eine Zielsetzung zur Stadt-Umland-Bahn gefordert.</p> <p><b>MVV</b> Stand der Untersuchung zur Stadt-Umland-Bahn aufnehmen sowie Offenhaltung möglicher Trassen in der Flächennutzungsplanung</p> <p><b>Gemeinde Eichenau</b> Ziel aufnehmen: „Als Basis der Integration der verschiedenen Schienensysteme soll das Konzept der Stadt-Umland-Bahn realisiert werden.“</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> Ziel aufnehmen: „Die Planungen (Machbarkeitsstudien) für ein Netz der Stadt-Umland-Bahn sind zügig voranzutreiben und umzusetzen. Im Landkreis Fürstenfeldbruck betrifft das vor allem die Strecken Germerring – Fürstenfeldbruck/Olching und Fürstenfeldbruck – Olching – Dachau.“</p>	<p><b>Zu Gemeinden Baierbrunn, Gräfelfing</b> Das Anliegen, eine Aussage zur Stadt-Umland-Bahn aufzunehmen, erscheint gerechtfertigt, Planungen jedoch noch nicht konkret genug für eine Zielaussage</p> <p><b>Zum MVV</b> Das Anliegen, eine Aussage zur Stadt-Umland-Bahn aufzunehmen, erscheint gerechtfertigt, Stand der Untersuchung sollte jedoch an anderer Stelle dargelegt werden</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Das Anliegen, eine Aussage zur Stadt-Umland-Bahn aufzunehmen, erscheint gerechtfertigt, Planungen jedoch noch nicht konkret genug für eine Zielaussage</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Das Anliegen, eine Aussage zur Stadt-Umland-Bahn aufzunehmen, erscheint gerechtfertigt, Planungen jedoch noch nicht konkret genug für eine Zielaussage</p>	<p><b>Zu Gemeinde Baierbrunn, Gräfelfing</b> Eigener Grundsatz wird eingefügt</p> <p><b>Zum MVV</b> Eigener Grundsatz wird eingefügt</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Eigener Grundsatz wird eingefügt</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Eigener Grundsatz wird eingefügt</p>

## Kapitel B V „Verkehr- und Nachrichtenwesen“ – Fortschreibung

Ziele/Grundsätze gem. Entwurf 05.11.02	Eingegangene Stellungnahmen	Kommentar des Regionsbeauftragten	Ergebnisse der Auswertung
<b>3 Individualverkehr</b> <b>3.1. Fußgänger- und Radverkehr</b>			
<b>G 3.1.1</b> 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.	<p><b>Bund Naturschutz</b> Trennung von Wegen für Radfahrer und Fußgänger sollte erfolgen, da sonst Gefahren für beide Verkehrsteilnehmer bestehen. Ausreichend überstellte Fahrradabstellanlagen müssen errichtet werden zur Erschließung weiterer Nutzerkreise außerhalb der Schönwetterperioden</p> <p><b>IHK München</b> Bei der konkreten Ausgestaltung ist der Liefer- und sonstige Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen. Auch die Erreichbarkeit durch den motorisierten Einkaufsverkehr muss gegeben sein.</p> <p><b>Landesamt für Umweltschutz</b> In der Begründung könnten konkrete Punkte für die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr wie Schaffung gekennzeichneter Spuren oder Radeln gegen die Einbahnrichtung in Wohngebieten aufgezählt werden</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Radwege auch im Zwischenortverkehr und im touristischen Verkehr von Bedeutung. Ausweisung eines Radweges entlang der St 2055 sowie Anbindung an das S-Bahn-System</p> <p><b>Gemeinde Ismaning</b> Grundsatzergänzung, dass auch eine Querung der Hauptverkehrsstraßen mit dem NMV gefahrlos möglich sein muss.</p> <p><b>Stadt München</b> Grundsatz soll wie folgt ergänzt werden: „Bei der Konzeption der Fahrradwege sollen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte und Erholungsschwerpunkte berücksichtigt werden. Durch Radwegeverbindungen zwischen Siedlungsgebieten und freier Landschaft soll der Naherholung Rechnung getragen werden“ In der Begründung sollen in Abs. 2 Satz 4 die Worte „wie Schnellbahnhaltestellen, Schulen und Freizeiteinrichtungen“ ergänzt werden.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Trennung von Wegen für Radfahrer und Fußgänger ist bereits in der Begründung thematisiert. Ausreichend überstellte Fahrradabstellanlagen sind ein weiteres Mittel zur Verbesserung der Bedingungen für den NMV</p> <p><b>Zur IHK München</b> Ziel steht den IHK-Forderungen zur Detailplanung nicht entgegen</p> <p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Einzelne konkrete Punkte sind bereits beispielhaft aufgeführt; eine vollständige Aufzählung würde den Rahmen sprengen und ist auch nicht erforderlich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Neben dem Innerortsverkehr sollten auch Verbesserungen für den NMV im Zwischenortsverkehr erfolgen; bezüglich des Freizeitverkehrs wird auf G 3.1.2 verwiesen</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Ist bereits im Grundsatz mit dem Wort „sicherer“ abgedeckt.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Anliegen grundsätzlich berechtigt. Satz 2 ist keine Zielformulierung und wird inhaltlich durch G 3.1.2 abgedeckt. Satz 1 wird aus Straffungsgründen zusammenfassend ergänzt. Begründungsergänzung im Sinne eines schlanken Regionalplans nicht erforderlich.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Begründung hinsichtlich ausreichender Abstellanlagen ergänzen.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Ergänzung des Grundsatzes um Verbesserungen im Zwischenortsverkehr</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ergänzung des Grundsatzes um herausragende Ziele</p>
<b>Z 3.1.2</b> In der Region München soll ein abgestimmtes regionales Radwege-Netz geschaffen werden.	<b>Gemeinde Ottenhofen</b> Ziel zu allgemein, Präzisierung erforderlich, z.B. Aufnahme einer Radverbindung zwischen Markt Schwaben und Ottenhofen.	<b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Die Aufnahme einzelner Radwegeverbindungen würde den Umfang des Regionalplans sprengen und sollte der regionalen Radwege-Netz-Konzepterstellung vorbehalten	<b>Zur Gemeinde Ottenhofen</b> Nichts veranlasst

	<p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Ein abgestimmtes Beschilderungskonzept der Radwege ist ebenfalls erforderlich; Aufnahme eines Radweges an der M 1 im Bereich der Überführung der A 94 und Lückenschluss zum Gewerbegebiet Heimstetten</p> <p><b>Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete...</b> Nach dem Wort abgestimmtes die Worte „besonders auch die Freizeiteinrichtungen berücksichtigendes“ einfügen. In der Begründung ist ein Hinweis auf die Erholungseinrichtungen des EFV angebracht. Ferner würde eine Karte der Auflockerung dienen.</p> <p><b>Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Vorschlag einer ergänzenden Zielsetzung, dass der angestrebte Ausbau der Radverkehrsnetze und ggf. neue Netze in die Hand von Kommunen oder Vereinen als Träger gegeben werden.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Neue asphaltierte Wege bedeuten eine zusätzliche Flächenversiegelung. Daher sollten in ökologisch sensiblen Bereichen wassergebundene Wege vorgesehen werden.</p> <p><b>Gemeinde Langenbach</b> Öffentlichkeitsarbeit zur Akzeptanzsteigerung sollte zusätzlich als Grundsatz aufgenommen werden.</p> <p><b>Gemeinde Kranzberg</b> Radweg entlang der St 2084 nötig</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> Schaffung eines regionalen Radwegenetzes wird begrüßt; dabei sollte der Ausbau staatsstraßenbegleitender Radwege aus Sicherheitsgründen Vorrang haben.</p> <p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b></p>	<p>bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Ein abgestimmtes Beschilderungskonzept ist Bestandteil eines abgestimmten regionalen Radwege-Netzes (wie dies auch für das landesweite Bayernnetz für Radler gilt); eine eigene oder ergänzende Zielsetzung ist daher nicht erforderlich. Die Aufnahme einzelner Radwegeverbindungen würde den Umfang des Regionalplans sprengen und sollte der regionalen Radwege-Netz-Konzepterstellung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zum Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete...</b> Heraushebung der Freizeitziele gerechtfertigt, Hinweis im Regionalplan auf einzelne Erholungseinrichtungen auf Grund der Vielzahl attraktiver Ziele nicht möglich; eine Karte passt thematisch besser zum Fremdenverkehr.</p> <p><b>Zur Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Trägerfrage ist nicht von primärer regionalplanerischer Bedeutung.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Hinweis ist zutreffend.</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Öffentlichkeitsarbeit hat zunächst keinen räumlichen Bezug und bedarf daher keiner eigenen regionalplanerischen Festlegung, sondern ist Angelegenheit der Fachplanung und der Träger des Radnetzes</p> <p><b>Zur Gemeinde Kranzberg</b> Die Aufnahme einzelner Radwegeverbindungen würde den Umfang des Regionalplans sprengen und sollte der regionalen Radwege-Netz-Konzepterstellung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Vorrang staatsstraßenbegleitender Radwege kann nicht nachvollzogen werden; gerade im Freizeitverkehr werden eigenständig geführte Radwege bevorzugt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b></p>	<p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete...</b> Ergänzung zu den Freizeiteinrichtungen im Grundsatz sowie Hinweis zu den EFV-Einrichtungen in der Begründung. Vorschlag „Karte“ wird für die Fortschreibung „Freizeit und Erholung“ vorgemerkt.</p> <p><b>Zur Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ergänzung in Begründung aufnehmenn</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kranzberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b></p>
--	--	--	--

	<p>Grundsatz ergänzen, dass auch wichtige Verbindungen zu den S-Bahnen berücksichtigt werden sollen.</p> <p><b>Stadt München</b> Das Wort „Radwege-Netz“ durch „Radverkehrsnetz“ ersetzen. In der Begründung nicht auf touristisches Radwege-Netz beschränken.</p>	<p>Das Anliegen ist bereits in der Begründung abgedeckt.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> „Radwege-Netz“ entspricht der Diktion und dem Auftrag in LEP-Ziel B V 1.5.3. Beschränkung auf touristisches Radwege-Netz war nicht beabsichtigt, es soll u. a. auch zur Naherholung dienen. Für den Alltagsverkehr ist die Festsetzung G 3.1.1 vorgesehen.</p>	<p>Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> In Abs. 1 Satz 3 der Begründung das Wort „Touristisches“ streichen</p>
<b>3.2 Motorisierter Individualverkehr</b>	<p><b>Gemeinde Pöcking</b> Forderung eines neuen Ziels mit Aussagen zu einem abgestimmten Verkehrskonzept für den westlichen Landkreis Starnberg</p> <p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Ziel zur Verlegung der B 471 an die A99 aufnehmen. Ziel zur Verlängerung der Ständlerstraße aufnehmen.</p> <p><b>Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck</b> Aufnahme der Verlegung der B 2 in Fürstenfeldbruck sowie 4-streifiger Ausbau der B 471 von der A 8 bis Esting</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Neu- und Ausbau der Autobahnen in der Region wird wegen der Umweltbelastung abgelehnt. Es besteht auch ein Widerspruch zu den Grundsätze G 1.1-1.4</p> <p><b>Pro Bahn</b> Viele der Ziele konterkarieren das Ziel der Verkehrsverlagerung; die Straßenbauprojekte sind daher nochmals zu überdenken.</p> <p><b>Stadt Freising</b> Text aufnehmen: „Es sollte sichergestellt werden, dass Maßnahmen, die in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen</p>	<p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Die Ausarbeitung und Aufnahme abgestimmter Verkehrskonzepte für einzelne Teilläume der Region würden Aufgabe und Umfang des Regionalplans sprengen und würden auch dem Anspruch eines „regionalen Gesamtverkehrskonzeptes“ nicht gerecht werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Geforderte Verlegung hat z.T. Ortsumgehungscharakter; Planungen für die Verlegung können angesichts der stürmischen Entwicklung im Osten Münchens trotz des Ausbaus der A 99 mittelfristig von Bedeutung sein. Verlängerung der Ständlerstraße h.E. nicht von so großer regionaler Bedeutung, dass Aufnahme gerechtfertigt wäre</p> <p><b>Zur Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck</b> 4-streifiger Ausbau der B 471 von der A 8 bis Esting nicht von erheblicher (über-)regionaler Bedeutung; Verlegung der B 2 in Fürstenfeldbruck ist im Gesamtzusammenhang der notwendigen Maßnahmen an der B 2 vom geplanten Anschluss an die A 99 bis zur Westgrenze der Region zu sehen</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens sind diese Maßnahmen – trotz aller Bemühungen zur Verlagerung von Verkehr auf den ÖV und NMV – unverzichtbar; ein Widerspruch zu G 1.1 – G 1.4 kann nicht gesehen werden.</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens sind diese Maßnahmen – trotz aller Bemühungen zur Verlagerung von Verkehr auf den ÖV und NMV – unverzichtbar; ein Widerspruch zu G 1.4 (Verkehrsverlagerung) kann nicht gesehen werden.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Maßnahmen können immer nur im Rahmen der verfügbaren Mittel und bei Vorlage der</p>	<p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Keine Änderung veranlasst.</p> <p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Ergänzung bezüglich B 471 ins Ziel zu den Ortsumgehungen aufnehmen (Z 3.2.6)</p> <p><b>Zur Kreisstraßenverwaltung FFB</b> Ergänzung zur B 2 ins Ziel zu den Ortsumgehungen aufnehmen (Z 3.2.6)</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Nichts veranlasst</p>

	<p>aufgenommen sind, zeitnah verwirklicht werden können.“</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> Ausbau Fernstraßen entlastet Ortszentren und kann den Bau flächenverbrauchender Ortsumgehungsstraßen verhindern. Daher wird eine AS zur A 8 gefordert zur Entlastung der Ortszentren Sauerlach und Holzkirchen.</p> <p><b>Gemeinde Gauting</b> Zur Lösung der Verkehrsprobleme im Münchener Süden soll im Regionalplan ein Ausbaukonzept für den Mittleren Ring eingebracht werden einschl. möglicher Untertunnelung sowie ein Konzept zur Entwicklung des MIV im Bereich des Würmtals bis Gauting bzw. Neuried.</p> <p><b>Gemeinde Steinhöring</b> Leistungsfähige Querverbindung zwischen B 304 (bei Edling abzweigend) zur B 12 (westlich Haag i.Obb) z.B. über die Kreisstraße MÜ 43 herstellen</p> <p><b>Gemeinde Ismaning</b> Vierspurigen Ausbau des Föhringer Rings aufnehmen, da von (über-)regionaler Bedeutung Neuen Grundsatz formulieren: „Bereits zu Beginn der Planungen von Straßenneu- und Straßenausbaumaßnahmen sind grundsätzlich Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vorzusehen.“</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Es sollen verschiedene Ab- und Umleitungen des Verkehrs aus Richtung Traunstein zur Entlastung der B 304 geprüft werden</p>	<p>planungsrechtlichen Voraussetzungen durchgeführt werden. Insofern unterliegen auch regionalplanerische Zielsetzungen dem Finanzierungsvorbehalt. Außerdem hat der Regionalplan z. T. eine andere Prioritätensetzung als der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen; daher Aussage in dieser Allgemeinheit nicht deckungsgleich mit den regionalplanerischen Vorstellungen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Sauerlach hat bereits 2 Autobahnanschlussstellen, darunter eine an die A 8, weiterer Bedarf wird nicht gesehen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Ausbaukonzept Mittlerer Ring bereits in der Fortschreibung enthalten (siehe Z 3.2.6); komplettes Verkehrskonzept für einen Teilraum kann nicht im Regionalplan geleistet werden, dies würde den Rahmen und die fachliche Zuständigkeit überschreiten.</p> <p><b>Zur Gemeinde Steinhöring</b> Gewünschte Verbindung läge komplett in der Region 18; hierfür keine Planungskompetenz in der Region 14 vorhanden, daher Festlegung im Regionalplan nicht möglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Vierspurigen Ausbau des Föhringer Rings nicht von der erheblichen (über-)regionaler Bedeutung, dass Aufnahme gerechtfertigt; Immissionsschutzmaßnahmen sind nicht Inhalt der Fortschreibung und werden im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften in den jeweiligen Verfahren geregelt.</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Verkehrsrechtliche Prüfungen sind nicht Gegenstand des Regionalplans und sind von der Fachplanung durchzuführen.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Steinhöring</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 3.2.1</b> Das Autobahnnetz soll in der Region München um folgende Abschnitte ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A 94 Forstinning – (Simbach – Pocking – Linz) und</li> <li>- Westlicher Autobahnring München im Zuge der A 99 zwischen A 8 und A 96.</li> </ul>	<p><b>Stadt Wolfratshausen</b> Aufnahme des Ergebnisses des TRG für Münchener Süden: Untersuchung einer Verknüpfung zwischen B 11 und A 95</p> <p><b>Ostbündnis</b></p>	<p><b>Zur Stadt Wolfratshausen</b> In Z 3.2.1 geht es um konkrete Netzergänzung auf der Ebene von Autobahnen; Auftrag, eine Verbindung zwischen B 11 und A 95 zu untersuchen, sollte vom Teilraum an die zuständige Fachplanung herangetragen werden. Eine solche Verbindung kommt nicht die erhebliche regionale Bedeutung für die Region München zu, dass sie im Regionalplan normiert werden müsste.</p> <p><b>Zum Ostbündnis</b></p>	<p><b>Zur Stadt Wolfratshausen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Ostbündnis</b></p>

