

## N I E D E R S C H R I F T

über die 181. Sitzung des Planungsausschusses und  
gleichzeitig 157. Sitzung des Planungsbeirats des  
Regionalen Planungsverbands München am 30.09.2003  
im großen Sitzungssaal des Rathauses der LH München

- Öffentlich -

### **Beratungsgegenstände:**

Vortrag Dipl. Volkswirt Klaus-Dieter Josel

Deutsche Bahn AG – Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern  
„Planungen der DB im Großraum München“

1. Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel B V Verkehr und Nachrichtenwesen  
Auswertung des ergänzenden Anhörverfahrens  
Gesamtbeschluss für die Verbandsversammlung
2. Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel A II Zentrale Orte  
Ausweisung der Siedlungsschwerpunkte im  
Stadt-Umlandbereich
3. Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel B XI 4. Vorranggebiete Hochwasser  
Einleitung des Verfahrens
4. Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel B II 6 Fluglärmschutzbereiche zur Lenkung  
der Bauleitplanung  
Einleitung des Verfahrens
5. Mitwirkung des Regionalen Planungsverbands München  
bei der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und  
Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung

Verlegung der Bundesstraße 301 Freising – Au i. d. Hallertau  
Nordostumfahrung Freising

6. Verschiedenes

Vorsitz OB Ude

Planungsausschuss

StR Amlong/LH München  
StR Dr. Babor/LH München  
1. Bürgermeister Bauernfeind/Stadt Erding  
StRin Boesser/LH München  
StR Brannekämper/LH München  
1. Bürgermeister Dr. Braun/Stadt Germering  
Stv. LR Brillmayer/Lkr. Ebersberg  
LR Christmann/Lkr. Dachau  
VerwDir Dr. Dengler/LH München  
1. Bgm. Detig/Gemeinde Pullach i. Isartal  
1. Bürgermeister Dworzak/Gemeinde Haar  
1. Bürgermeister Englmann/Gemeinde Aschheim  
Landrat Frey/Lkr. Starnberg  
Stv. LR Gotz/Lkr. Erding  
1. Bürgermeister Hager/Gemeinde Krailling  
1. Bürgermeister Heiler/Gemeinde Grafing  
Landrat Janik/Lkr. München  
StRin Lindner-Schädlich/LH München  
StR Mühlhaus/LH München  
StR. Müller/LH München  
1. Bürgermeister Nustede/Gemeinde Karlsfeld  
Landrat Pointner/Lkr. Freising  
1. Bürgermeister Schneider/Gemeinde Neufahrn  
StR Stadler/LH München  
Stadtbaurätin Prof. Thalgott/LH München  
StRin Walter/LH München  
Stv. LR Zachmann/Lkr. Fürstenfeldbruck  
StR Zöllner/LH München

Planungsbeirat

Dreier, IHK  
Dr. Endstrasser/Kassenärztl. Vereinigung  
Fink/MVV  
Fischer/Flughafen München  
Gössinger/ Schutzgemeinschaft Deutscher Wald  
Hartwig/Flughafen München  
Dr. Obermeier/IHK  
Ohlmann/Landesverband Bayer. Einzelhandel  
Rumpel/DGB  
Schendel/evang.-luth. Kirche

Schlittenbauer/Bayer. Bauernverband  
Schneider/Arbeitgeberverbände  
Vill/Flughafen München  
Wimbauer/Handwerkskammer

Regierung von Oberbayern    ORR Kufeld  
  ORR Winter  
  RD Veit

Gemeinde Marzling            1. Bgm. Schwaiger, 2. Bgm. Ball  
Stadt Moosburg                2. Bgm. Kieninger

Geschäftsstelle                Geschäftsführer Breu

Sitzungsdauer                 14.10 Uhr bis 15.30 Uhr

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

Er gratuliert Landrat Janik zur Wahl in den Bezirkstag und zur Verleihung des Bundesverdienstkreuzes sowie Frau Thalgotz zu der Ernennung zur Honorarprofessorin an der Technischen Universität für Strategie und Umsetzung in der städtebaulichen Planung.