	<p>Resolution: Lückenschluss der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Forstinning – Ampfing mit Darstellung beider Trassen in der Karte</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Weiterbau der A94 auf der Trasse Dorfen ist mit Nachdruck zu betreiben</p> <p><b>Straßenbauamt München</b> Im Begründungsteil kann nicht auf Entlastungseffekt auf der B 471 verwiesen werden, da laut Verkehrsgutachten eine hohe Verkehrsbelastung auf der B471 zw. AS Dachau/FFB und FFB prognostiziert wird. Deshalb 2003 Beginn der Baurbeiten für 4-streifigen Ausbau zw. AS Dachau/FFB und Neuesting.</p> <p><b>Gemeinde Eichenau</b> Aufnahme des Ziels, das den Ausbau der B 2 regionalplanerisch fördert, da dieser Abschnitt der A99 Teil des Tangenten-Vierecks ist, dessen Verwirklichung Verkehrsentslastung für die Gemeinden bringen soll. Weiteres Ziel, dass Ausbau und Erhalt der erforderlichen Leistungsfähigkeit entsprechend der sich weiter entwickelnden Verkehrsmengen ständig angepasst wird.</p> <p><b>Gemeinden Buch a. Buchrain, Pastetten, Walpertskirchen, Wörth</b> Ergänzung von Ziel und Begründung, dass ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Osten der Region keine infrastrukturellen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Flughafens erfolgen dürfen.</p> <p><b>Stadt Garching, Gemeinde Eching</b> Vervollständigung des Autobahnringes mit geeignetem Ausbau soll aufgenommen werden</p> <p><b>Gemeinden Pöcking, Planegg, Gräfelfing, Gauting, Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Verzicht auf den Autobahnsüdring (A99) soll als Ziel aufgenommen werden. Zusatz <b>Gräfelfing</b>: „Auf der Grundlage einer integrierten Betrachtung von Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsdevelopment im Verdichtungsraum sollen u. a. Lösungen für den motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr erarbeitet und geprüft werden, die der Qualität des Raumes südlich von München angemessen sind.“</p>	<p>Lückenschluss bereits im Ziel enthalten, Darstellung in der Karte folgt dem entsprechenden LEP-Ziel zur A 94</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Ziel steht der Forderung nicht entgegen, Darstellung in der Karte folgt dem entsprechenden LEP-Ziel zur A 94</p> <p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Fertigstellung des Autobahnring München im Zuge der A 99 zwischen A 8 und A 96 wird zu Entlastungseffekten auf der B 471 führen, die dort prognostizierten hohen Belastungen röhren von anderen Ursachen her.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Ausbau der B 2 ist im Gesamtzusammenhang der notwendigen Maßnahmen an der B 2 vom geplanten Anschluss an die A 99 bis zur Westgrenze der Region zu sehen. Aus regionalplanerischer Sicht sind Verkehrsvermeidung und –verlagerung vorzuziehen, daneben hat der ÖPV Vorrang.</p> <p><b>Zu Gemeinden Buch a. Buchrain, Pastetten, Walpertskirchen, Wörth</b> Dringende Erforderlichkeit der Verbesserung der Verkehrsbindung des Flughafens ist bereits u. a. in G 1.5, Z 2.1.4 Z 3.2.2 und Z 3.2.4 sowie den dortigen Begründungen dargelegt.</p> <p><b>Zu Stadt Garching, Gemeinde Eching</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bewusst entschieden, keine Zielaussage zum Bau oder Nicht-Bau des Autobahnsüdrings im Zuge der A 99 aufzunehmen. Das Anhörverfahren hat auch keine eindeutige Tendenz für oder wider des Autobahnsüdrings gebracht (siehe Wunsch nach Aufnahme eines Ziels gegen den Bau des Autobahnsüdrings).</p> <p><b>Zu Gemeinden Pöcking, Planegg, Gräfelfing, Gauting, Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bewusst entschieden, keine Zielaussage zum Bau oder Nicht-Bau des Autobahnsüdrings im Zuge der A 99 aufzunehmen. Das Anhörverfahren hat auch keine eindeutige Tendenz für oder wider des Autobahnsüdrings gebracht (siehe Wunsch nach Aufnahme eines Ziels für den Bau des Autobahnsüdrings). Zum Zusatz <b>Gräfelfing</b> Erarbeitung und Aufnahme von teilaräumlichen Verkehrskonzepten würde den Rahmen des</p>	<p>Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Ergänzung der Begründung um die prognostizierte hohe Belastung auf der B 471</p> <p><b>Zur Gemeinde Eichenau</b> Ergänzung zur B 2 im Grundsatz zu den Ortsumgehungen</p> <p><b>Zu Gemeinden Buch a. Buchrain, Pastetten, Walpertskirchen, Wörth</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Stadt Garching, Gemeinde Eching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Gemeinden Pöcking, Planegg, Gräfelfing, Gauting, Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Nichts veranlasst</p> <p>Zum Zusatz <b>Gräfelfing</b> Nichts veranlasst</p>
--	--	--	--

	<p><b>Gemeinden Feldkirchen, Oberschleißheim, Grasbrunn, Ismaning</b> <b>Stadt Unterschleißheim, Landkreis Ebersberg</b> Aufnahme des Autobahnsüdrings (A99) ins Ziel</p> <p><b>BMVBW</b> Sofern der Autobahnsüdrings (A99) im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes in den Bedarfsplan aufgenommen wird, sollte er auch in den Regionalplan aufgenommen werden</p> <p><b>Stadt Starnberg</b> Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Autobahnsüdring soll eine Trasse zwischen Gauting und Starnberg geprüft werden, die zur verkehrlichen Entlastung Starnbergs führen würde.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Gute Verbindung in den ost-/südostbayer. Raum soll nicht über einen Neubau der A94 über die Trasse Dorfen erfolgen, sondern durch einen Ausbau der B12 bis Simbach</p> <p><b>Gemeinde Kirchseeon</b> A 94 soll auf der Trasse B 12 gebaut werden, da diese besser beurteilt wurde</p> <p><b>Landesamt für Umweltschutz</b> Bau des Südrings (A 99) könnte Entlastungseffekte für Stadtbereiche entlang des Mittleren Rings haben</p> <p><b>Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Kein dreispuriger Ausbau der B 2 zwischen Hirschberg Alm und Obertraubing</p>	<p>Regionalplans sprengen.</p> <p><b>Zu Gemeinden Feldkirchen, Oberschleißheim, Grasbrunn, Ismaning</b> <b>Stadt Unterschleißheim, LK Ebersberg</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bewusst entschieden, keine Zielaussage zum Bau oder Nicht-Bau des Autobahnsüdrings im Zuge der A 99 aufzunehmen. Das Anhörverfahren hat auch keine eindeutige Tendenz für oder wider des Autobahnsüdrings gebracht (siehe Wunsch nach Aufnahme eines Ziels gegen den Bau des Autobahnsüdrings).</p> <p><b>Zum BMVBW</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bewusst entschieden, keine Zielaussage zum Bau oder Nicht-Bau des Autobahnsüdrings im Zuge der A 99 aufzunehmen. Das Anhörverfahren hat auch keine eindeutige Tendenz für oder wider des Autobahnsüdrings gebracht (siehe Wunsch nach Aufnahme eines Ziels gegen den Bau des Autobahnsüdrings).</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Die Bestimmung von Untersuchungsinhalten von Machbarkeitsstudien anderer Fachstellen ist der Regelung durch die Regionalplanung nicht zugänglich</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Weiterbau der A 94 für den Anschluss der Region an das Fernstraßennetz in Richtung Oberösterreich zwingend erforderlich; Darstellung in der Karte folgt dem entsprechenden LEP-Ziel.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Weiterbau der A 94 für den Anschluss der Region an das Fernstraßennetz in Richtung Oberösterreich zwingend erforderlich; Darstellung in der Karte folgt dem entsprechenden LEP-Ziel.</p> <p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bewusst entschieden, keine Zielaussage zum Bau oder Nicht-Bau des Autobahnsüdrings im Zuge der A 99 aufzunehmen. Das Anhörverfahren hat auch keine eindeutige Tendenz für oder wider des Autobahnsüdrings gebracht (siehe Wunsch nach Aufnahme eines Ziels gegen den Bau des Autobahnsüdrings).</p> <p><b>Zum Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Zum dreispurigen Ausbau der B 2 zwischen Hirschberg Alm und Obertraubing gibt es keine regionalplanerische Festsetzung</p>	<p><b>Zu Gemeinden Feldkirchen, Oberschleißheim, Grasbrunn, Ismaning</b> <b>Stadt Unterschleißheim, LK Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum BMVBW</b> nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	--	--

<p><b>Z 3.2.2</b> Folgende Maßnahmen sollen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sechsstreifiger Ausbau der A 8 auf der gesamten Länge westlich Münchens</li> <li>- Sechsstreifiger Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring und dem Kreuz München-Nord</li> <li>- Achtstreifiger Ausbau der A 9 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Dreieck Holledau und</li> <li>- Achtstreifiger Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd.</li> </ul> <p>Auf den achtstreifigen Ausbau der A 92 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und der Anschlussstelle Flughafen München soll mittelfristig hingewirkt werden.</p>	<p><b>PV Region Ingolstadt</b> Dreieck Holledau soll in Klammern gesetzt werden, da es in Region 10 liegt.</p> <p><b>Gemeinde Brunnthal</b> Zielergänzung: „Viel Wert auf einen adäquaten Lärmschutz für die Anwohner wird gelegt.“</p> <p><b>Heideflächenverien Münchner Norden e. V.</b> Da beim 8-streifigen Ausbau der A9 zw. Kreuz München-Nord und Dreieck Holledau bestehende Beeinträchtigungen erhöht werden, sind Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich für Lärmbelastung in der freien Landschaft, Eingriffe in das Landschaftsbild und Störung der Naherholungsfunktion. Bei Gestaltung landschaftstypische Elemente (Grasheiden, lichte Wälder) berücksichtigen</p> <p><b>Autobahndirektion Südbayern, Flughafen München GmbH</b> 6-streifiger Ausbau der A9 nicht bis zur AS München-Frankfurter Ring, sondern bis zum Autobahnende am Mittleren Ring vorgesehen (laut Bedarfsplan für Bundesfernstraßen)</p> <p><b>Gemeinde Pliening</b> Ergänzung um folgendes Tiret: „Die A 94 soll von der Anschlussstelle der FTO bis München sechsspurig ausgebaut werden.“</p> <p><b>Gemeinden Vaterstetten, Grasbrunn</b> Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind beim Ausbau der A99 zu realisieren</p> <p><b>Stadt Garching</b> Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sind beim achtstreifigen Ausbau der A 9 zu realisieren</p> <p><b>BMVBW</b> Aufnahme des achtstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Autobahnkreuz München-Süd und AS Holzkirchen; Achtstreifiger Ausbau der A 92 zwischen AK Neufahrn und AS Flughafen München ist nicht vorgesehen.</p> <p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Geplanter Ausbau der A 9 bringt nichts, da Verkehr in München nicht abfließen kann</p>	<p><b>PV Region Ingolstadt</b> Einwand trifft zu, Ziel sollte entsprechend umformuliert werden, gleiches gilt für Tiret 1</p> <p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b> Lärmschutz ist von hoher Bedeutung für die Verträglichkeit und Akzeptanz der entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Nähe von Siedlungsbereichen.</p> <p><b>Zum Heideflächenverien Münchner Norden e. V.</b> Diese Themen werden in den entsprechenden Planungs- und Genehmigungsverfahren aufgegriffen und sind zunächst im Detail nicht Gegenstand des Regionalplans.</p> <p><b>Zur Autobahndirektion Südbayern, Flughafen München GmbH</b> RPV München hat durch die Auswahl von Projekten entsprechende Prioritäten gesetzt, so auch bei der A 9; eine reine Übernahme des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen ist nicht Zweck des Regionalplankapitels</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b> Der Ausbau wird regionalplanerisch derzeit nicht für geboten gehalten.</p> <p><b>Zu Gemeinden Vaterstetten, Grasbrunn</b> Lärmschutz ist von hoher Bedeutung für die Verträglichkeit und Akzeptanz der entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Nähe von Siedlungsbereichen.</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b> Lärmschutz ist von hoher Bedeutung für die Verträglichkeit und Akzeptanz der entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Nähe von Siedlungsbereichen.</p> <p><b>Zum BMVBW</b> RPV München hat durch die Auswahl von Projekten entsprechende Prioritäten gesetzt, eine reine Übernahme des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen ist nicht Zweck des Regionalplankapitels</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Zum einen sind auch hier Ausbaumaßnahmen und Maßnahmen des Verkehrsmanagements</p>	<p><b>PV Region Ingolstadt</b> Anpassung des Ziels, so dass sich die Aussagen auf die Region beschränken</p> <p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b> Ziel um den Aspekt Lärmschutz ergänzen.</p> <p><b>Zum Heideflächenverien Münchner Norden e. V.</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Autobahndirektion Südbayern, Flughafen München GmbH</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Gemeinden Vaterstetten, Grasbrunn</b> Ziel um den Aspekt Lärmschutz ergänzen.</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b> Ziel um den Aspekt Lärmschutz ergänzen.</p> <p><b>Zum BMVBW</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Nichts veranlasst</p>
---	---	--	---

	<p><b><u>Bund Naturschutz</u></b> 8-streifiger Ausbau von Autobahnen wird grundsätzlich abgelehnt, da er überproportional Fläche verbraucht und die Anschlussstellen den Verkehr nicht aufnehmen können. Der Stau wird nur verlagert. Mittel sollten für die Schieneninfrastruktur verwendet werden</p> <p><b><u>Gemeinde Oberschleißheim, Flughafen München GmbH</u></b> Aufnahme des 6-spurigen Ausbaus der A92 zwischen AD Feldmoching und AK Neufahrn</p> <p><b><u>Gemeinde Kranzberg</u></b> Ggf. Vorziehen des Ausbaus der A 92 um Ausweichen und Abkürzung von der Ausfahrt Allershausen über die St 2084 nach Freising und zum Flughafen unnötig zu machen. Lärmschutzmaßnahmen beim 8-streifigen Ausbau der A9 erforderlich</p> <p><b><u>Gemeinde Aschheim</u></b> Ziel soll ergänzt werden um die Forderung, die Maßnahmen an A 9 und A 99 möglichst zeitgleich fertig zu stellen, um die angestrebte Erhöhung der Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Ferner Ergänzung um den Satz: „Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning (AS A 99/M 3) ist als vorrangige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzusehen.“ Weitere Ergänzung des Ziels um eine „Parallelstraße westlich der A 99 / Verlegung der b 471 / Ortsumgehungen“</p> <p><b><u>Gemeinde Eching</u></b> Beim achtspurigen Ausbau der A 9 ist ein optimaler Lärmschutz zu realisieren; Vor München müssen die Kapazitäten mit dem achtspurigen Ausbau bis Holledau einhergehen, um die Staus nicht nur zu verlagern.</p> <p><b><u>Gemeinde Olching</u></b> Aufnahme des vierblättrigen Kleeblattausbaus der Anbindung der B 471 an die A 8</p>	<p>(Verkehrsleitsystem, Park+Ride) vorgesehen, zum anderen sind die Maßnahmen an der A 9 auch für Verkehr erforderlich, der gar nicht bis zum Mittleren Ring will (Flughafen, Stadion Durchgangsverkehr nach Süden).</p> <p><b><u>Zum Bund Naturschutz</u></b> Abschnittsweiser 8-streifiger Ausbau ist erforderlich, um das zukünftige Verkehrsaufkommen trotz aller Verlagerungs- und Verminderungsmaßnahmen bewältigen zu können.</p> <p><b><u>Gemeinde Oberschleißheim, Flughafen München GmbH</u></b> 6-spurigen Ausbaus der A92 zwischen AD Feldmoching und AK Neufahrn erscheint aus regionalplanerischer Sicht derzeit nicht vordringlich.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Kranzberg</u></b> 6-streifiger Ausbau der A 92 gerade erfolgt; damit der derzeitige Bedarf gedeckt. Lärmschutz ist von hoher Bedeutung für die Verträglichkeit und Akzeptanz der entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Nähe von Siedlungsbereichen.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Aschheim</u></b> Sofern zeitgleiche Fertigstellung nicht zur Verzögerung einer der beiden Maßnahmen führt, ist dies hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit sinnvoll. Im Ziel geht es um die großräumige Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf den Autobahnen in der Region; Aussagen wie Verlegung einer Anschlussstelle oder einer Parallelstraße mit z.T. Ortsumgehungscharakter daher hier nicht angebracht.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Eching</u></b> Lärmschutz ist von hoher Bedeutung für die Verträglichkeit und Akzeptanz der entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Nähe von Siedlungsbereichen. Zum einen sind auch im Raum München Ausbaumaßnahmen und Maßnahmen des Verkehrsmanagements (Verkehrsleitsystem, Park+Ride) vorgesehen, zum anderen sind die Maßnahmen an der A 9 auch für Verkehr erforderlich, der gar nicht bis zum Mittleren Ring will (Flughafen, Stadion Durchgangsverkehr nach Süden).</p> <p><b><u>Gemeinde Olching</u></b> Maßnahme nicht von so erheblicher regionaler Bedeutung, dass eine Aufnahme in den Regionalplan gerechtfertigt wäre</p>	<p><b><u>Zum Bund Naturschutz</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Gemeinde Oberschleißheim, Flughafen München GmbH</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Kranzberg</u></b> Ziel um den Aspekt Lärmschutz ergänzen.</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Aschheim</u></b> Ergänzung der Begründung zur möglichst zeitgleichen Fertigstellung der Maßnahmen an A 9 und A 99 sowie hinsichtlich der B 471 Ergänzung des Ziels zu den Ortsumgehungen</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Eching</u></b> Ziel um den Aspekt Lärmschutz ergänzen.</p> <p><b><u>Gemeinde Olching</u></b> Nichts veranlasst</p>
--	---	---	---

	<p><b><u>Regierung von Oberbayern</u></b> Maßnahmen an der A 9 und A 99 für die Erschließung des Stadions sind zu ergänzen</p> <p><b><u>Gemeinde Ismaning</u></b> Auch die dazugehörigen Knotenpunkte müssen entsprechend leistungsfähig ausgebaut werden, um nicht dort Engpässe entstehen zu lassen</p> <p><b><u>Flughafen München GmbH</u></b> Tiret 2 um folgende Worte ergänzen: „bis Ulm, mit hoher Priorität im Abschnitt München-Augsburg.“</p> <p><b><u>Stadt München</u></b> Ergänzung um folgendes Tiret: „- Halbanschluss an die A 99 im Zusammenhang mit der Anbindung des neuen Fußballstadion“</p>	<p><b><u>Zur Regierung von Oberbayern</u></b> Zur Erschließung des neuen Stadions wird Grundsatz G 1.5 ergänzt</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Ismaning</u></b> Zu den Ausbaumaßnahmen gehören auch die entsprechenden Knotenpunkte.</p> <p><b><u>Zur Flughafen München GmbH</u></b> Regionalplan kann nicht Regelungen für außerhalb der Region treffen.</p> <p><b><u>Zur Stadt München</u></b> Zur Verkehrserschließung des Stadions insgesamt wird G 1.5 erweitert; Einzelmaßnahme nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass Aufnahme in Regionalplan erforderlich.</p>	<p><b><u>Zur Regierung von Oberbayern</u></b> Ergänzung von G 1.5</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Ismaning</u></b> Verdeutlichung in der Begründung</p> <p><b><u>Zur Flughafen München GmbH</u></b> Nichts veranlasst</p> <p><b><u>Zur Stadt München</u></b> Ergänzung von G 1.5 um Verkehrserschließung des Stadions</p>
<b>Z 3.2.3</b> Auf die Realisierung neuer Anschlussstellen der A 92 bei Unter- und Oberschleißheim soll hingewirkt werden.	<p><b><u>Heideflächenverein Münchner Norden e.V.</u></b> Erhebliche Eingriffe in Landschaft sind zu erwarten, daher sorgfältige Abwägung nötig. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe erforderlich.</p> <p><b><u>Straßenenbauamt München</u></b> Bau zusätzlicher Anschlussstellen wird ablehnt. Zur Entlastung von Oberschleißheim soll die St 2342 zw. Feldmoching und Oberschleißheim verlegt und parallel der A92 zur AS Oberschleißheim geführt werden (im Aktionsprogramm zur Erschließung des Flughafen München II)</p> <p><b><u>Autobahndirektion Südbayern</u></b> AS unmittelbar nördlich des Autobahndreiecks nicht vertretbar, da laut Verkehrsprognosen bis 2015 die Verkehrsbelastung auf der A92/A99 weiter steigen wird und durch die geplante AS der Verkehrsablauf am Autobahndreieck Feldmoching nachhaltig gestört würde. Statt dessen wird Parallelstrasse zur A92 vorgeschlagen, um die St 2342 bis zur bestehenden AS Oberschleißheim zu führen und da einen Anschluss an A92 zu gewährleisten.</p> <p><b><u>BMVBW</u></b> Bau von Anschlussstellen ist in jedem Einzelfall von der zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes beim BMVBW zu beantragen und zu begründen. Entscheidung trifft dann der Bund.</p> <p><b><u>Gemeinde Allershausen</u></b> 2 neue Anschlussstellen (Allershausen Süd und Nord) statt der</p>	<p><b><u>Heideflächenverein Münchner Norden e.V.</u></b> Ziel wird nicht weiter verfolgt</p> <p><b><u>Zum Straßenenbauamt München</u></b> Vom SBA vorgeschlagene Planung entspricht nach h.E. dem Wunsch der Gemeinde Oberschleißheim.</p> <p><b><u>Autobahndirektion Südbayern</u></b> Von der Autobahndirektion vorgeschlagene Planung entspricht nach h.E. dem Wunsch der Gemeinde Oberschleißheim.</p> <p><b><u>Zum BMVBW</u></b> Unbeachtlich der Bindungswirkung gegenüber dem Bund und dessen Entscheidung wäre zumindest die zuständige Straßenbauverwaltung insofern gebunden, dass sie einen entsprechenden Antrag stellen muss. Ziel wird allerdings nicht mehr weiter verfolgt</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Allershausen</u></b> Ziel zu den Anschlussstellen wird gestrichen; daher</p>	<p><b><u>Zum Heideflächenverein Münchner Norden e.V.</u></b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b><u>Zum Straßenenbauamt München</u></b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b><u>Zur Autobahndirektion Südbayern</u></b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b><u>Zum BMVBW</u></b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b><u>Zur Gemeinde Allershausen</u></b> Nichts veranlasst</p>

	<p>bestehenden als Ziel aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Putzbrunn</b> Verlegung der Anschlussstelle A 99 / Hohenbrunner Str. (B 471) zur neuen Überführung der Ortsumfahrung Putzbrunn (St 2079) / A 99</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Anschlussstellen werden abgelehnt, da MIV-Förderung in diesem Raum in Konkurrenz zum mehrgleisigen Ausbau der S1 steht.</p> <p><b>Gemeinde Oberschleißheim</b> Ziel soll gestrichen werden; stattdessen ist die Verlegung der St 2342 an die A 92 weiter zu verfolgen</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Ergänzung um den Satz: „Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 ist als vorrangige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzusehen.“</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Ziel sei zu streichen, da das BMVBW die Anschlussstellen ablehne. Statt dessen sei vorgesehen, zur Entlastung der Ortsbereiche die St 2342 zwischen Feldmoching und Oberschleißheim zu verlegen und an die AS Oberschleißheim anzubinden</p> <p><b>Stadt München</b> Begründungsergänzung, dass sich keine nachteiligen Effekte für die Stadt München ergeben dürfen.</p>	<p>sollten keine neuen Anschlussstellen aufgenommen werden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Putzbrunn</b> Ziel zu den Anschlussstellen wird gestrichen; daher sollten auch keine neuen Anschlussstellen aufgenommen werden.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziel wird nicht weiter verfolgt</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Ziel wird nicht weiter verfolgt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Ziel zu den Anschlussstellen wird gestrichen. Außerdem ist die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an der A 99 nicht von so erheblicher regionaler Bedeutung, dass eine Aufnahme in den Regionalplan gerechtfertigt wäre.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Ziel wird nicht weiter verfolgt.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ziel wird nicht weiter verfolgt.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Putzbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Ziel wird gestrichen</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ziel wird gestrichen</p>
<b>Z 3.2.4</b> Die Flughafentangente Ost soll zwischen der A 92 und der A 94 als durchgehende Straßenverbindung vordringlich fertiggestellt werden.	<p><b>Ostbündnis</b> Resolution: Schaffung einer von der B 388 abzweigenden, Erding im Nordosten umgehenden Querverbindung zur Flughafentangente – Ost, d. h. zum Verkehrsflughafen München</p> <p><b>Stadt Ebersberg</b> Ziel wird begrüßt, aber St 2080 im Durchgangsverkehr durch Ebersberg wird dadurch zusätzlich belastet; Regionalplanung muss zur Lösung gem. Stadtratsbeschluss vom 03.03.98 beitragen.</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Aufnahme der B 388 neu zwischen Fischerhäuser und Ismaning in das Ziel</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b> Dies hat mit der FTO nichts zu tun, sondern wäre eine Nordostumgehung Erdings; siehe deshalb entsprechendes Ziel zu den Ortsumgehungen (Z 3.2.6).</p> <p><b>Stadt Ebersberg</b> Dies hat mit der FTO nichts zu tun, sondern wäre eine Umgehung von Ebersberg; siehe deshalb entsprechendes Ziel zu den Ortsumgehungen (Z 3.2.6).</p> <p><b>Landkreis Freising</b> B 388 neu zwischen Fischerhäuser und Ismaning hat aus regionalplanerischer Sicht nicht die gleiche Bedeutung und Wirkung wie die FTO, so dass eine Aufnahme ins Ziel nicht gerechtfertigt scheint; siehe aber Ziel zu den</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Stadt Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Bund Naturschutz</b> Notwendigkeit der FTO wird eingesehen, ein weiter westlicher Verlauf wäre aus ökologischen Gründen wünschenswert</p> <p><b>Gemeinden Finsing, Unterföhring</b> Fertigstellung der FTO wird mit Nachdruck gefordert</p>	<p><b>Ortsumgehungen</b></p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Der in die Karte aufgenommene Verlauf entspricht der raumgeordneten Trasse</p> <p><b>Zu Gemeinden Finsing, Unterföhring</b> Ziel sieht diese vordringliche Fertigstellung vor.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Gemeinden Finsing, Unterföhring</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 3.2.5</b> Der Verdichtungsraum München soll durch großräumige Umfahrungen, insbesondere durch den Bau einer Fernstraßenverbindung Regensburg – Rosenheim (B 15neu) und Augsburg – Füssen (B 17), vom Fernverkehr entlastet werden.	<p><b>Ostbündnis</b> Resolution: Bau der autobahnähnlichen Bundesstraße B 15-neu im Abschnitt Landshut – Rosenheim bzw. alternativ bedarfsgerechter Teilstreckenausbau der B 15-alt</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Die genannten Maßnahmen werden abgelehnt, da sie zu keiner merklichen Entlastung der Region München führen, andererseits aber zu Flächenverbrauch und weiterer Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße führen. Zunächst sollten die parallel verlaufenden Bahnverbindungen ausgebaut werden.</p> <p><b>Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Beibehaltung der bestehenden Trasse bei der B 17-Verlegung</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> LK ist gegen Neubau der B 15 zwischen Rechtmehring und Kolbermoor, da neue Verkehrsströme den LK Ebersberg belasten würden und wertvolle Landschaftsgebiete im Raum Emmering zerstört würden.</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b> Planerischer Wunsch des RPV ist der Bau der B 15neu und nicht alternativ dafür Ortsumgehungen im Zuge der B 15 alt.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Maßnahmen werden hohe Entlastung für die Region München vom Durchgangsverkehr bringen.</p> <p><b>Zum Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Ziel zum Bau der B 17 im Bereich von Klosterlechfeld bis südlich von Landsberg entspricht in ihrem in der Karte dargestellten Verlauf der bereits positiv raumgeordneten Trasse</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Der Bau der B 15 neu wird zu spürbaren Entlastungseffekten für die Region vom großräumigen Durchgangsverkehr führen; die Trassierung wird durch das Ziel nicht festgelegt, so dass hier auf den Naturraum bei Emmering im Zuge der Trassenfestlegung noch angemessen Rücksicht genommen werden kann.</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bayer. Waldbesitzer Verband</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 3.2.6</b> Der Mittlere Ring in München (B 2R) soll zunächst entsprechend dem Bürgerentscheid von 1996 ausgebaut werden.			
<b>G 3.2.7</b> Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen sollen Ortszentren und Wohngebiete, insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen, vom Kfz-Verkehr entlastet werden.	<p><b>Markt Kirchseeon</b> Zeichnerische Darstellung der angedachten Ortsumgehung B 304 für den Markt Kirchseeon und die entsprechenden textlichen Ausführungen sollen mit in die Karte „Siedlung und Versorgung“. Alle angedachten Ortsumgehungen der B 304 in der Region München sollten in die Karte mit aufgenommen werden.</p>	<p><b>Zum Markt Kirchseeon</b> Zeichnerisch in der Karte dargestellt werden nur konkret in den Zielen als zu verwirklichen genannte Projekte. So werden zwar im Ziel zu den Ortsumgehungen die Ortsumgehungen im Verlauf der B 304 in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt und daher auch nicht in die Karte aufgenommen.</p>	<p><b>Zum Markt Kirchseeon</b> Aussage zur B 304 wird aufgenommen</p>

	<p><b>Ostbündnis</b>            Resolution: Ausbau der Bundesstraße B 388, v. a. der Bau der Ortsumfahrung Taufkirchen (Vils), der Ortsumfahrungen Grünbach/Hecken/Unterstrogn und der südöstlichen Ortsumfahrung Erding sowie Nordumfahrung Erdings als Verbindung zwischen B 388 und FTO; Feststellung der Bedeutung und des Ausbaubedarfs des kleinräumigen Straßennetzes im östlichen Flughafenumland gem. Teilraumgutachten</p> <p><b>Gemeinde Brunnthal</b>            Planfestgestellte Ortsumgehungen Höhenkirchen und Ottobrunn sind nicht im Plan enthalten.</p> <p><b>Landkreis Erding</b>            Umfahrungen der B 388 (Taufkirchen, Grünbach, Erding, Moosinning) und der B 15 (Taufkirchen, Dorfen, Sankt Wolfgang) und die Nordumfahrung Erding mit aufnehmen.</p> <p><b>Gemeinde Pliening</b>            Ortsumgehung von Pliening mit Ortsteilen im Zuge der ST 2332 und 2082 aufnehmen als vorrangig zu realisieren</p> <p><b>Stadt Garching</b>            Entlastung durch Westumgehung einschl. südlicher Vorbeiführung um Dirmismaning unbedingt notwendig</p> <p><b>Stadt Ebersberg</b>            Aufnahme der Ortsumgehung Ebersberg im Zuge der B 304 als Ziel</p> <p><b>Gemeinde Wörthsee</b>            Im letzten Satz der Begründung die Worte „- wo erforderlich –, durch „im Rahmen eines Gesamtkonzeptes“ ersetzen</p> <p><b>Stadt Erding</b>            Konkrete Maßnahmen wie Ostumfahrung (B 388) und Nordumfahrung Erdings sollten genannt werden</p> <p><b>Landkreis Fürstenfeldbruck</b>            Es ist bedauerlich, dass zur Steigerung der Aufenthaltsqualität</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b>            Ortsumfahrungen im Zuge der B 388 von Bedeutung sowohl zur Entlastung der Ortskerne als auch zur besseren Abwicklung des (über-)regionalen Verkehrs. Ausbaubedarf des kleinräumigen Straßennetzes im östlichen Flughafenumland nicht von der Bedeutung, dass eine regionalplanerische Festsetzung unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans gerechtfertigt wäre.</p> <p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b>            Planfestgestellte Ortsumgehungen Höhenkirchen und Ottobrunn sind nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müssten</p> <p><b>Zum Landkreis Erding</b>            Ortsumfahrungen im Zuge der B 388 von Bedeutung sowohl zur Entlastung der Ortskerne als auch zur besseren Abwicklung des (über-)regionalen Verkehrs. Regionalplan legt prioritär Ziel zum Bau der B 15 neu fest und zieht dies gegenüber der Benennung vor Ortsumgehungen entlang der alten B 15 vor. Durch Bau der B 15 neu wird es zu Entlastungen auf der bisherigen B 15 kommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b>            Ortsumgehung von Pliening mit Ortsteilen im Zuge der ST 2332 und 2082 nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müsste</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b>            Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 11 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt</p> <p><b>Zur Stadt Ebersberg</b>            Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 304 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b>            Ein Gesamtkonzept für erforderliche Umgehungen im Verlauf von überörtlichen Straßen ist sinnvoll, um die Auswirkungen für alle Beteiligten am besten abzustimmen.</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b>            Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 388 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b>            Es trifft nicht zu, dass dies der „pauschale Ansatz“ ist</p>	<p><b>Zum Ostbündnis</b>            Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Brunnthal</b>            Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Erding</b>            Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b>            Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Garching</b>            Aussage zur B 11 wird aufgenommen.</p> <p><b>Zur Stadt Ebersberg</b>            Aussage zur B 304 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Wörthsee</b>            Die Worte „im Rahmen eines Gesamtkonzeptes“ werden in der Begründung ergänzt.</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b>            Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b>            Nichts veranlasst</p>
--	--	--	---

	<p>in den Siedlungsbereichen lediglich als pauschaler Ansatz der Bau von Ortsumgehungen festgeschrieben wird.</p> <p><b>Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck</b> Aufnahme der Ortsumfahrungen Germering und Puchheim sowie Altheimberg, Hattenhofen und Mammendorf im Zuge der B 2, Umfahrung Olching (St 2069) und südlich Maisach (St 2045)</p> <p><b>Markt Wartenberg</b> Aufnahme der geplanten Ortsumfahrung Wartenberg; zumindest Erstellung eines Anhangs zum Regionalplan, in dem alle von den Gemeinden geplanten Ortsumgehungen, die von besonderer Notwendigkeit sind, aufgenommen werden.</p> <p><b>Gemeinde Berglern</b> Nordumfahrung Erding soll im Ziel genannt werden</p> <p><b>Stadt Starnberg</b> Verkehrsentlastung von Starnberg hat überregionale Bedeutung und muss als Ziel aufgenommen werden</p> <p><b>Gemeinde Bockhorn</b> Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten an überregionalen Straßen sind Ortsumfahrungen zu planen und realisieren (z.B. B 388, Grünbach, Unterstrogn)</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Erweiterung um folgenden Satz: „Ortsumgehungsstraßen müssen effizient die inneren Ortsbereiche entlasten.“ D.h., dass mindestens die Hälfte des Durchgangsverkehrs auf die Umgehung verlagert werden muss. Neue Siedlungsflächen dürfen nicht erschlossen werden, da sonst der Entlastungseffekt schnell aufgebraucht ist. Ortsumgehungen in ökologisch sensiblen Bereichen werden abgelehnt. Im Übrigen steht der Grundsatz im Widerspruch zu Z 4.1.1</p> <p><b>Gemeinde Seefeld</b> In die Begründung sollte aufgenommen werden, dass die Planung von Umgehungsstraßen in Abstimmung mit der Belastbarkeit der Landschaft erfolgen muss und dass keine Einzelplanungen erfolgen sollen, sondern ein übergeordnetes Verkehrskonzept vorausgehen muss, das die Verkehrsströme koordiniert.</p> <p><b>Stadt Freising</b></p>	<p>(siehe weitere Ziele zur Reduzierung MIV, Verlagerung auf ÖV, Erreichbarkeit der Zentren mit dem NMV sowie Ziele im Kapitel Siedlungswesen)</p> <p><b>Zur Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 2 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt. Ortsumfahrungen Olching (St 2069) und südlich Maisach (St 2045) sind nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müssten.</p> <p><b>Zum Markt Wartenberg</b> Ortsumfahrung Wartenberg ist nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müsste. Auch ein zusätzlicher Anhang entspricht nicht einem schlanken Regionalplan.</p> <p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 388 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt.</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Aussage zur B 2 im Raum Starnberg hat überregionale Bedeutung</p> <p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 388 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Bereits aus Finanzknappheit ergibt sich, dass nur Umgehungen gebaut werden, die die inneren Ortsbereiche effizient entlasten. Eine exakte Quantifizierung widerspricht dem notwendigen Entscheidungsspielraum, der einem regionsweit gültigen Ziel innewohnen muss. Ein Widerspruch zu Z 4.1.1 kann nicht gesehen werden</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Abstimmung mit der Belastbarkeit der Landschaft erfolgt zwingend in den jeweiligen Verfahren; Einzelmaßnahmen in ein Gesamtkonzept einzustellen, ist durchaus zweckmäßig.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b></p>	<p><b>Zur Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck</b> Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zum Markt Wartenberg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Stadt Starnberg</b> Aussage zur B 2 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b> Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Begründung wird um die Aussage zu einem Gesamtkonzept ergänzen.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b></p>
--	---	---	---