### **Vortrag Dipl. Volkswirt Klaus-Dieter Josel „Planungen der DB im Großraum München“**

1994 wurde die Deutsche Bundesbahn in die AG überführt. Eigentümer ist der Bund, jedoch mit Rahmenbedingung wie in der Privatwirtschaft. Es besteht eine Abhängigkeit in Sachen Infrastruktur von den finanziellen Möglichkeiten des Bundes. Die Belange der Bahn sind aktuell in 2 Vertragswerken geregelt; zum einen für DB-Regio, dazu gehört auch die S-Bahn München. Der sogenannte Verkehrsdurchführungsvertrag regelt den Umfang und die Qualität der Verkehrsleistung für München. Die S-Bahn München ist bis 2017 bestellt, ein Volumen von derzeit 19 Mio. Zugkilometern und perspektivisch der kommende 10-Minuten-Takt, der ab Ende 2004 gefahren werden kann. Es ist vereinbart, dass 650 Mio. € zur Hälfte in die S-Bahn München, investiert werden. Bis auf 30 Stück sind die neuen Fahrzeuge für den 10-Minuten-Takt beschafft. Die Fahrzeuginvestition allein in München in den letzten Jahren bewegt sich in einer Größenordnung von 800 Mio. € Bei der letzten Zufriedenheitsuntersuchung ist ein Trend nach oben deutlich. Für die Infrastruktur wurde parallel zu diesem Verkehrsvertrag noch eine sog. Rahmenvereinbarung getroffen, in der die Form der Zusammenarbeit in Sachen DB-Netz und DB-

Stationen Service geregelt ist. Für die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München gibt es ein klares Projektmanagement, eine klare gemeinsame Steuerung mit dem Freistaat zur Umsetzung dieses Projekts. Grundlage der Rahmenvereinbarung im Infrastrukturbereich bei DB-Netz ist der Bundesverkehrswegeplan.

### Regionsübergreifende Projekte

Bei der Strecke München-Augsburg soll der viergleisige Ausbau Ende 2007 fertig sein. Die Fertigstellung der Strecke München-Ingolstadt-Nürnberg ist für Ende 2006 geplant.

Zur WM sollen Shuttle-Verkehre zwischen München und Nürnberg eingerichtet werden. Die Verbindung München-Mühldorf-Freilassing – im Osten von Markt Schwaben zwischen Thannmatzbach, Schwindeck, und Ampfing-Mühldorf wird zweigleisig ausgebaut. Bei dem Projekt Allgäu ist die Fertigstellung im Nahverkehr für 2006 vorgesehen. In der Diskussion ist die Elektrifizierung ab Geltendorf über Memmingen nach Lindau. Die schnellen Fernverkehrszüge werden auf elektrischen Betrieb umgestellt. Das ist aktuell in der Planung, es laufen Wirtschaftlichkeitsrechnungen zu diesem Thema. Man wird sehen, ob der Zuschuss, den die Schweiz evtl. leistet, ausreichend ist oder ob noch eine andere Finanzierung gefunden werden muss.

### Bereich um München - S-Bahn-Bereich

- Die Maßnahmen des 520-Mio-Pakets umfassen diverse Projekte:  
Die Stammstrecke soll signaltechnisch ertüchtigt werden.  
Zur Zeit verkehren in der Stunde pro Richtung 24 Züge, ab Ende 2004 werden 30 Züge durchfahren, das ist eine Steigerung von 25 %. Dann ist auf 5 Linien der 10-Minuten-Takt möglich.  
Die S 2 Ost von Deisenhofen bis Giesing fährt bereits auf 2 Gleisen.  
Der Ostbahnhof wird ertüchtigt und das Werk in Steinhausen angepasst. Hierbei ist schon berücksichtigt, dass dort später der zweite Stammstreckentunnel auftauchen wird.  
Die Entlastung in Berg am Laim im Vorgriff auf die Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing wird vorangetrieben und die Engpässe durch die Umfahrung Berg am Laim und den zweigleisigen Ausbau Unterföhring 2004 beseitigt.  
Der Bau der Sendlinger Spange bewirkt eine Entlastung der Stammstrecke.  
Im Rahmen der Baumaßnahmen Ausbau/Neubaustrecke nach Ingolstadt-Nürnberg wird die S 2 Richtung Petershausen 2005 fertiggestellt und damit der 10-Minutentakt 2005 realisiert.

Das sind insgesamt Projekte in der Größenordnung von über 300 Mio. €, zusammen mit den Investitionen in Fahrzeuge und laufenden Vorhaben investiert die Bahn mit finanzieller Unterstützung des Freistaats und des Bundes über 1 Milliarde € in das System S-Bahn München.

- Die Planfeststellung für die zweite Stammstrecke wurde eingeleitet. DB-Netz ist Maßnahmenträger, die Fertigstellung des Projekts ist für 2010 geplant. Die zweite Stammstrecke soll eine schnelle Strecke mit wenigen Halten werden. Geplant ist, dass die Express-S-Bahnlinien durch die zweite und der heutige Verkehr überwiegend durch die erste Stammstrecke führen.

Eine betriebliche Entlastung der S 1 und S 2 soll durch Verlegung in den zweiten Stammstreckentunnel von Osten in den Ostbahnhof erreicht werden.

An der Friedenheimer Brücke entsteht ein zusätzlicher Halt.

- Die S 4 im Westen wird ertüchtigt, die Entscheidung, welche Variante man wählt, steht noch aus.
- Die Verlängerung Wolfratshausen bis Geretsried ist in der Planung.
- Bei der S 6 sind eigene S-Bahngleise geplant, daraus folgt die Unabhängigkeit vom Regionalverkehr. Die Anbindung der S-Bahn an die Messe im Norden ist bis Ende 2009/2010 vorgesehen.
- Der zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Erding, der Erdinger Ringschluss zwischen Erding und Flughafen Ende wird bis 2009/2010 fertiggestellt. Der Erdinger Ringschlusses wird über die sog. Neufahrner Kurve verlängert und die Linie S 6 nach Freising weitergeführt.
- Es werden Möglichkeiten, über die Walpertskirchner Spange von Mühldorf kommend nach Erding und vom Raum Mühldorf Dorfen zum Flughafen durchzufahren, erwogen.  
Der Flughafen wird z. Zt. von 24 Mio. Passagieren frequentiert, für die Zukunft werden zwischen 45 und 50 Mio. erwartet. Damit prognostiziert sind zusätzliche Arbeitsplätze, ca. 60.000 Menschen brauchen adäquate Verkehrsanbindungen.
- Vordringlich ist eine schnelle Verkehrsanbindung vom Flughafen an den Hauptbahnhof. Der Flughafen liegt 40 km vor München, daraus resultiert eine Fahrzeit der S-Bahn von 40 Min. vom Hauptbahnhof aus.  
Als schnelles System ist gemeinsam mit dem Freistaat Bayern der Transrapid geplant. Die gemeinsame Gesellschaft ist die Bayerische Magnetschwebbahngesellschaft.  
In der Diskussion ist, ob der Transrapid realisierbar und vor allem finanzierbar ist, die Entscheidung wird Ende 2004/Anfang 2005 gefällt.  
Es laufen Verhandlungen mit Siemens-Thyssen, da diverse Risiken vom Hersteller und nicht von der Bahn als Betreiber übernommen werden müssen.

Dem Protokoll liegen Kopien der von Herrn Josel verwendeten Folien bei.

Der Vorsitzende fragt, ob der 10-Jahres-Verkehrsdurchführungsvertrag mit einem Volumen von 13 Milliarden € zeitgerecht umgesetzt werden könne und die Entwicklung der Magistrale für Europa vorangetrieben werde.

Lindner-Schädlich möchte wissen, welche Summe aus dem gesamten Etat des Nahverkehrs Bayern für die Vorlaufarbeiten zum Transrapid bereitgestellt werden, ob die Bahn den Betrieb des Transrapid übernimmt und dabei betriebswirtschaftlich kalkuliert und welche Trasse zum Flughafen für den Transrapid geplant sei. Werde dann der Regionalverkehr aus dem ost- und nordostbayerischen Raum über die S-Bahngleise geführt? Gleichzeitig seien doch Bestrebungen der DB im Gange, Regionalverkehre von den S-Bahnverkehren zu trennen, um eine höhere Betriebssicherheit zu garantieren. Wie werde überhaupt in Zukunft die Betriebssicherheit garantiert. Es sei auch kurzfristig, wenn eine

tatsächliche Fernbahnanbindung an den Flughafen, gerade im Hinblick auf die EU-Osterweiterung, für die Zukunft ausgeschlossen werde.

Josel räumt ein, dass in der Vergangenheit das eine oder andere Projekt nicht so stringent umgesetzt und dadurch die zeitgerechte Umsetzung nicht erfolgt sei.

Lindner-Schädlich betont, es gehe seit 12 Jahren um das 520-Mio.Paket.