	<p>Verlegung der B 301 (Nordostumfahrung Freisings) aufnehmen</p> <p><b>Stadt Grafing b.München</b> Aufnahme der Ortsumgehung Ebersberg im Zuge der B 304 verbunden mit der Ortsumgehung Grafing als Ziel: Ferner ausdrückliche Zielaussage für örtliche Umgebungen.</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Nach dem Wort „Ortsumgehungen“ die Worte „„in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Nachbargemeinden“ einfügen</p> <p><b>Gemeinde Eching</b> Ortsumgehung westlich von Dietersheim (im Zusammenhang mit der Umgehung Garchings) im Zuge der B 11 darstellen, B11 hat zwischen AK München-Nord und AK Neufahrn Bypassfunktion für A 9 und soll deshalb Bundesstraße bleiben.</p> <p><b>Agenda21 im LK STA</b> Ortsumgehungen führen nicht zu den gewünschten Entlastungseffekten innerorts, da nur 30-40% Durchgangsverkehr sind, und weisen einen sehr hohen Flächenverbrauch auf. Der in absehbarer Zeit deutliche Rückgang der Bevölkerung macht die Notwendigkeit zusätzlich fragwürdig.</p> <p><b>Gemeinde Taufkirchen (Vils)</b> Aufnahme der Ortsumfahrung von Taufkirchen im Zuge der B 388 sowie – falls sich der Bau der B 15 neu verzögert – Ortsumfahrungen im Zuge der B 15 alt.</p> <p><b>Gemeinde Gauting</b> Ortsumgehungen Ober- und Unterbrunn im Zuge der St 2069 aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> Grundsatz muss in Ziel umgewandelt werden mit Benennung konkreter Maßnahmen wie Ortsumgehung Fahrenzhausen im Zuge der B 13.</p> <p><b>Gemeinde Grasbrunn</b> Verlängerung der Ständlerstraße über das Gebiet von Grasbrunn wird abgelehnt, ebenso eine Straße vom Mair-Simmerl zur A 8</p>	<p>Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 301 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt</p> <p><b>Zur Stadt Grafing b.München</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 304 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt Für Umgehungen von rein örtlichem Charakter ist im Regionalplan kein Regelungsbedarf.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Ein Gesamtkonzept für erforderliche Umgehungen im Verlauf von überörtlichen Straßen ist sinnvoll, um die Auswirkungen für alle Beteiligten abzustimmen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 11 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt.</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Entlastungseffekte durch Ortsumgehungen sind häufig durchaus in erforderlichem Umfang gegeben; dies muss im Einzelfall immer geprüft werden. Alle Verkehrsprognosen gehen für den Zeithorizont der Fortschreibung und darüber hinaus von Verkehrszuwachsen aus.</p> <p><b>Zur Gemeinde Taufkirchen (Vils)</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 388 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt Regionalplan legt prioritätär Ziel zum Bau der B 15 neu fest und zieht dies gegenüber der Benennung vor Ortsumgehungen entlang der alten B 15 vor. Durch Bau der B 15 neu wird es zu Entlastungen auf der bisherigen B 15 kommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Ortsumgehungen Ober- und Unterbrunn sind nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müssten.</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 13 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt aufgenommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Hierzu gibt es im Fortschreibungsentwurf keine regionalplanerischen Festsetzungen.</p>	<p>Aussage zur B 301 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Stadt Grafing b.München</b> Aussage zur B 304 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Worte „im Rahmen eines Gesamtkonzeptes“ in der Begründung ergänzen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Aussage zur B 11 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Agenda21 im LK STA</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur Gemeinde Taufkirchen (Vils)</b> Aussage zur B 388 wird aufgenommen</p> <p><b>Zur Gemeinde Gauting</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Aussage zur B 13 wird aufgenommen. Grundsatz in Ziel umwandeln.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Nichts veranlasst</p>
--	--	--	--

	<p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Entlastung der Ortszentren und Wohngebiete vom Durchgangsverkehr sollte Pflichtaufgabe der Straßenbaulasträger sein</p> <p><b>Landkreis Starnberg</b> Ortsumfahrung von Ober- und Unterbrunn sowie Westumfahrung von Starnberg mit Anschluss an die B 2 aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Grasbrunn</b> 4-Spuriger Ausbau der B 304 von Zorneding zur AS Haar</p> <p><b>Gemeinde Ismaning</b> Fortführung der B 388 neu aufnehmen (Entlastung Fischerhäuser)</p> <p><b>Gemeinde Unterföhring</b> Bau der B 388a zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Unterföhring, Ismaning und Hallbergmoos aufnehmen.</p> <p><b>Landkreis Ebersberg</b> Aufnahme der Ortsumgehungen von Eglharting, Kirchseeon, Ebersberg, Steinhöring und Tulling im Zuge der B 304.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Zur Verteilung von Zuständigkeiten und Pflichtaufgaben hat der Regionalplan keine Regelungskompetenz.</p> <p><b>Zum Landkreis Starnberg</b> Ortsumgehungen Ober- und Unterbrunn sind nicht von der (über-)regionalen Bedeutung, dass sie unter der Prämisse eines schlanken Regionalplans einzeln benannt werden müssten. Aussage zur B 2 im Raum Starnberg hat überregionale Bedeutung.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 304 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt. Ebenso unterbleibt die Aufzählung einzelner Baumaßnahmen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> B 388 neu hat neben Ortskernentlastung auch Bedeutung für die Flughafenerschließung.</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> B 388 neu hat neben Ortskernentlastung auch Bedeutung für die Flughafenerschließung.</p> <p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> Die Ortsumgehungen im Verlauf der B 304 werden in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Starnberg</b> Aussage zur B 2 im Raum Starnberg wird aufgenommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Aussage zur B 304 wird aufgenommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Aussage zur B 388 neu im Bereich Hallbergmoos wird aufgenommen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> Aussage zur B 388 neu im Bereich Hallbergmoos wird aufgenommen.</p> <p><b>Zum Landkreis Ebersberg</b> Aussage zur B 304 wird aufgenommen.</p>
<b>Z 3.2.8</b> Auf eine zusätzliche tangentiale Verbindung zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereichs München <sup>1</sup> soll verzichtet werden.	<p><b>Autobahndirektion Südbayern, Straßenbauamt München, Reg v. Obb</b> Ablehnung des Ziels, da gegen den Bau der Nord-Ost-Verbindung zw. der Kreisstrasse M3 und der A94, was Voraussetzung ist für verkehrliche Erschließung der Messestadt Riem (Auflage im ROV). Die A94 soll durch den Bau von Ziel- und Quellverkehr aus den nordöstlichen Stadtgebieten entlastet werden; tangentiale Verbindungen auch im Straßenverkehr erforderlich; Zielbegründung berücksichtigt nur einen Aspekt unter vielen, die im Planfeststellungsverfahren abgewogen werden müssen.</p> <p><b>Stadt München</b> Ablehnung des Ziels, statt dessen Formulierung wie Alternative A der Vorlage in der PA-Sitzung vom 05.11.02; Tekturkarte ist entsprechend zu modifizieren. Begründung soll gemäß der</p>	<p><b>Zu Autobahndirektion Südbayern, Straßenbauamt München, Reg v. Obb</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 mit den fachlichen Zusammenhängen intensiv auseinandergesetzt und sich zunächst für diese Zielalternative entschieden. Angesichts der klar ablehnenden Haltung der zuständigen Behörden sollte aus hiesiger Sicht allerdings nochmals im Planungsausschuss die Haltung zur Nordosttangente geprüft werden.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Siehe oben</p>	<p><b>Zu Autobahndirektion Südbayern, Straßenbauamt München, Reg v. Obb</b> Nochmalige Prüfung im PA</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nochmalige Prüfung im PA</p>

<sup>1</sup> Gemäß dem räumlichen Umgriff des Stadt- und Umlandbereichs im LEP 1994

	<p>seinerzeitigen Drucksache 21/02 erfolgen.</p> <p><b>Gemeinde Haar, Gemeinde Putzbrunn</b> Verlegung der B 471 aufnehmen entlang der A 99</p> <p><b>Gemeinden Pullach i. Isartal, Schäftlarn</b> Zusätzliches folgendes Ziel: „Auf eine zusätzliche tangentiale Verbindung zur überörtlichen Entlastung des Verkehrsnetzes im südlichen Teil des Stadt- und Umlandbereiches von München soll verzichtet werden.“</p> <p><b>Gemeinde Aschheim</b> Ergänzung um folgenden Satz: „Zur Entlastung des Verkehrsnetzes im nordöstlichen Teil des Stadt- und Umlandbereiches soll eine N/S-Verbindung von der St 2082 neu zur M 3 geschaffen werden.“</p> <p><b>Gemeinde Unterföhring</b> Realisierung einer sog. Nordostverbindungsstraße wird entschieden abgelehnt</p>	<p><b>Zu Gemeinden Haar, Putzbrunn</b> Geforderte Verlegung hat z.T. Ortsumgehungscharakter; Planungen für die Verlegung können angesichts der stürmischen Entwicklung im Osten Münchens trotz des Ausbaus der A 99 mittelfristig von Bedeutung sein.</p> <p><b>Zur Gemeinden Pullach i. Isartal, Schäftlarn</b> Änderungswunsch zielt gemäß seiner Begründung auf Verzicht des Autobahnsüdrings ab, daher siehe dortige Behandlung unter Z 3.2.1.</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Planungsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 bereits gegen diesen Wunsch ausgesprochen. Neue Gesichtspunkte sind während der Anhörung nicht eingebracht worden.</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> Ablehnung ist Inhalt des Ziels, wegen mehrfacher Ablehnung des Ziels der betroffenen Behörden aber nochmalige Prüfung im Planungsausschuss angebracht.</p>	<p><b>Zu Gemeinden Haar, Putzbrunn</b> Ergänzung im Ziel zu den Ortsumgehungen aufnehmen (siehe Z 3.2.6)</p> <p><b>Zur Gemeinde Pullach i. Isartal, Schäftlarn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Aschheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Unterföhring</b> Nochmalige Prüfung im PA</p>
Z 3.2.9	<p>Auf die Einführung neuer Fernstraßen in das Gebiet des Oberzentrums München bis zum Mittleren Ring (B 2R) soll verzichtet werden.</p> <p><b>Straßenbauamt München</b> Aussage zum 4-streifigen Ausbau des Föhringer Rings, welcher wegen der hohen Verkehrsbelastung erforderlich ist, fehlt.</p> <p><b>Autobahndirektion Südbayern</b> Hinweis auf Überlegung bzw. Forderung aus Bereich des Münchner Ostens für die Verlängerung der Ständlerstrasse von ihrem jetzigen Ausbauende bis zur A99 fehlt.</p> <p><b>Stadt Unterschleißheim, Flughafen München GmbH</b> Ziel wird im Hinblick auf den Bereich A 92/Feldmoching abgelehnt, da eine Verknüpfung des übergeordneten Autobahnnetzes mit dem städtischen Straßennetz unerlässlicher Bestandteil einer regional abgestimmten Verkehrsplanung ist.</p> <p><b>Gemeinden Oberhaching, Grünwald</b> Ziel wie folgt formulieren: „Auf eine zusätzliche tangentiale Verbindung zur überregionalen Entlastung des Verkehrsnetzes im südlichen Teil des Stadt- und Umlandbereiches von München soll zugunsten einer überörtlichen Entlastung verzichtet werden.“</p>	<p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Maßnahme nicht von so erheblicher regionaler Bedeutung, dass Aufnahme als Ziel zwingend erforderlich wäre.</p> <p><b>Zur Autobahndirektion Südbayern</b> Maßnahme nicht von so erheblicher regionaler Bedeutung, dass Aufnahme als Ziel zwingend erforderlich wäre.</p> <p><b>Zu Stadt Unterschleißheim, Flughafen München GmbH</b> Ziel bereits im alten Verkehrskapitel des Regionalplans enthalten, der PA hat sich in seiner Sitzung am 05.11.02 von 2 konträren Alternativen für diese entschieden; neue Gründe, weshalb das Ziel gestrichen oder umformuliert werden sollte, sind nicht gegeben</p> <p><b>Zu Gemeinden Oberhaching, Grünwald</b> Umformulierung steht inhaltlich nicht mit dem gegenwärtigen Ziel in Zusammenhang; gemeint ist wohl die Ablehnung des Autobahnsüdrings. (zur Behandlung siehe deshalb unter Aussagen zu Z 3.2.1)</p>	<p><b>Zum Straßenbauamt München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Autobahndirektion Südbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Stadt Unterschleißheim, Flughafen München GmbH</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Gemeinden Oberhaching, Grünwald</b> Nichts veranlasst</p>

<b>Neue Zielsetzungen</b>	<p><b>Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Landkreis München</b>  Neues Ziel aufnehmen: "Im Range unter des Bundesautobahnen stehende Straßen dürfen nicht errichtet werden, wenn der auf ihnen zu erwartende Verkehr mindestens zur Hälfte von Autobahnen abgezogen würde und sie damit in erster Linie der Entlastung der Autobahn dienen sollen."</p> <p><b>Landkreis München</b>  Ergänzung des oben geforderten Ziels um folgenden Satz: "Entsprechende Straßenplanungen sind so zu konzipieren, dass dem Begehr im Grundsatz 3.2.7 (Ortsumgehungen) Rechnung getragen wird."</p> <p><b>Stadt München</b>  Alte Zielsetzung "Eine bessere Ausnutzung der Autobahnen im Regionalverkehr soll insbesondere innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs im großen Verdichtungsraum München angestrebt werden." soll beibehalten werden.</p>	<p><b>Zu Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Landkreis München</b>  Wortgleiche Zielformulierung wurde bereits in der Sitzung des PA vom 05.11.2002 verworfen; neue Argumente sind nicht geliefert worden.</p> <p><b>Zum Landkreis München</b>  Oben vorgeschlagenes Ziel sollte nicht aufgenommen werden, daher auch der Ergänzungsvorschlag nicht.</p> <p><b>Zur Stadt München</b>  Beim gegenwärtigen Belastungsniveau der Autobahnen ist diese Festsetzung wenig realistisch; im übrigen wird u. a. durch die Ausbauzielsetzungen in Z 3.2.2 und durch Verkehrsmanagementziele (siehe Z 4.1.1 und Z 4.3.5) versucht, hier noch Kapazitätssteigerungen zu erreichen, die dann von allein durch den Regionalverkehr angenommen werden. Insofern erscheint das Ziel entbehrlich.</p>	<p><b>Zu Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Landkreis München</b>  Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis München</b>  Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b>  Nichts veranlasst.</p>
<b>3.3 Wirtschaftsverkehr</b>	<p><b>Pro Bahn</b>  Forderung sollte aufgenommen werden, dass flächendeckend Ladepunkte für den Schienengüterverkehr erhalten bzw. errichtet werden sollen. Konzept sollte aufgestellt werden, an welchen Stellen dauerhaft Schienengüterverkehr angeboten wird.</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b>  Erhaltung und – bei Bedarf - Neuerrichtung von Ladepunkten kann einen wichtigen Beitrag zum verstärkten Gütertransport auf der Schiene leisten. Konzept für das dauerhafte Anbieten von Schienengüterverkehr ist Sache der Fachplanung.</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b>  Ziel Z 3.3.2 um Aussage zu Ladepunkten ergänzen.</p>