Josel berichtet, das 520-Mio.-Paket gebe es seit 1998, der 10-Minuten-Takt werde seit 12 Jahren diskutiert. Bei der Verwirklichung seien möglicherweise Probleme aufgetaucht und hätten zu Verzögerungen geführt. Aus den Fehlern der Vergangenheit habe man nun Erfahrungen gewonnen und sowohl für das Topprojekt für München, die zweite Stammstrecke der S-Bahn als auch für das Thema Transrapid ein stringenteres Projektmanagement erstellt, so dass der Zeitplan genau eingehalten werden könne. Bei der Magistrale für Europa sei die DB abhängig von der Finanzmittelausstattung vom Bund. Es sei vorgesehen, in Ulm-Neuulm einen Abschnitt zu ertüchtigen und die Donaubrücke viergleisig auszubauen. Auch zwischen Neuulm und Augsburg werde weiter ausgebaut. Diese Ausbautätigkeiten seien jedoch wieder abhängig von den bereitgestellten Haushaltsmitteln – die Rede sei von 3 – 6 Milliarden weniger als ursprünglich geplant. Folglich müssen Prioritäten bei den Projekten gesetzt werden. Zum Transrapid kann Josel die Fragen nach den genauen Zahlen nicht beantworten, da er sie nicht präsent habe, sie könnten jedoch nachgeliefert werden. Er berichtet, die DB betreibe gemeinsam mit der Lufthansa die Versuchsanlage in Ostfriesland. Tochterunternehmen seien in Shanghai gerade dabei, den Transrapid planmäßig in Betrieb zu nehmen.

Der Vorsitzende fragt nach dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Shanghai.

Josel erklärt, der Zeitplan sehe 2004 vor. Aus den Erfahrungen von Shanghai könne man Nutzen für das Betriebskonzept in München ziehen. Im Moment werde das Konzept einer finanziellen Bewertung unterzogen und es laufe eine Analyse über die Erlöspotentiale. Wenn der Realisierungsentscheid komme, sei die DB überzeugt, der geeignete Betreiber für den Transrapid zu sein.

Bei der Fernbahnanbindung sei die Neubaustrecke nach Nürnberg jetzt über Ingolstadt trassiert. Über diese Strecke sollen künftig (ab Ende 2006) die schnellen Verkehre laufen, es gebe hierzu nur leider keine Verbindung zum Flughafen. Aus diesem Grunde sei die Distanz zum Hauptbahnhof zu reduzieren und der Transrapid sei das geeignete Verkehrsmittel dafür. Im Hinblick auf die EU-Anbindung sollen die Verkehre in Zukunft über das Drehkreuz Nürnberg gebündelt werden. Die Verbindung von Osten gehe nach Bayern über Nürnberg nach München. Die S-Bahnzüge der S6 und der Regionalverkehr aus Mühldorf sollen durch den heutigen Flughafenbahnhof, der dann ein Durchgangsbahn sein werde, verkehren. Für die S 1 und S 8 werde eine Abstellanlage konzipiert. Um die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität dieser Verbindungen zu gewährleisten, werden Simulationen angefertigt, um in Zukunft den reibungslosen Betrieb zu garantieren.

Englmann fragt zum 10-Minuten-Takt, wo dieser eingeführt werde. Er gibt zu bedenken, dass sich der Zeitraum der Einführung des 10-Minuten-Takts von 2004 bis mindestens 2010 hinzöge und hält es für sinnvoller, übergangsweise den 15-Minuten-Takt einzuführen. Durch die stufenweise Einführung des 10-Minuten-Takts entstünden unterschiedliche Bedienungsqualitäten in der Region.

Müller fragt nach dem Zeitplan für die Umsetzung der Barrierefreiheit im S-Bahnnetz, insbesondere der großen Knotenpunkte Ostbahnhof und Pasing; ob die Finanzierung hierzu bereits gesichert sei.

Prof. Thalgott weist darauf hin, dass im Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands beschlossen worden sei, vorzugsweise eine Express-S-Bahn zwischen München Zentrum und Flughafen zu errichten. Man habe um eine alternative Planung gebeten, aber darüber noch keine Informationen erhalten. In einem Schreiben von Staatssekretär Großmann vom 10.09.2003 an OB Ude sei mitgeteilt worden, dass Planungen zur Alternative Transrapid mit der Express-S-Bahn vorlägen. Sie fragt, wann diese Alternative vorgestellt werde.

Vill strebt weiterhin die Fernbahnanbindung an.

Josel sagt darauf, die 5 Linienäste, 3 im Westen und 2 im Osten für den 10-Minuten-Takt seien bekannt. Es gebe ein Stufenkonzept, das sich nach dem Bedarf richte. Er äußert sich befremdet darüber, dass jetzt, nachdem das Programm schon 5 Jahre feststehe, noch darüber diskutiert werde. Da hätte man vorher über eine Gleichverteilung der Angebotverdichtung reden müssen.

Englmann wendet ein, es ginge um 10 Jahre zwischen dem ersten und letzten Ausbau – folglich unterschiedliche Situation in den Regionen.

Josel betont, alle Planungen liefen auf den 10-Minuten-Takt hinaus und seien so dimensioniert, dass in den Außenbereichen und Kreuzungsstellen im eingleisigen Betrieb der reibungslose Ablauf weiterhin gewährleistet sei.

Zum Thema Behindertengerechtigkeit teilt Josel mit, hier sei ein Programm für den Ausbau der Stationen im S-Bahnbereich für 200 Mio. DM vereinbart und werde auch sukzessive umgesetzt. Hierbei seien jedoch die enormen Folgekosten z.B. bei den Liftanlagen, die immer wieder Objekte für Vandalen seien, zu bedenken. Die Abwägung sei immer, welche Standards möglich und welche nötig seien. Standards, die hochwertig, aber auch kostengünstig seien. Es könne nur ein Teil der S-Bahnstationen behindertengerecht ausgebaut werden. Die Finanzmittel, die der Freistaat zur Verfügung stellt, reichten bei weitem nicht aus. Wenn die Kosten von DB-Stationen-Services finanziert werden müssten, würden sie auf die Stationspreise umgelegt, folglich auf die Fahrgäste.

Josel stellt klar, die Bahn habe bisher keine Planungen für ein Express-S-Bahn-System durchgeführt. Lediglich der Freistaat habe solche Planungen in Auftrag gegeben. Die Entscheidung, dass man Express-S-Bahnplanungen in die Planfeststellung einbringen wolle,

sei erst vor kurzem getroffen worden. Klar sei, dass so eine Express-S-Bahn auf der gleichen Trasse oder fast gleichen Trasse wie der Transrapid verkehren sollte. Dann seien noch die Probleme Lärm, Emission und Finanzierung zu klären. Die Bahn sei jedoch bisher nicht beteiligt worden.

Er gibt zur Fernbahnanbindung zu bedenken, dass der Hauptanziehungspunkt für die Fernreisenden im Bahnverkehr nicht der Flughafen, sondern der Hauptbahnhof München sei. Alle Züge müssten in den Hauptbahnhof fahren. Der Weg über den Flughafen bedeute für einen großen Teil der Reisenden einen Umweg, für die langen Fernzüge müsse auch eine große, kostenintensive Infrastruktur vorgehalten werden, da sei die Alternative Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen vorzuziehen.

**TOP 1 Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel B V Verkehr und Nachrichtenwesen  
Auswertung des ergänzenden Anhörverfahrens  
Gesamtbeschluss für die Verbandsversammlung**

Breu nimmt Bezug auf die DS 14/03 hin und erläutert deren Inhalte. Er bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Englmann fragt, ob Einzelanträge zu den Autobahnanschlüssen behandelt werden.

Breu bestätigt dies, wenn diese Einzelanträge gestellt würden.

Zöllner gibt zu Protokoll, wegen Bindung an Stadtratsbeschluss gebe es zur Südumgehung und der Express-S-Bahn keine Zustimmung.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands München billigt die Ergebnisse des Auswertungsberichts zum ergänzenden Beteiligungsverfahren und die Ziele und Grundsätze des Regionalen Verkehrskonzepts in der beiliegenden Fassung.
3. Der Planungsausschuss empfiehlt der Verbandsversammlung, die Ziele und Grundsätze des Regionalen Verkehrskonzepts samt Begründungen in der Fassung der heutigen Sitzung zu beschließen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

**TOP 2 Fortschreibung Regionalplan München  
Kapitel A II Zentrale Orte  
Ausweisung der Siedlungsschwerpunkte im**



## Stadt-Umlandbereich

Der Vorsitzende weist auf die Drucksache 15/03 hin.

Keine weiteren Wortmeldungen.