<p><b>G 3.3.1</b> Zur Verlagerung von Transportleistungen von der Straße auf die Schiene soll auf die verstärkte Nutzung des schienengebundenen Güterverkehrs hingewirkt werden.</p>	<p><b>Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Wiederauflebung der Verladeeinrichtungen entlang der Bahnstrecke Landsberg – Schongau, z.B. Bahnhof Kinsau und Schaffung eines Schwerpunktgebietes Holzlogistik</p> <p><b>IHK München</b> Dazu bedarf es ausreichender Kapazitäten im Schienenverkehr.</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> Verlagerung auf die Schiene kann nur in größerem Maß erfolgen, wenn dort modernste Transporttechnik (automatisch fahrende Schienenfahrzeuge) eingesetzt wird, die Zugbildungen überflüssig macht; Bau von Güterverkehrszentren allein hilft nicht entscheidend.</p> <p><b>Stadt München</b> Ergänzung um folgenden Satz: „Bestehende Gleiserschließungen in Gewerbe- und Industriegebieten sollen nicht aufgelassen werden.“</p>	<p><b>Zur Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Einzelne Standorte in der jetzigen Fortschreibung nicht vorgesehen; Vorschlag kann in das Konzept, das gem. Z 3.3.3 aufgestellt werden soll ggf. einfließen</p> <p><b>Zur IHK München</b> Anmerkung der IHK richtig, Fortschreibung sieht daher bereits bezüglich der Schienenverkehrsinfrastruktur umfangreiche Maßnahmen vor (siehe Abschnitt 2 sowie Z 3.3.4)</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Grundsatz steht nicht im Widerspruch zu dieser Aussage. Gleichermaßen gilt für Z 3.3.2. Regionalplan kann den Betreibern nicht den Einsatz spezieller Techniken vorschreiben.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Erhaltung der Gleisanschlüsse wichtig für standortnahe Verlademöglichkeiten</p>	<p><b>Zur Forstdirektion Oberbayern-Schwaben</b> Derzeit nichts veranlasst, für späteres Konzept vormerken</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Entsprechende Ergänzung von Z 3.3.2</p>
<p><b>Z 3.3.2</b> 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.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Ansatz falsch, da keine Umladung von Schienenfernverkehr auf Straßenfernverkehr stattfindet; es sollen vielmehr ortsnahen Umladestellen errichtet werden, die dann zur Entlastung der Straßen vom Mittelstreckenverkehr führen. Es bedarf eines der Straße ebenbürtigen Aufbaus von Transportlogistik auf der Schiene.</p> <p><b>IHK München</b> Schlüssiges Konzept einer logistischen Grundinfrastruktur ist nicht erkennbar; Wirkung von GVZ darf nicht überschätzt werden.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Einrichtungen zur Verknüpfung des Schienengüterverkehrs mit dem Straßenverkehr in der Nähe von Autobahnen nur für Rollende Landstraße wichtig; ansonsten müssen diese in die Nähe von Schwerpunkten der Produktion und des Konsums.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Es bedarf h. E. sowohl zentraler großer als auch zusätzlich dezentraler Schnittstellen zur Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene; Einwand bezüglich der Einrichtungen in der Nähe von Autobahnen z. T. zutreffend (siehe Einwand Stadt München unten) Transportlogistik von Unternehmen ist nicht Gegenstand regionalplanerischer Zielsetzungen.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Regionalplanerisches Ziel ist es, ein überörtlich abgestimmtes Konzept geeigneter Standorte für Güterverkehrszentren und für Schwerpunktgebiete des Transportgewerbes zu erarbeiten (siehe Z 3.3.3), was zu einem schlüssigen Konzept führen wird.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Einwand zutreffend.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Ziel um Aussage zu Ladepunkten in der Fläche ergänzen sowie Ergänzung von Satz 2 um die Worte „sowie an schienenerschlossenen, städtebaulich verträglichen Standorten in der Nähe von herausragenden Produktions- und Konsumstätten“</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Ergänzung von Satz 2 um die Worte „sowie an schienenerschlossenen, städtebaulich verträglichen Standorten in der Nähe von herausragenden Produktions- und Konsumstätten“</p>
<p><b>Z 3.3.3</b> Als Grundlage für Standortentscheidungen soll ein</p>	<p><b>Gemeinde Feldkirchen</b> Ein Güterverkehrszentrum in München-Riem südlich des</p>	<p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Einzelne Standorte sind nicht Teil der Zielsetzung;</p>	<p><b>Zur Gemeinde Feldkirchen</b> Änderung nicht veranlasst</p>

<p>überörtlich abgestimmtes Konzept geeigneter Standorte für Güterverkehrszentren und für Schwerpunktbereiche des Transportgewerbes erstellt werden.</p>	<p>Umschlagbahnhofs wird abgelehnt, da dadurch auch Schwerlastverkehr in das Ortsgebiet von Feldkirchen fahren wird.</p> <p><b>IHK München</b> Enge Abstimmung mit den geplanten GVZ in der Stadt München nötig</p> <p><b>Stadt München</b> Das vorhandene dezentrale Güterverkehrskonzept für die Landeshauptstadt München soll Basis für ein regionales GVZ-Konzept sein.</p>	<p>lediglich wird in der Begründung erwähnt, dass die Überlegungen der Stadt München zu diesem Standort in die Konzepterstellung einbezogen werden sollen, d.h., dass man sich dann mit dem potenziellen Standort München-Riem auseinandersetzen muss.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Aus der Zielbegründung geht bereits hervor, dass diese Abstimmung vorgesehen ist</p> <p><b>Zur Stadt München</b> In der Begründung ist bereits auf die Einbeziehung der Überlegungen hingewiesen.</p>	<p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 3.3.4</b> Das dem schienengebundenen Güterverkehr dienende Netz von Strecken und Anschlussgleisen und die dazugehörigen Umschlagstellen und Verbindungskurven sollen erhalten und nachfrageorientiert entwickelt werden.</p>	<p><b>Stadt Erding</b> S-Bahn-Ringschluss so ausbauen, dass er auch für Güterverkehr genutzt werden kann und die umliegenden Gewerbegebiete angeschlossen werden können.</p> <p><b>IHK München</b> Einfügen der Worte „nach Möglichkeit“ erforderlich</p>	<p><b>Zur Stadt Erding</b> Ziel fordert eine nachfrageorientierte Entwicklung; hierunter fällt – wenn Bedarf vorhanden ist – auch der Ringschluss Erding. Aufzählung einzelner potenzieller Strecken würde den Rahmen des Regionalplans sprengen</p> <p><b>Zur IHK München</b> Forderung würde eine nicht gewünschte Einschränkung des Ziels bedeuten.</p>	<p><b>Zur Stadt Erding</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p>

## Kapitel B V „Verkehr- und Nachrichtenwesen“ – Fortschreibung

Ziele/Grundsätze gem. Entwurf 05.11.02	Eingegangene Stellungnahmen	Kommentar des Regionsbeauftragten	Ergebnisse der Auswertung
<b>4. Verkehrsmanagement/Mobilitätsmanagement</b> <b>4.1 Allgemeines</b>			
<b>Z 4.1.1</b> Technische und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssysteme sollen Vorrang vor ihrem Ausbau haben.	<p><b>IHK München</b> Auf einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann nicht verzichtet werden.</p> <p><b>MVG</b> Es soll folgender Satz 2 ergänzt werden: „Bei der Erforderlichkeit, die auf unterschiedliche Verkehrsträger bezogenen Maßnahmen zu priorisieren, soll stets dem Prinzip der nachhaltigen Stärkung des Umweltverbundes gefolgt werden.“</p>	<p><b>Zur IHK München</b> Genereller Verzicht auf einen Ausbau ist nicht Zielinhalt</p> <p><b>Zur MVG</b> Nicht zwangsläufig ist eine Priorisierung von diesbezüglichen Maßnahmen im Umweltverbund auch mit dem größeren Erfolg im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung verbunden. So können Maßnahmen zur Optimierung des Straßenverkehrs, die einen Ausbau einer Straße überflüssig machen, im Einzelfall durchaus auch großen Erfolg haben. Zudem kommen die Mittel für solche Maßnahmen häufig aus unterschiedlichen Töpfen und können nicht einfach übertragen werden.</p>	<p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur MVG</b> Nichts veranlasst</p>
<b>4.2 Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen</b>	<p><b>Pro Bahn</b> P+R-Anlagen haben grundsätzlich negative Auswirkungen und werden daher abgelehnt. Das Kapitel ist entsprechend zu ändern.</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Auffassung kann nicht geteilt werden, da P+R-Anlagen wichtig für das Zusammenwirken von MIV und ÖV sind im Sinne von G 1.3. Der Regionalplan setzt dabei auf dezentrale, kleinere P+R-Anlagen, die frühzeitig das Umsteigen vom MIV auf den ÖV ermöglichen</p>	<p><b>Zu Pro Bahn</b> Nichts veranlasst.</p>
<b>G 4.2.1</b> An den Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel sollen ausreichend und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln soll erleichtert werden.	<p><b>Stadt Garching</b> An allen 3 U-Bahnhöfen ausreichend viele, überdachte Fahrradabstellplätze erforderlich, in Hochbrück und Forschungsgelände Fahrradgaragen vorstellbar</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> Daneben müssen auch örtliche Radwege zum Erreichen der Haltestellen gebaut werden. (siehe G 3.1.1)</p> <p><b>Stadt München</b> In der Begründung sollten die „attraktiven Abstellmöglichkeiten“ konkretisiert werden.</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Nennung einzelner Haltepunkte nicht vorgesehen, da riesige Liste erforderlich wäre.</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Aussage grundsätzlich von G 3.1.1 bereits gedeckt, jedoch dortige Ergänzung hinsichtlich der Erreichbarkeit bedeutsamer Haltestellen des ÖPV möglich</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Dies ist nicht zwingend erforderlich und ist im Sinne eines schlanken Regionalplans entbehrlich.</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> In G 3.1.1 nach dem Wort „Ortskerne“ die Worte und bedeutsame Haltestellen des ÖPV“ einfügen sowie die Begründung ergänzen</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
<b>G 4.2.2</b> An Bahnhöfen und an S-Bahnhöfen der S-Bahn-Außennäste und an geeigneten Schnittstellen des Bahn- oder 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	<p><b>Stadt Garching</b> An den U-Bahnhöfen Hochbrück und Forschungsgelände ausreichend P+R-Parkplätze erforderlich sowie Verknüpfung mit dem Verkehrsleitsystem der A 9.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> P+R-Anlagen sind flächen- und kostenintensiv und bringen nur</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Forderung mit G 4.2.2 abgedeckt</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Auffassung kann nicht geteilt werden, da P+R-Anlagen</p>	<p><b>Zur Stadt Garching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p>

Bike+Ride-Plätze errichtet werden.	<p>wenige Fahrgäste; besser sollte Fahrraderschließung und das Ortsbussystem gefördert werden.</p> <p><b>Landesamt für Umweltschutz</b> Grundsatz soll wie folgt ergänzt werden: „Das Parken auf Park+Ride-Anlagen soll von Ausnahmen abgesehen kostenfrei ermöglicht werden, um das Umsteigen auf den ÖPV zu fördern.“</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Auch an Bahnhöfen der Regionalbahnen, wie Schondorf, sollen P+R-Plätze zur Verfügung stehen, insbesondere auf bahneigenem Grund</p>	<p>wichtig für das Zusammenwirken von MIV und ÖV sind im Sinne von G 1.3.</p> <p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Gebührenerhebungen bzw. -nichterhebungen sind einer regionalplanerischen Regelung nicht zugänglich.</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Der Grundsatz beinhaltet bereits P+R-Anlagen an Regionalbahnhöfen (siehe auch Begründung). Die Eigentumsverhältnisse sind regionalplanerisch nicht bedeutsam.</p>	<p><b>Zum Landesamt für Umweltschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 4.2.3</b> Folgende Park+Ride-Anlagen sollen bevorzugt ausgebaut werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S 1: Gewerbegebiet Neufahrn/Eching (geplant)</li> <li>• S 2: Dachau, Karlsfeld, Petershausen</li> <li>• S 4: Geltendorf</li> <li>• S 5: Harthaus, Grafing Bahnhof</li> <li>• S 6: Feldkirchen, Markt Schwaben</li> <li>• S 7: Höllriegelskreuth</li> <li>• Moosburg</li> </ul> <p>Darüber hinaus sollen im Stadtgebiet München, insbesondere an folgenden bestehenden und geplanten Verknüpfungspunkten von S- und U-Bahnen, ausreichende Parkplatzkapazitäten vorgehalten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feldmoching (S1/ U2)</li> <li>• Moosach (S1/ U3)</li> <li>• Neuperlach Süd (S1/ U5)</li> <li>• Englschalking (S8/ U4)</li> </ul>	<p><b>Gemeinde Lengdorf</b> Geplante P + R-Anlage Thann-Matzbach soll mit in die Liste aufgenommen werden, da sie auch G 4.2.2 entspricht.</p> <p><b>Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen</b> An beiden Autobahnanschlussstellen Odelzhausen und Sulzemoos sind ebenfalls P + R-Anlagen geplant, die aufzunehmen sind.</p> <p><b>Gemeinde Pliening</b> Ergänzung in Abs. 1 Tiret 5 um die Worte „Grub nördlich und südlich der Bahnhlinie“ Außerdem P+R-Ausbau mit der S-Bahnstation Poing-West</p> <p><b>Gemeinde Vaterstetten</b> Aufnahme der P+R-Anlagen in Vaterstetten-Nord und Baldham-Nord</p> <p><b>Gemeinden Haag a.d.Amper, Zolling, Langenbach</b> Aufnahme einer P+R-Anlage im Schnittpunkt der Nord-Ost-Umgehung von Freising mit der nach Moosburg verlängerten S-Bahn</p> <p><b>Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Aufnahme der P+R-Plätze Herrsching und Weßling</p>	<p><b>Zur Gemeinde Lengdorf</b> P + R-Anlage Thann-Matzbach ist durch G 4.2.2 abgedeckt, eine Auflistung in Z 4.2.3 ist auf Grund ihrer vorgesehenen Größe sowie der Bedeutung und Lage des Haltepunkts nicht gerechtfertigt</p> <p><b>Zur Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen</b> Bei den beiden Anlagen geht es um Parkplätze für Mitfahrer nicht um P+R-Anlagen zum Umsteigen auf den Schienenverkehr</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b> In Poing wurde bereits eine P+R-Anlage errichtet; noch ist sehr ungewiss, ob der Halt in Poing-West überhaupt kommt; die dortige Anlage wäre auch nicht von der Bedeutung, dass sie in den Regionalplan aufgenommen werden müsste. In Grub ist keine Erweiterung der bestehenden Plätze geplant.</p> <p><b>Zur Gemeinde Vaterstetten</b> Der erforderliche Ausbau der beiden Anlagen ist nicht so groß, dass die beiden Anlagen in den Regionalplan aufgenommen werden müssten.</p> <p><b>Zu Gemeinden Haag a.d.Amper, Zolling, Langenbach</b> Zunächst müsste geprüft werden, ob ein weiterer Haltepunkt zwischen Freising und Marzling verkehrstechnisch erwünscht und rentabel wäre, da sich der Halt auf „freier Strecke“ befinden würde und kein nennenswertes Kundenpotenzial oder Ziele im fußläufigen Bereich erschließen würde. Bei dieser Ungewissheit erscheint die Aufnahme einer P+R-Anlage in den Regionalplan derzeit nicht gerechtfertigt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Die Anlagen in Weßling und Herrsching sind nicht von der</p>	<p><b>Zur Gemeinde Lengdorf</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur Gemeinde Pliening</b> Nichts veranlasst.</p> <p><b>Zur Gemeinde Vaterstetten</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Gemeinden Haag a.d.Amper, Zolling, Langenbach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Herrsching a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Stadt Erding</b> P+R-Anlage beim möglichen S-Bahnhaltelpunkt Erding/Eitting aufführen</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> P+R-Anlagen in Dachau, Karlsfeld, Harthaus, Feldkirchen und Höllriegelskreuth werden abgelehnt, da sie nur benutzt werden, um in eine günstigere Tarifzone zu gelangen und so zu einer Steigerung des MIV in den Orten führen. Gleches gilt für die Anlagen in Feldmoching, Moosach, Neuperlach-Süd und Englschalking. Bei Verbesserung der S5 bis Ebersberg und beim Filzenexpress erscheint die P+R-Anlage in Grafing-Bahnhof überflüssig</p> <p><b>Gemeinde Langenbach, Landkreis Freising</b> Aufnahme der P+R-Anlage Langenbach, da diese bereits in Planung ist und in Konsens mit der geforderten S-Bahnverlängerung bis Moosburg steht</p> <p><b>Stadt Freising</b> P+R-Anlage am geplanten Haltepunkt Freising-Süd aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Eching</b> P+R-Anlage im Gewerbegebiet Eching-Ost ist nicht vorrangig, da diese nur für den Pendlerverkehr und für den Flughafenverkehr wichtig wäre. Es bedarf eines Gesamtkonzeptes für Größe und Situierung von P+R-Anlagen</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> P+R-Anlage am S-Bahnhof Olching aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Moosinning</b> P+R-Anlage am geplanten Haltepunkt Ismaning – Ortsteil Fischerhäuser aufnehmen</p> <p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> Aufnahme Erweiterung P+R-Anlage in Lohhof, da bereits jetzt überfüllt</p>	<p>Bedeutung, dass sie in den Regionalplan aufgenommen werden müssten.</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> P+R-Anlage beim möglichen S-Bahnhaltelpunkt Erding nördlich Siglfing könnte MIV-Nutzer zu einem frühzeitigen Umsteigen auf den ÖV veranlassen; allerdings muss der Gefahr begegnet werden, dass die Anlage von vielen Fluggästen „zweckentfremdet“ wird (siehe Z 4.2.5).</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Anlagen in ausreichender Zahl und Größe sind zwingend erforderlich, um MIV-Nutzer zum Umsteigen auf den ÖV zu veranlassen.</p> <p><b>Zu Gemeinde Langenbach, Landkreis Freising</b> Die erforderliche Anlage ist nicht so groß, dass sie in den Regionalplanen aufgenommen werden müsste und ist auch durch G 4.2.2 abgedeckt.</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Es ist fraglich, ob eine P+R-Anlage in solch einer Dimension am geplanten Haltepunkt Freising-Süd erforderlich ist, dass sie in den Regionalplan aufgenommen werden sollte.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> In diesem Ziel geht es gerade um den Pendlerverkehr, der möglichst vom MIV auf den ÖV gebracht werden soll: Um einer „Zweckentfremdung“ durch Fluggäste vorzubeugen, müssen dann geeignete Maßnahmen ergriffen werden (siehe auch Z 4.2.5).</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Ein weiterer Ausbau der P+R-Anlage Olching ist derzeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Haltepunkt Fischerhäuser derzeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Die erforderliche Ausbau ist h. E. nicht so groß, dass er in den Regionalplan aufgenommen werden müsste</p>	<p>Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Erding</b> Aufnahme der Anlage</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zu Gemeinde Langenbach, Landkreis Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Eching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	---	--

	<p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Aufnahme P+R-Anlage in Neufahrn, da der im Gewerbegebiet Eching-Neufahrn vorgesehene nicht von Norden her auf kurzem Weg erreicht werden kann.</p> <p><b>Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Aufnahme P+R-Anlage am S-Bahnhof Höhenkirchen-Siegertsbrunn</p> <p><b>Gemeinde Petershausen</b> Kostenfrage beim Unterhalt der Park+Ride-Anlagen muss im Regionalplan angesprochen werden; dies kann bei so großen Anlagen wie in Petershausen, die überregionale Bedeutung haben, nicht allein Aufgabe der belegenen Gemeinde sein.</p> <p><b>Stadt München</b> P+R-Anlage in Englschalking soll erst im Zuge der U-Bahn-Verlängerung realisiert werden. Zur Begründung: Wieso ein dezentrales P+R-Konzept sich finanziell vorteilhaft auswirkt, ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Erreichbarkeit ist durch die neue Autobahnausfahrt auf kurzem Weg gegeben</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Der erforderliche Ausbau ist h. E. nicht so groß, dass er in den Regionalplan aufgenommen werden müsste</p> <p><b>Zur Gemeinde Petershausen</b> Anliegen berechtigt, Regionalplan kann aber nur Hinweis in der Begründung geben, da Kostenaufteilung nicht durch regionalplanerische Festsetzungen bestimmt werden können. Der RPV wird die Gemeinde in ihrem Anlegen auch anderweitig unterstützen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Kein Widerspruch zur Zielaussage In der Begründung wird von „finanziellen Aspekten“ gesprochen. Diese sind z.B. auch die Unterhaltskosten für einzelne Gemeinden (siehe obige Ausführungen von Petershausen), die bei Großanlagen von Mehreren tausend Plätzen von kleineren Gemeinden nicht getragen werden könnten.</p>	<p><b>Gemeinde Neufahrn b.Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Petershausen</b> Hinweis in die Begründung aufnehmen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 4.2.4</b> An den bestehenden und geplanten U-Bahnlinien sollen Park+Ride-Anlagen insbesondere an den Haltepunkten Olympiapark-Nord (U 3), Messestadt-Ost (U 2) wird aus o.g. Gründen abgelehnt; Anlage Messestadt-Ost steht in Widerspruch zur Verlängerung der U2/U7 bis zur S6 (siehe G 2.4.3) P+R-Anlage im Gewerbegebiet Neufahrn wird abgelehnt.	<p><b>Bund Naturschutz</b> P+R-Anlagen an den Haltepunkten Olympiapark-Nord (U 3), Messestadt-Ost (U 2) wird aus o.g. Gründen abgelehnt; Anlage Messestadt-Ost steht in Widerspruch zur Verlängerung der U2/U7 bis zur S6 (siehe G 2.4.3) P+R-Anlage im Gewerbegebiet Neufahrn wird abgelehnt.</p> <p><b>IHK München</b> Neben überwiegend außerhalb der Stadt zu errichtenden P+R-Anlagen sollten auch an ausgewählten Stellen in der Stadt P+R-Anlagen entstehen.</p> <p><b>Stadt München</b> P+R-Anlage Messestadt-Ost bereits errichtet. Um wohnnahes Umsteigen zu fördern, sollten für P+R-Anlagen im Stadtgebiet gestaffelte Entgelte erhoben werden.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Anlagen sind zwingend erforderlich, um MIV-Nutzer zum Umsteigen auf den ÖV zu veranlassen.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Dies ist in den Zielen im Abschnitt 4.2 bereits vorgesehen. Darüber hinaus ist es planerisches Konzept des RPV, die Autofahrer möglichst frühzeitig zum Umsteigen auf den ÖPV zu bringen.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Errichtung P+R-Anlage Messestadt-Ost bereits erfolgt. Gebührenerhebung ist Angelegenheit der Betreiber, nicht des Regionalplans.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> P+R-Anlage Messestadt-Ost streichen</p>
<b>Z 4.2.5</b> Die Park+Ride-Plätze in Flughafennähe sollen dem Tagespendlerverkehr zur Verfügung stehen.	<p><b>MVV</b> Alle P+R-Plätze sollen dem Tagespendlerverkehr zur Verfügung stehen. An Brennpunkten (z.B. in Flughafennähe) sind durch den jeweiligen Aufgabenträger Kontrollmaßnahmen mit entsprechenden Beanstandungen sicherzustellen.</p>	<p><b>Zum MVV</b> Ausführungsbestimmungen zur Sicherstellung des Zielinhalts sollten nicht Gegenstand eines schlanken Regionalplans sein.</p>	<p><b>Zum MVV</b> Nichts veranlasst</p>

<b>4.3 Verkehrsinformationssysteme und technologien</b>	<b>MVV</b> Es sollte verstärkt auch auf sog. „weiche“ Maßnahmen, die zur Verbesserung des ÖPV beitragen, hingewiesen werden (z.B. Verbesserung der pre- und on-trip-Informationen, Pflege des MVV-Systems als Markenartikel)	<b>Zum MVV</b> Weiche Maßnahmen sind, sofern sie von erheblicher regionaler Raumrelevanz sind, bereits angesprochen, z. B. die Schaffung der Informationsmöglichkeiten on-trip (siehe auch G 4.3.2 und Z 4.3.3).	<b>Zum MVV</b> Nichts veranlasst
<b>G 4.3.1</b> Die Träger der Verkehrsinfrastruktur sollen dem Verkehrsteilnehmer Verkehrsinformationssysteme in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen.	<b>Gemeinde Baierbrunn</b> Mehr Fahrgastinformationen bei Verspätungen und Verbesserungen der Informationstechnik  <b>IHK München</b> Weiterentwicklung der Verkehrsinformationssysteme wichtig, bedarfsgerechter Ausbau an neuralgischen Streckenabschnitten und Kapazitätserhöhungen jedoch nötig  <b>Gemeinde Kirchseeon</b> Verkehrsleitsysteme auch im Umland nutzen, um Staus nach außerhalb der Ortschaften zu verlagern (z.B. Steuerung durch Pförtnerampeln)	<b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Die Forderung ist bereits Inhalt der Festsetzungen unter G 4.3.1 und G 4.3.2  <b>Zur IHK München</b> Grundsatz steht der Forderung nicht entgegen (siehe auch Ausbaumaßnahmen im Abschnitt 2).  <b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Die Festsetzungen im Abschnitt 4 beziehen sich auch auf das „Umland“, vgl auch Z 4.1.1	<b>Zur Gemeinde Baierbrunn</b> Nichts veranlasst  <b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst  <b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Nichts veranlasst
<b>G 4.3.2</b> 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.			

<p><b>Z 4.3.3</b> Für die Benutzung von Mobilfunktelefonen sollen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.</p>	<p><b>Gemeinde Gröbenzell</b> Ziel sollte gestrichen werden</p> <p><b>Landkreis Freising</b> Zielergänzung um folgenden Satz: „Vordringlich ist sicherzustellen, dass für Benutzer des ÖPV bezüglich Verspätungen und Ausfällen ausreichend, zuverlässig und rechtzeitig Informationen zu Umsteigmöglichkeiten in Zügen und an Bahnsteigen zur Verfügung gestellt und die dafür nötigen Maßnahmen getroffen werden.“</p> <p><b>MVG</b> Sollte ersatzlos gestrichen werden, da dies von den Kunden bisher mehrheitlich abgelehnt wird</p> <p><b>Gemeinde Kirchseeon</b> Ausbau der Sendeanlagen für die Verkehrsinformationen kann zu gesundheitlichen Belastungen der Anwohner führen und wird abgelehnt.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Gröbenzell</b> Forderung wurde nicht begründet, von hiesiger Seite für Streichung kein Grund ersichtlich.</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Forderung ist bereits Inhalt der Festsetzungen unter G 4.3.1 und G 4.3.2 sowie Z 4.3.6</p> <p><b>Zur MVG</b> Ohne erlaubte Nutzung ist eine individuelle „On-Trip-Abfrage“ von Verkehrsinformationen nicht möglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Um Beeinträchtigungen so gering als möglich zu halten wurde Festsetzung in G 6.3 getroffen</p>	<p><b>Zur Gemeinde Gröbenzell</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur MVG</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 4.3.4</b> In den Ortszentren und im Bereich von Einrichtungen mit verstärktem Parkplatzbedarf sollen Parkleitsysteme den Parkplatzsuchverkehr möglichst gering halten.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Parkleitsysteme sind teuer, Geld besser für innerörtlichen ÖPNV verwenden.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Parkleitsysteme können sehr effektiv zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit zu einem effektiven Verkehrsmanagement beitragen.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>Z 4.3.5</b> 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.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Enormen Kosten steht ein begrenzter Nutzen gegenüber, deshalb auf ein Minimum beschränken und Gelder für ÖPNV verwenden.</p> <p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> In Begründung auch die Nachteile aufnehmen für die Ausweichstrecken, z.B. wie auf der B 13</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Verkehrsleitsysteme können sehr effektiv zur Reduzierung von Stau- und Unfallgefahren beitragen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Vorteile überwiegen im Normalfall die Nachteile auch für die umliegenden Entlastungsstrecken und Schleichwege, auch wenn im Einzelfall temporär höhere Belastungen auf den Ausweichstrecken entstehen können</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Fahrenzhausen</b> Ergänzung der Begründung</p>

<p><b>Z 4.3.6</b> Die Voraussetzungen zur zügigen und effektiven Bewältigung von Betriebsstörungen im ÖPV in der Region München sollen geschaffen werden.</p>	<p><b>Bund Naturschutz</b> Der Maßnahme sollte höchste Priorität eingeräumt werden</p> <p><b>Gemeinde Seefeld</b> Als Zielergänzung aufnehmen, dass durch die Störung einer Linie nicht alle anderen Linien gestört werden sollen</p> <p><b>MVG</b> Ziel soll wie folgt umformuliert werden: „In der Region München sollen alle Voraussetzungen für einen zügigen und reibungslosen Betriebsablauf der verschiedenen ÖPV-Verkehrsmittel geschaffen werden. Dabei sind sowohl direkte ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen als auch Maßnahmen zur zügigen und effektiven Bewältigung von Betriebsstörungen mit einzubeziehen.“</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Einschätzung des BN wird geteilt</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Forderung zielt auf S-Bahn ab. Ziel deckt die Aussage grundsätzlich bereits ab. Wesentliche Verbesserung wird auch durch die 2te Stammstrecke erfolgen (siehe Z 2.3.2)</p> <p><b>Zur MVG</b> Art der Maßnahmen zur zügigen und effektiven Bewältigung der Betriebsstörungen sollte nicht Gegenstand des Regionalplans sein, hier sollte Spielraum für die Betreiber des ÖPV bestehen; daher können auch nicht „alle“ Voraussetzungen gefordert werden.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Einfügung des „schnellstmöglich“ Wortes</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur MVG</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>5</b> <b>Luftverkehr</b></p>	<p><b>Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Einschränkungen gemäß Z 5.2-5.4 könnte zu weiteren Belastungen im Umfeld des Flughafens München führen.</p> <p><b>Gemeinde Sauerlach</b> Ziele 5.2, 5.3 und 5.4 sollen ersetztlos gestrichen werden. Raum München braucht zumindest einen akzeptablen Verkehrslandeplatz; Lärmmissionen der allg. Luftfahrt sind wg neuer Flugzeuge und Vorschriften vernachlässigend gering. Zumindest ein militärischer Flugplatz und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen sollten für die allgemeine Luftfahrt zur Verfügung stehen (Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes FFB steht nur auf dem Papier).</p> <p><b>Gemeinde Grasbrunn</b> Flug- oder Landeplätze auf Grasrunner Gebiet werden abgelehnt.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Zusammenhang zwischen den genannten Zielen und den Befürchtungen der Gemeinde nicht zwingend</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Mit den Festsetzungen im Abschnitt 5 ist die Allgemeine Luftfahrt aus regionalplanerischer Sicht sichergestellt.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Flug- oder Landeplätze auf Grasrunner Gebiet sind nicht durch die Festsetzungen gefordert.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Sauerlach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Nichts veranlasst</p>
<p><b>G 5.1</b> Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.</p>	<p><b>Gemeinde Berglern</b> Ergänzung des Grundsatzes um folgenden Satz: „Ehe es zu Erweiterungsmaßnahmen kommt, sind alle kapazitätssteigernden Möglichkeiten bei den vorhandenen Einrichtungen zu prüfen.“</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Ausbau, insbesondere Bau der 3. Startbahn wird abgelehnt; Abbau der Umsteigebeziehungen sollte erfolgen um den Raum zu entlasten, ohne dass die Erreichbarkeit beeinträchtigt wird.</p> <p><b>Gemeinde Kranzberg</b> Die durch den Flughafen verursachten Belastungen müssen auf ein für das Umland verträgliches Maß beschränkt werden.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Erweiterungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Grundsatzes.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Erweiterungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Grundsatzes; zur Zahl der Umsteigebeziehungen kann die Regionalplanung keine Festsetzungen treffen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Kranzberg</b> Hierzu wurden Lärmschutzzonen ausgewiesen, die durch die Festlegungen im neuen LEP noch eine Absenkung der Grenzwerte erfahren.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Berglern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Kranzberg</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> Grundsatz ergänzen, dass eine Erweiterung oder Kapazitätserhöhung künftig nur dann möglich sein darf, wenn dadurch keine Nachteile für die Bevölkerung des Umlandes entstehen, deren Gesundheit und Lebensqualität Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens haben müssen.</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Ziel soll wie folgt gefasst werden: „Der Verkehrsflughafen München soll als Drehkreuz von europäischem Rang die nationale Anbindung der Region München und Südbayerns sowie die internationale Anbindung ganz Bayerns sicherstellen.“</p> <p><b>Flughafen München GmbH</b> Es soll auf das im LEP ausgewiesene Vorranggebiet für die Flughafenentwicklung hingewiesen werden.</p>	<p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> Erweiterungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Grundsatzes. Ferner wurden Lärmschutzzonen ausgewiesen, die durch die Festlegungen im neuen LEP noch eine Absenkung der Grenzwerte erfahren.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Zielvorschlag wäre lediglich eine Wiederholung des LEP-Ziels und ginge im Regelungsinhalt über die Region hinaus; vorgesehenes Regionalplanziel steht nicht im Widerspruch zum LEP-Ziel und beschränkt sich im Regelungsinhalt auf die Bedeutung des Flughafens für die Region.</p> <p><b>Zum Flughafen München GmbH</b> Das Vorranggebiet war bei der PA-Behandlung der LEP-Fortschreibung nicht unumstritten. Da kein zwingender Grund vorliegt, darauf hinzuweisen, sollte dies unterbleiben.</p>	<p><b>Gemeinde Fahrenzhausen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Flughafen München GmbH</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 5.2</b> Vorhandene militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze sollen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden.	<p><b>Gemeinde Maisach</b> Keine zivile Mitbenutzung des Militärflughafens FFB zulassen und keine neuen Verkehrslandeplätze anlegen.</p> <p><b>Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Ergänzung des Ziels um folgenden Satz: „Der Militärflugplatz Fürstenfeldbruck sollte nicht für Zivilflieger geöffnet werden.“</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Vorhandene militärische Flugplätze und Sonderlandeplätze sollten nach Entfall der Nutzung geschlossen werden, da die Bedeutung der allgemeinen Luftfahrt völlig überschätzt wird.</p> <p><b>IHK München</b> Zivile Mitbenutzung des Militärflughafens Fürstenfeldbruck wird nachdrücklich gefordert. Ferner dürfen regionalplanerische Zielsetzungen behördlichen Auflagen und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Flugverkehrs nicht entgegenstehen.</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> Zielergänzung um folgende Sätze: „Auf eine Reduzierung des motorisierten Freizeit- und Hobbyverkehrs ist hinzuwirken. Eine zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen soll ausgeschlossen werden.“</p>	<p><b>Zur Gemeinde Maisach</b> Ziel sieht die Anlage neuer Landeplätze nicht vor; die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes FFB ist bereits anderweitig zugelassen, die Regionalplanung kann hier keine Rücknahme der Genehmigung festsetzen, sondern nur, dass keine Erweiterung stattfinden soll.</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes FFB ist bereits anderweitig zugelassen, die Regionalplanung kann hier keine Rücknahme der Genehmigung festsetzen, sondern nur, dass keine Erweiterung stattfinden soll.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Die Abwicklung der allgemeinen Luftfahrt in der Region muss gesichert sein.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes FFB ist bereits anderweitig zugelassen; die vorgesehenen regionalplanerische Zielsetzungen stehen behördlichen Auflagen und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines sicheren Flugverkehrs nicht entgegen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Motorisierter Freizeit- und Hobbyverkehr ist nicht Gegenstand des Ziels. Die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes FFB ist bereits anderweitig zugelassen, die Regionalplanung</p>	<p><b>Zur Gemeinde Maisach</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur IHK München</b> In Begründung hinweisen, dass Maßnahmen zum sicheren Flugverkehr auch weiterhin möglich sind</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Regierung von Oberbayern</b> Ziel soll wie folgt gefasst werden: „Vorhandene zivile Flugplätze und zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sollen in ihrem Bestand gesichert und ihrem notwendigen Bedarf angepasst werden.“</p> <p><b>Wehrbereichsverwaltung Süd</b> Einschränkung der Militärflugplätze nicht hinnehmbar; den zukünftigen Anforderungen im Hinblick auf bauliche Anlagen und den Einsatz- und Übungsbetrieb muss Rechnung getragen werden.</p>	<p>kann hier keine Rücknahme der Genehmigung festsetzen, sondern nur, dass keine Erweiterung stattfinden soll.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Es trifft zu, dass Regelungen zu militärischen Flugplätzen nur die zivile Mitbenutzung betreffen könne; weitere Beschränkung der Aussage auf Sonderflughäfen und – landeplätze ist bewusst vorgenommen, daher wird keine allgemeine Bezeichnung verwendet; „notwendiger Bedarf“ ist mit dem Ziel so abgedeckt, dass noch ausreichend Spielraum besteht.</p> <p><b>Zur Wehrbereichsverwaltung Süd</b> Einschränkung des militärischen Betriebs und der dafür notwendigen baulichen Anlagen ist durch das Ziel nicht vorgesehen, es geht vielmehr um die zivile Mitbenutzung; hierfür erfolgt Klarstellung.</p>	<p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Die Worte „zivil mitbenutzte“ werden im Ziel eingefügt.</p> <p><b>Zur Wehrbereichsverwaltung Süd</b> Die Worte „zivil mitbenutzte“ werden im Ziel eingefügt.</p>
<b>Z 5.3</b> 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.	<p><b>Gemeinde Pöcking</b> Ziel ist zum Sonderflughafen Oberpfaffenhofen bezüglich des tatsächlichen Luftverkehrs zu quantifizieren.</p> <p><b>IHK München</b> Sonderlandeplatz Jesenwang auf Dauer nicht ausreichend für Allgemeine Luftfahrt. Derzeit kein aktives Geschwader auf einem Militärflugplatz in der Region. Daher keine hohe Belastung durch militärischen Fluglärm. Begründung ist entsprechend anzupassen. Auch die Belastung in Jesenwang ist wegen Nachrüstungen an vielen Flugzeugen nicht mehr gegeben, der entsprechende Satz in der Begründung ist daher zu streichen.</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Zivilluftverkehr in Jesenwang soll so geregelt sein, dass die Erholungsgebiete möglichst wenig beeinträchtigt werden und während der Mittagszeit und an Sonn- und Feiertagen der Flugbetrieb auf das unbedingt Notwendige beschränkt wird.</p> <p><b>Gemeinde Weßling</b> Das Wort „Industrie-“ soll gestrichen werden</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Die Zahl 2.000 ist durch 3.000 zu ersetzen. Die Worte „und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nur für Industrie- und</p>	<p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Ziel ist dem Regionalplan gemäß ausreichend bestimmt; eine exakte Quantifizierung des zulässigen Flugverkehrs und ggf. deren Änderung muss der luftrechtlichen Genehmigung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur IHK München</b> Ziel regelt nicht, dass die allgemeine Luftfahrt auf Dauer ausschließlich in Jesenwang stattfinden soll. Militärflugplatz Fürstenfeldbruck steht als Ausweichflugplatz zur Verfügung, was immer wieder zu starken Lärmbelastungen führen kann, die Anzahl der militärischen Flugbewegungen hat jedoch abgenommen. In Jesenwang ist weiterhin eine Lärmbelastung durch den Sonderlandeplatz gegeben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Ziel ist dem Regionalplan gemäß ausreichend bestimmt; Detailbestimmungen des Flugbetriebs und ggf. dessen Änderung muss der luftrechtlichen Genehmigung vorbehalten bleiben.</p> <p><b>Zur Gemeinde Weßling</b> Die Zielformulierung entspricht hinsichtlich der zulässigen Art des Flugverkehrs und der Nutzergruppen der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung; eine Ausweitung auf die allgemeine Luftfahrt ist damit nicht verbunden.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Änderung in 3.000 kg für Jesenwang entspricht der Betriebsgenehmigung.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Zur HK München</b> Satz 1 in der Begründung zu Z 5.2 bezüglich der militärischen Flugbewegungen ändert. Begründung zu Z 5.3 wird bezüglich Jesenwang „entschärft“.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Weßling</b> Verdeutlichung in der Begründung</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Änderung in 3.000 kg in Ziel und Begründung</p>

	<p>„Werkflugverkehr“ sollen gestrichen werden, da die Beschränkung hochqualifizierte Arbeitsplätze gefährden würde.</p> <p><b>Gemeinde Gilching</b> Nach dem Wort „Werkflugverkehr“ die Worte „ausschließlich Benutzern aus den Geschäftsbereichen Entwicklung, Produktion, Instandhaltung, Aus- und Umrüstung sowie Vertrieb von Luftfahrzeugen bzw. Luft- und Raumfahrtkomponenten“ einfügen.</p>	<p>Die Beschränkung im Ziel für Oberpfaffenhofen entspricht der aktuellen Betriebsgenehmigung, eine Gefährdung der mit der Luft- und Raumfahrtindustrie zusammenhängenden Arbeitsplätze kann hierdurch nicht gesehen werden; umgekehrt würde durch die Streichung die Regionalplanung einer völligen Öffnung für die allgemeine Luftfahrt nichts entgegensehen können, was dann für die Bevölkerung zu unzumutbaren Belästigungen und in deren Konsequenz zur völligen Ablehnung des Flughafens führen könnte.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gilching</b> Die Zielformulierung entspricht hinsichtlich der zulässigen Art des Flugverkehrs und der Nutzergruppen der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung; eine Ausweitung auf die allgemeine Luftfahrt ist damit nicht verbunden. Detailliertere Beschreibungen der Nutzergruppen sind im Sinne eines schlanken Regionalplans nicht erforderlich.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Gilching</b> Nichts veranlasst</p>
<b>Z 5.4</b> In der Nähe von Wohngebieten sollen keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden.	<p><b>Bund Naturschutz</b> In der Nähe von Wohngebieten sollen keinerlei Hubschrauberlandeplätze zugelassen werden, da die Beeinträchtigung unabhängig vom Zweck immer zu groß ist.</p> <p><b>Gemeinde Moosinning</b> Zielergänzung wie folgt: „In der Nähe von Wohngebieten sollen keine Hubschraubereinflugschneisen eingerichtet werden.“</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Ziel soll wie folgt umformuliert werden: „In der Nähe von Wohngebieten sollen Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke nur dann zugelassen werden, wenn dadurch keine erhebliche Lärmbelastung zu besorgen ist.“</p> <p><b>Gemeinde Ismaning</b> Umformulierung, dass keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke in Ortsnähe zugelassen werden sollen sowie Entfernungsgabe in Metern, da nur so der Schutz der Bevölkerung vor Hubschrauberlärm gewährleistet ist.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Zum Anliegen gibt es auch in LEP-Ziel B V 6.4.2 eine Regelung, generelles Verbot danach nicht möglich</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Zum Anliegen gibt es auch in LEP-Ziel B V 6.4.2 eine Regelung, generelles Verbot danach nicht möglich</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Formulierungsvorschlag würde Regelungsinhalt verwässern; Ziel steht auch nicht im Widerspruch zu LEP-Ziel B V 6.4.2; die Interpretation, dass dort eine generelle Zulassung für Hubschrauber normiert wäre, ist eine völlige Verdrehung des dortigen Regelungsinhalts.</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Ausschluss aller Ortslagen und Ortsrandlagen nicht sachgerecht; genaue Meterangabe nicht möglich, da die Lärmbelastung stark von der konkret vorhandenen Lage abhängig ist und deutlich differieren kann.</p>	<p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Moosinning</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Nichts veranlasst</p>
<b>6 Nachrichtenwesen</b>	<p><b>Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Aussagen sollten nicht Grundsätze sondern Ziele sein</p> <p><b>Gemeinde Langenbach</b> Im derzeit gültigen Regionalplan besteht Ziel zu Poststellen und</p>	<p><b>Zur Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Festsetzungen betreffen z. T. Private; daneben entsprechen die Regelungen – unbenommen ihrer inhaltlichen Bedeutung – in ihrer Konkretheit Grundsätzen mit Abwägungsspielraum, die in der gesamten Region gültig sind.</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Im neuen LEP umfassende Zielsetzungen zum</p>	<p><b>Zur Gemeinde Dießen a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Langenbach</b> Nichts veranlasst</p>

	-ämtern (B V 7.1). Dies sollte im Ansatz zumindest als Grundsatz erhalten bleiben.	Postwesen ( B V 2.2); regionalplanerischer Regelungsbedarf besteht darüber hinaus nicht.	
<b>G 6.1</b> 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.	<b>IHK München</b> Flächendeckende Versorgung muss sichergestellt sein.	<b>Zur IHK München</b> Forderung steht nicht im Widerspruch zum Ziel	<b>Zur IHK München</b> Nichts veranlasst
<b>G 6.2</b> Die Nutzung von baulichen Anlagen des Mobilfunkes soll gebündelt werden. Insbesondere Antennenträger für Richtfunkstrecken (Mobilfunkmasten) sollen von den Mobilfunkgesellschaften möglichst gemeinsam genutzt werden.	<b>Gemeinde Wörthsee</b> Sollte wegen seiner Bedeutung Ziel werden  <b>Gemeinde Kirchseeon</b> Weiterer Ausbau von Richtfunkstrecken wird abgelehnt, solange die kommunale Planungshoheit nicht ausgeübt werden kann.  <b>Gemeinde Ismaning</b> Grundsatz ergänzen, dass auch bei der Bündelung die Grenzwerte eingehalten und kontrolliert werden müssen.  <b>Stadt München</b> Ergänzung wie folgt: „Dabei soll die Minimierung der Immissionen für die Bevölkerung beachtet werden.“	<b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Unbenommen der inhaltlichen Bedeutung auf Grund des Adressatenkreises wohl nur als Grundsatz möglich.  <b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Ablehnung richtet sich nicht gegen den vorgesehenen Grundsatz.  <b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Einhaltung der Richtwerte ist unabhängig von der Bündelung, Ergänzung in der Begründung zur Klarstellung möglich Vollzug der Kontrolle ist nicht Gegenstand einer regionalplanerischen Festsetzung  <b>Stadt München</b> Mit der Bündelung erfolgt bereits eine Minimierung durch die Reduzierung der Zahl der Standorte; ferner erfolgt eine Ergänzung des Grundsatzes zur Einhaltung der Richtwerte	<b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst  <b>Zur Gemeinde Kirchseeon</b> Nichts veranlasst  <b>Zur Gemeinde Ismaning</b> Grundsatz und Begründung ergänzen zur Einhaltung der Richtwerte  <b>Stadt München</b> Grundsatz und Begründung ergänzen zur Einhaltung der Richtwerte
<b>G 6.3</b> Antennenträger (Mobilfunkmasten) sollen so in die Siedlungsbereiche oder den Freiraum integriert werden, dass die von ihnen ausgehenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich bleiben.	<b>Stadt Garching, Gemeinde Ismaning</b> Garching und Ismaning sprechen sich gegen Bau von Mobilfunkantennen in Wohngebieten aus. Entsprechendes Ziel soll formuliert werden.  <b>Gemeinde Wörthsee</b> Ergänzung des Grundsatzes und seiner Begründung um den Satz „Die zulässigen Grenzwerte der nichtionisierenden Strahlen sollen entsprechend dem Stand der Technik verringert werden.“  <b>Stadt Fürstenfeldbruck</b> Grundsatz konkreter formulieren, auf die Schutzbereiche von reinen Wohngebieten, Kindergärten, Schulen, Altenheime, Freizeiteinrichtungen etc. hinweisen	<b>Zur Stadt Garching, Gemeinde Ismaning</b> Genereller Ausschluss von Mobilfunkantennen in Wohngebieten durch die Regionalplanung nicht möglich, vorgesehene Regelung strebt bereits die geringstmögliche Belastung an.  <b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Grenzwertbestimmungen sind der Regionalplanung nicht zugänglich  <b>Zur Stadt Fürstenfeldbruck</b> Grundsatz ist ausreichend konkret formuliert für eine allgemein gültigen Festsetzung in der gesamten Region. Verweis auf die Verordnung über magnetische Felder in der Begründung ist ausreichend; der Aufzählung einzelner Schutzbereiche bedarf es im Interesse eines	<b>Zur Stadt Garching, Gemeinde Ismaning</b> Keine Änderung veranlasst  <b>Zur Gemeinde Wörthsee</b> Nichts veranlasst  <b>Zur Stadt Fürstenfeldbruck</b> Nichts veranlasst

	<p><b>Landkreis Freising</b> Ergänzung um den Satz: „Um dies zu gewährleisten, ist zu prüfen, inwieweit die Anlage eines Feldstärkenkatasters eine verbesserte Standortwahl ermöglicht.“</p> <p><b>Gemeinde Neuried</b> Textergänzung, dass Wohngebiete sowie die Umgebung sozialer Einrichtungen, z. B. Kindergärten, Schulen u.ä., von der Errichtung von Mobilfunkstationen ausgenommen bleiben sollen.</p> <p><b>Bund Naturschutz</b> Folgende Ergänzung vornehmen: „Die gesundheitlichen Auswirkungen der Mobilfunkstrahlung auf die Bevölkerung sind ernst zu nehmen. Hier muss generell der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen haben. Die strengsten möglichen Grenzwerte (z.B. Salzburger oder Schweizer Grenzwerte) insbesondere für digitale Funkwellen sind aus Vorsorgegründen festzuschreiben.“</p> <p><b>Gemeinde Grafrath</b> Ersetzung der Worte „in die Siedlungsbereiche oder den Freiraum integriert“ durch das Wort „angeordnet“</p> <p><b>Gemeinde Gräfelfing</b> Umformulierung als Ziel wie folgt gefordert: „Beim Ausbau und Betrieb der Mobilfunknetze sollen die Grundsätze eines vorsorgeorientierten Immissionsschutzes insbesondere im Hinblick auf sensible Bereiche wie z.B. Wohngebiete, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Altenheime Beachtung finden.“</p> <p><b>Gemeinde Olching</b> Ergänzung um folgenden Satz: „Die Strahlungsstärke (Grenzwerte) des Mobilfunks ist insbesondere in den Siedlungsgebieten auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren.“</p> <p><b>Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Gesetzliche Rahmenbedingungen wie BlmschG und Bayerische Bauordnung müssen geändert werden.</p>	<p>schlanken Regionalplans nicht.</p> <p><b>zum Landkreis Freising</b> Geforderte Prüfung ist Angelegenheit des Immissionsschutzes, der nicht Gegenstand der Fortschreibung ist.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neuried</b> Grundsatz ist ausreichend konkret formuliert für eine allgemein gültigen Festsetzung in der gesamten Region. Die Umgebung von Wohngebieten und sozialen Einrichtungen kann bei der aktuellen gesetzlichen Lage nicht generell ausgeschlossen werden. Verweis auf die Verordnung über magnetische Felder in der Begründung ist ausreichend, der Aufzählung einzelner Schutzbereiche bedarf es im Interesse eines schlanken Regionalplans nicht.</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Formulierung hat zum Teil keinen Zielcharakter; Grenzwertbestimmungen sind zudem der Regionalplanung nicht zugänglich; im übrigen geht es nicht nur um den Immissionsschutz sondern auch um Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes sowie um den Flächenverbrauch.</p> <p><b>Zur Gemeinde Grafrath</b> Vorteil der vorgeschlagenen Umformulierung nicht ersichtlich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Es geht nicht nur um den Immissionsschutz sondern auch um Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes sowie um den Flächenverbrauch. Grundsatz ist ausreichend konkret formuliert für eine allgemein gültigen Festsetzung in der gesamten Region. Verweis auf die Verordnung über magnetische Felder in der Begründung ist ausreichend, der Aufzählung einzelner Einrichtungen bedarf es im Interesse eines schlanken Regionalplans nicht.</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Verweis auf die Verordnung über magnetische Felder in der Begründung ist ausreichend; Grenzwertbestimmungen sind zudem der Regionalplanung nicht zugänglich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Gesetzliche Rahmenbedingungen wie BlmschG und Bayerische Bauordnung sind der Regelung durch die Regionalplanung nicht zugänglich.</p>	<p><b>Zum Landkreis Freising</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Neuried</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Bund Naturschutz</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Grafrath</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Olching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Schondorf a.Ammersee</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	---	---

	<p><b>Gemeinde Grasbrunn</b> Masten für Mobilfunksender dürfen nur auf von der Gemeinde Grasbrunn festgelegten Standorten errichtet werden.</p> <p><b>Gemeinde Oberschleißheim</b> Minimierung der Strahlenbelastung unter die Grenzwerte ist geboten.</p> <p><b>Stadt München</b> In der Begründung sollen auch die Aspekte des Immissionsschutzes aufgenommen werden.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Zur konkreten Errichtung von Masten für Mobilfunksender in der Gemeinde Grasbrunn trifft der Regionalplan keine Aussage.</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Minimierung der Strahlenbelastung unter die Grenzwerte kann von der Regionalplanung nicht zwingend vorgeschrieben werden.</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Einwand unzutreffend, da bereits in Abs. 2 darauf eingegangen wird.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Grasbrunn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberschleißheim</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt München</b> Nichts veranlasst</p>
Neu geforderte Ziele	<p><b>Gemeinde Hilgertshausen-Tandern</b> Altes Ziel 7.2.2 „Sitz des Landratsamtes soll zum Nahgesprächstarif erreichbar sein“ beibehalten, da das Ziel in der Gemeinde noch nicht verwirklicht ist.</p> <p><b>Gemeinde Gräfelfing</b> Neues Ziel ergänzen : „Der Erhalt und der Ausbau des öffentlich zugänglichen Fernsprechnetzes sollen gesichert werden.“</p> <p><b>Gemeinde Seefeld</b> Das Wort „Siedlungsbereiche“ streichen, da Mobilfunkmasten nur in den Freiraum integriert werden sollten. Außerdem Ergänzung, dass keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen von den Antennenträgern ausgehen dürfen.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Hilgertshausen-Tandern</b> Ziel zwar noch nicht umgesetzt, sollte aber im Interesse eines schlanken Regionalplans nicht wieder aufgenommen werden, da die Bedeutung für die räumliche Entwicklung in der Region nicht sehr erheblich ist.</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Erhalt des öffentlich zugänglichen Fernsprechnetzes ist ein Anliegen in der gesamten Region; der Ausbau erscheint wenig realistisch und – angesichts der Entwicklung bei den Mobiltelefonen – auch nicht erforderlich.</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Genereller Ausschluss von Mobilfunkantennen in Siedlungsbereichen durch die Regionalplanung nicht möglich, daher auch Integrationsaussage für Siedlungsbereiche erforderlich. Vorgesehene Regelung strebt bereits die geringstmögliche Belastung an</p>	<p><b>Zur Gemeinde Hilgertshausen-Tandern</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Gräfelfing</b> Grundsatz aufnehmen zum Erhalt</p> <p><b>Zur Gemeinde Seefeld</b> Nichts veranlasst</p>
Tektrkarte Regionales Verkehrskonzept	<p><b>Stadt Germering</b> Planfestgestelle B 2 neu zur A99 eintragen</p> <p><b>Stadt Dachau</b> Aufnahme der Nord- und Osttangenten als „Regional bedeutsame Straßenzüge – Neubau“</p>	<p><b>Zur Stadt Germering</b> Zeichnerisch in der Karte dargestellt werden nur konkret in den Zielen als zu verwirklichen genannte Projekte. So werden zwar in den Grundsatz zu den Ortsumgehungen die Ortsumgehungen im Verlauf der B 2 in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt und daher auch nicht – unbesehen des Planungsstandes – in die Karte aufgenommen.</p> <p><b>Zur Stadt Dachau</b> Zeichnerisch in der Karte dargestellt werden nur konkret in den Zielen als zu verwirklichen genannte Projekte. So werden zwar in den Grundsatz zu den Ortsumgehungen die Ortsumgehungen im Verlauf einzelner überregional bedeutsamer Straßenverbindungen in ihrer Gesamtheit</p>	<p><b>Zur Stadt Germering</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Dachau</b> Nichts veranlasst</p>

	<p><b>Gemeinde Haar</b> Siedlungsverdichtung in den Rodungsinseln problematisch</p> <p><b>Gemeinde Pöcking, Landkreis Starnberg</b> Unterschiedliche Darstellung der Kasernengelände in Pöcking und Feldafing soll bereinigt werden, da sonst für eine mögliche Konversion eine präjudizierende Wirkung angenommen werden könnte. Darstellung Gewerbegebiete überprüfen, z.B. Gewerbegebiete in Andechs, in Starnberg (Schorn) und Inning (Am Weiher) nachtragen bzw. nicht vorhandene streichen. Schraffur für Bereiche, die für eine Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, ist problematisch und sollte geändert werden.</p> <p><b>Stadt Fürstenfeldbruck</b> Aufnahme geplanter höhenfreier Anschlüsse an die B 471 (Industriestr., St 2054, Nordumgehung Neulindach)</p> <p><b>Landratsamt Dachau</b> Anschlussstelle B 471/St 2063 wird in Abstimmung mit dem Straßenbauamt bereits zu einer höhenfreien Anschlussstelle umgebaut. Planung ist bereits erstellt.</p> <p><b>Gemeinde Planegg</b> Zeichnerische Darstellung der Verlängerung der U6 Süd bis Martinsried aufnehmen</p> <p><b>RPV Landshut</b> Darstellung der B 15 neu</p> <p><b>Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Aufnahme der Umfahrung Gernlinden</p> <p><b>Gemeinde Neuried</b> Herausnahme der vorgesehenen Anbindung der A 99 an die A96, da diese zu einer Erhöhung des Durchgangsverkehr in</p>	<p>aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt und daher auch nicht – unbesehen des Planungsstandes - in die Karte aufgenommen.</p> <p><b>Zu Gemeinde Haar</b> Dies ist nicht Gegenstand der Fortschreibung</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking, Landkreis Starnberg</b> Dies ist nicht Gegenstand der Fortschreibung, zudem unterschiedliche Darstellung auf Grund der unterschiedlichen Hauptnutzungen gerechtfertigt, Siedlungsdarstellungen dienen lediglich zur Orientierung und weisen einen einheitlichen zeitlichen Stand auf; Einzelergänzungen oder -streichungen sollten daher unterbleiben. Siedlungsschraffur wurde nach langer Diskussion im RPV bewusst so gewählt.</p> <p><b>Zur Stadt Fürstenfeldbruck</b> Anschlüsse an die B 471 (Industriestr., St 2054, Nordumgehung Neulindach) künftig höhenfrei</p> <p><b>Zum Landratsamt Dachau</b> Anschlussstelle B 471/St 2063 künftig höhenfrei</p> <p><b>Zur Gemeinde Planegg</b> Es erfolgt generell keine zeichnerische Darstellung von „Offenhaltungsgrundsätze oder –zielen“.</p> <p><b>Zum RPV Landshut</b> B 15 neu führt nur zu geringen Teilen durch die Region München; Darstellung der Trasse nicht vorgenommen, da sehr ungewiss, ob sie in diesem Verlauf verwirklicht wird.</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Zeichnerisch in der Karte dargestellt werden nur konkret in den Zielen als zu verwirklichen genannte Projekte. So werden zwar in den Grundsatz zu den Ortsumgehungen die Ortsumgehungen im Verlauf einzelner überregional bedeutsamer Straßenverbindungen in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt und daher auch nicht – unbesehen des Planungsstandes - in die Karte aufgenommen. Im übrigen sind die Feintrassierungen z.T. noch offen.</p> <p><b>Zur Gemeinde Neuried</b> Dargestellte Anbindung entspricht den raumgeordneten Planungen</p>	<p><b>Zu Gemeinde Haar</b> Keine Änderung veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Pöcking</b> Keine Einzeländerung veranlasst; ggf. neuesten Stand der festgesetzten Siedlungsgebiete für ganze Region in Grundkarte vor Drucklegung der verbindlichen Tekturkarte eintragen; Änderung der Darstellung der Kasernengelände Feldafing und Pöcking erfolgt in der Karte, die in Kraft treten wird.</p> <p><b>Zur Stadt Fürstenfeldbruck</b> Anschlussstellen als geplante höhenfreie Anschlussstelle in Karte aufnehmen</p> <p><b>Zum Landratsamt Dachau</b> Anschlussstelle B 471/St 2063 als geplante höhenfreie Anschlussstelle in Karte aufnehmen</p> <p><b>Zur Gemeinde Planegg</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum RPV Landshut</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landkreis Fürstenfeldbruck</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Neuried</b> Nichts veranlasst</p>
--	---	--	---

	<p>Neuried insbesondere zur A 95 führt.</p> <p><b>Gemeinde Bockhorn</b> Die dargestellte Trasse der Walpertskirchener Spange wird abgelehnt, da sie Papferding vom restlichen Gemeindegebiet trennt und auch der bestehende Bahnhof Erding nicht erreicht werden kann. Es sollte eine sinnvollere Trassenführung in der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie gesucht werden.</p> <p><b>Stadt Dorfen</b> Trassenverlauf A94 dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan anpassen</p> <p><b>Gemeinde Eitting</b> Siedlungsschraffur um den geplanten S-Bahn-Haltepunkt bei Siglfing auch auf Eitting ausdehnen</p> <p><b>Gemeinde Oberhaching</b> Dargestellter neuer Haltepunkt an der S20/S27 auch in den Zielen nennen</p> <p><b>Landratsamt Dachau</b> Verschiebung des S-Bahnhofs Karlsfeld nach Süden an den bestehenden Siedlungsrand, da anderer Standort nicht mit der vorhandenen Siedlungsstruktur und der beabsichtigten Siedlungsentwicklung abgestimmt werden kann. Anmerkung: Im Grundplan die „Siedlungsschraffur“ wieder zurückgenommen; Grundplan stimmt mit der „Auswertungskarte-Entwurf“ vom 19.09.00 nicht überein  In Planlegende für zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke Dachau – Altomünster nur eine Ausbau-Signatur. Dieselbe Signatur wie bei vergleichbaren Ausbaustrecken soll verwendet werden. Bahnhöfe sollten statt Signatur „Bahnhof einer Eisenbahnstrecke“ lieber mit „Haltepunkt S-Bahnstrecke“ dargestellt werden.</p> <p><b>Regierung von Oberbayern</b> Weitere Staats- und Kreisstraßen sind regional bedeutsam und müssen aufgenommen werden. Im dargestellten Netz sind nur wenige Planungen für Neu- und Ausbaumaßnahmen dargestellt; hier ist eine umfangreiche Ergänzung notwendig sowohl bei den Bundes- als auch bei den Staatsstraßen. Auch die Westtrasse des Transrapid sollte in die Karte aufgenommen werden.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b> In der Karte ist die positiv raumgeordnete Trasse dargestellt.</p> <p><b>Zur Stadt Dorfen</b> Dargestellter Trassenverlauf der A 94 entspricht der positiv raumgeordneten Trasse, wie sie auch im LEP als Ziel normiert ist.</p> <p><b>Zur Gemeinde Eitting</b> Siedlungsschraffur ist nicht Gegenstand der Fortschreibung</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberhaching</b> Ist bereits in Ziel Z 2.1.5 genannt als Haltepunkt „Menterschwaige“</p> <p><b>Zum Landratsamt Dachau</b> der neue Haltepunkts Karlsfeld-Nord sollte wie vorgesehen bleiben (siehe auch verbindliche Tekturkarte zur Fortschreibung Siedlungswesen) Siedlungsschraffur stimmt h.E. mit der Schraffur in der verbindlichen Tekturkarte aus der Fortschreibung des Siedlungs- und Freiraumkonzepts überein.  Ausbau ist als Ausbau Eisenbahn dargestellt, die Haltepunkte als Eisenbahn-Bahnhöfe, da dies auch von der Bedienung und vom Wagenmaterial her der Realität entspricht.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Es wurden nur die wichtigsten Straßen als bestehende Nutzungen und Festsetzungen aufgenommen, da es in erster Linie darum geht, das planerische Konzept konkreter Maßnahmen mit erheblicher (über-)regionaler Bedeutung darzustellen. Durch zu viele Darstellungen bestehender Straßen oder Planungen mit begrenzter Bedeutung würden die planerischen Aussagen des regionalen Verkehrskonzeptes zu stark in den Hintergrund treten. Die Verwirklichung des Transrapid auf der Westtrasse ist nicht Inhalt eines Ziels, daher erfolgt auch keine Darstellung.</p>	<p><b>Zur Gemeinde Bockhorn</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Stadt Dorfen</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zur Gemeinde Eitting</b> Wird vorgemerkt für eine spätere Fortschreibung des Kapitels Siedlungswesen</p> <p><b>Zur Gemeinde Oberhaching</b> Nichts veranlasst</p> <p><b>Zum Landratsamt Dachau</b> Nichts veranlasst</p> <p>Änderung der Kartendarstellung gemäß Vorschlag des Landkreises vornehmen, um planerische Absicht zu unterstreichen.</p> <p><b>Zur Regierung von Oberbayern</b> Nichts veranlasst</p>
--	--	---	---

	<p><b>Gemeinde Ismaning</b></p> <p>B 388A sowie die geplante Fortführung der B 388neu als regional bedeutsam darstellen, St 2053 zwischen Ismaning und Fischerhäuser wurde zurückgestuft und ist aus der Karte herauszunehmen</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b></p> <p>Zeichnerisch in der Karte dargestellt werden nur konkret in den Zielen als zu verwirklichen genannte Projekte. So werden zwar in den Grundsatz zu den Ortsumgehungen die Ortsumgehungen im Verlauf einzelner überregional bedeutsamer Straßenverbindungen in ihrer Gesamtheit aufgeführt, aber nicht einzeln aufgezählt und daher auch nicht – unbesehen des Planungsstandes - in die Karte aufgenommen. St 2053 sollte herausgenommen werden</p>	<p><b>Zur Gemeinde Ismaning</b></p> <p>Herausnahme der St 2053 zwischen Ismaning und Fischerhäuser, dafür Aufnahme der B 388 neu in diesem Bereich (östlich der S-Bahn)</p>
--	---	--	---



## Seitenindex der Stellungnahmen in der Synopse

Agenda 21 im LK Starnberg ..... 3, 5, 7, 26, 36, 52  
 Allershausen ..... 47, 48  
 Altomünster ..... 23, 24  
 Aschheim ..... 5, 6, 7, 11, 12, 26, 32, 34, 46, 48, 52, 54  
 Autobahndirektion Südbayern ..... 45, 47, 53, 54  
 Baierbrunn ..... 11, 24, 38, 62  
 Bayer. Waldbesitzer Verband e.V. ..... 44, 49  
 Bayerische Eisenbahngesellschaft ..... 15, 17, 19, 26, 27, 31  
 Berglern ..... 1, 51, 64  
 Bockhorn ..... 20, 21, 51, 72  
 Brunnthal ..... 37, 45, 50  
 Buch a. Buchrain ..... 43  
 Bund Naturschutz ..... 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 25, 27, 28, 30, 32, 34, 36, 37, 39, 40, 41, 44, 46, 48, 49, 51, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 67, 69  
 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen BMVBW ..... 1, 17, 44, 45, 47  
 Bündnis der Gemeinden (Ostbündnis) ..... 21, 22, 29, 42, 43, 48, 49, 50  
 Dachau Landkreis ..... 71, 72  
 Dachau Stadt ..... 70, 71  
 DB Netz AG ..... 2, 15, 17, 20, 27  
 Dießen a. Ammersee ..... 9, 67  
 Dorfen ..... 72  
 Ebersberg Landkreis ..... 10, 18, 19, 42, 43, 44, 49, 53  
 Ebersberg Stadt ..... 21, 22, 24, 48, 50  
 Eching ..... 2, 3, 12, 22, 43, 46, 52, 60  
 Eichenau ..... 24, 38, 43  
 Eitting ..... 1, 9, 72  
 Erding Landkreis ..... 7, 50  
 Erding Stadt ..... 6, 7, 20, 29, 33, 34, 50, 57, 60  
 Erdweg ..... 27  
 Fahrenzhausen ..... 6, 29, 40, 41, 52, 60, 63, 65  
 Feldkirchen ..... 1, 12, 33, 40, 41, 44, 56, 57  
 Finsing ..... 29, 49  
 Flughafen München ..... 8, 14, 23, 46, 47, 54, 65  
 Forstdirektion Oberbayern - Schwaben ..... 40, 43, 44, 56

Forstern ..... 18, 29  
 Freising Landkreis ..... 3, 13, 23, 30, 34, 48, 49, 63, 69  
 Freising Stadt ..... 13, 16, 25, 29, 38, 41, 42, 51, 52, 60  
 Fürstenfeldbruck Landkreis ..... 18, 22, 34, 50, 51, 65, 71  
 Fürstenfeldbruck Stadt ..... 24, 68, 69, 71  
 Garching Stadt ..... 4, 11, 12, 14, 33, 36, 43, 45, 50, 58, 68  
 Gauting ..... 27, 33, 42, 43, 44, 52  
 Geltendorf ..... 17, 21  
 Germering ..... 70  
 Gilching ..... 2, 16, 17, 67  
 Glonn Markt ..... 36  
 Gräfelfing ..... 5, 19, 28, 38, 43, 44, 69, 70  
 Graffing b. München Stadt ..... 24, 52  
 Grafrath ..... 25, 69  
 Grasbrunn ..... 44, 45, 52, 53, 64, 70  
 Gröbenzell ..... 63  
 Grünwald ..... 3, 54  
 Haag a. d. Amper ..... 59  
 Haar ..... 10, 54, 71  
 Handwerkskammer München u. Obb ..... 4, 5, 6, 10, 11, 14, 20, 28, 33  
 Heideflächenverein Münchner Norden ..... 5, 33, 45, 47  
 Herrsching a. Ammersee ..... 25, 36, 59, 60  
 Hilgertshausen-Tandern ..... 70  
 Hochbauamt Freising ..... 20  
 Höhenkirchen-Siegertsbrunn ..... 23, 27, 55, 61  
 IHK München ..... 34, 37, 39, 56, 57, 58, 61, 62, 65, 66, 68  
 Ismaning ..... 14, 39, 42, 44, 47, 53, 67, 68, 73  
 Kirchdorf a. d. Amper ..... 3, 9, 13, 14, 15, 36, 45, 46, 64  
 Kirchseeon Markt ..... 14, 19, 26, 37, 44, 49, 62, 63, 68  
 Kottgeisering ..... 25  
 Kranzberg ..... 40, 46, 64  
 Landesamt für Umweltschutz ..... 2, 39, 44, 59  
 Landsberg Landkreis ..... 16, 18, 21  
 Langenbach ..... 12, 19, 30, 36, 40, 59, 60, 67, 68  
 Lengdorf ..... 59  
 Maisach ..... 65  
 Markt Schwaben Markt ..... 18  
 Marzling ..... 30

Messe München.....	31, 33
Moosinning .....	16, 60, 67
München Landkreis.....	12, 55
München Stadt.....	17, 22, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 39, 41, .....47, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 61, 68, 70
Münchener Verkehrsgesellschaft MVG sowie	
Stadtwerke München .....	6, 7, 11, 12, 32, 33, 58, 63, 64
MVV .....	9, 15, 29, 34, 38, 61, 62
Neubiberg .....	1, 9, 23, 25
Neufahrn b.Freising.....	14, 16, 27, 34, 61
Neuried .....	9, 69, 71, 72
Oberding .....	1
Oberhaching .....	3, 4, 54, 72
Oberschleißheim.....	2, 7, 9, 12, 32, 44, 46, 48, 70
Odelzhausen Verwaltungsgemeinschaft .....	59
Olching.....	14, 19, 38, 46, 60, 65, 66, 69
Ottenhofen.....	1, 9, 24, 39, 40
Pastetten.....	43
Petershausen.....	27, 61
Planegg.....	9, 13, 18, 32, 34, 43, 44, 71
Pliening .....	45, 50, 59
PV Region Ingolstadt .....	45
Pöcking .....	12, 14, 18, 33, 41, 43, 44, 66, 71
Pro Bahn Obb. ....	3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 20, 21, .....22, 23, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 41, 55, 58
Pullach.....	3, 25, 54
Putzbrunn .....	48, 54
Regierung von Obb. .....	2, 8, 19, 20, 29, 36, 47, 48, 53, 65, 66, 67, 72
RPV Landshut.....	20, 71
Sauerlach.....	26, 40, 42, 56, 58, 64
Schäftlarn .....	3, 24, 54
Schöngeising .....	25
Schwabhausen .....	23
Seefeld.....	10, 25, 51, 64, 70
Starnberg Landkreis.....	18, 53, 71
Starnberg Stadt.....	25, 44, 51
Steinhöring.....	42
Straßenbauamt München.....	2, 7, 10, 43, 47, 53, 54

Taufkirchen.....	52
Tutzing .....	19, 22
Unterföhring.....	2, 14, 29, 49, 53, 54
Unterschleißheim Stadt .....	13, 32, 44, 54
Vaterstetten.....	45, 59
Verein Erholungsgebiete .....	40
Walpertskirchen.....	43
Wartenberg Markt.....	51
Wehrbereichsverwaltung Süd.....	66
Weichs .....	24
Weßling .....	15, 66
Wolfratshausen Stadt .....	23, 42
Wörth.....	11, 12, 13, 43
Wörthsee.....	3, 4, 6, 10, 12, 37, 50, 68
Zolling.....	59
Kreisstraßenverwaltung Fürstenfeldbruck.....	41, 51