### **Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Planungsausschuss billigt den Entwurf für die Ausweisung der Siedlungsschwerpunkte im Stadt- und Umlandbereich in der beiliegenden Fassung und beauftragt die Geschäftsstelle, ein Anhörverfahren einzuleiten.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

### **TOP 3 Fortschreibung Regionalplan München Kapitel B I 2.4 Vorranggebiete Hochwasser Einleitung des Verfahrens**

Der Vorsitzende bezieht sich auf die Drucksache Nr. 16/03 und bittet um Zustimmung.

Janik berichtet, im Kreise der Landräte sei die Bildung einer Kommission zur Erarbeitung eines solchen Fortschreibungsvorschlags angeregt worden, da im Vorfeld eine Reihe juristischer Fragen zu klären seien. Er lehnt es ab, ohne vorherige intensive Befassung mit Details ins Anhörverfahren einzusteigen.

Der Vorsitzende stellt fest, die LH München sei durch dieses Thema kaum tangiert und stellt frei, welches Verfahren gewählt werde. Wenn die vorbereitende Kommission gleich eingesetzt werde, könne dadurch Zeit und Verfahrenskosten gespart werden.

Hager stimmt der sofortigen Berufung einer Kommission, die die Eckpunkte festlege und dann das Ergebnis dem Planungsausschuss vorlege, zu.

Der Vorsitzende fragt nach der Zusammensetzung der Kommission:

### **Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.

2. Der Planungsausschuss setzt zur Fortschreibung des Regionalplans „Vorranggebiete Hochwasser“ folgende Kommission ein:

Landkreis Dachau	1. Bgm. Nustede (Karlsfeld),
Landkreis Ebersberg	1. Bgm. Hailer (Grafing),
Landkreis Erding	stv. Landrat Gotz,
Landkreis Freising	Landrat Pointner
Landkreis Fürstenfeldbruck	1. Bgm. Waibel (Olching),
Landkreis München	Landrat Janik,
	1. Bgm. Detig (Pullach),
Landkreis Starnberg	1. Bgm. Hager (Krailling),
LH München	Dr. Dengler.

Das Ergebnis der Beratung soll dem Planungsausschuss zur weiteren Behandlung vorgelegt werden.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

**Top 4 Fortschreibung Regionalplan München**  
**Kapitel B II 6 Fluglärmschutzbereiche zur Lenkung**  
**der Bauleitplanung**  
**Einleitung des Verfahrens**

Breu bezieht sich auf die Drucksache 17/03. Er bittet um Kenntnisnahme und Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. In Umsetzung des Landesentwicklungsprogramms 2003 beantragt der Regionale Planungsverband München beim Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen die Vorlage von Lärmschutzzonenkarten für den Verkehrsflughafen München, den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen und den Flugplatz Fürstenfeldbruck, um entsprechende Lärmschutzbereiche samt Ausnahmen im Regionalplan regeln zu können.

Diese Karten sind jeweils mit Darlegung der entsprechenden Grundlagen der Berechnung (s. o. I. 3). zu versehen, um dem Regionalen Planungsverband eine Entscheidung auf transparenter Grundlage zu ermöglichen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

**Top 5      Mitwirkung des Regionalen Planungsverbands München  
bei der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und  
Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung**

**Verlegung der Bundesstraße 301 Freising – Au i. d. Hallertau  
Nordostumfahrung Freising**

Der Vorsitzende bezieht sich auf die Drucksache 18/03 mit Anlagen.

Pointner gibt zu bedenken, Eingriffe in Landschaft und Natur bringe jede Trasse mit sich. Die Trasse C2-I habe jedoch eine deutliche Entlastungswirkung und solle deshalb ebenfalls mit aufgenommen werden.

Der Vorsitzende bestätigt, die Trassen C1 und C4a kämen dem Siedlungsgebiet sehr nahe und die Alternative C2-I sei für die betroffenen Anwohner sicher angenehmer. Die Vor- und Nachteile aller drei Trassen seien in Bezug auf Eingriffe in Natur und Landschaft, Flächenverbrauch und Entlastung für die Bürger abzuwägen.

Keine weiteren Wortmeldungen.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Regionale Planungsverband München stimmt der Nordostumfahrung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 Freising – Au i. d. Hallertau auf den Wahllinien C1, C4a und C2-I zu.
3. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses sollen insbesondere im Bereich der Verknüpfung mit der B 11/B 11a die Versiegelung und der Flächenbedarf minimiert werden.

Abstimmung: einstimmig angenommen.

Keine weiteren Wortmeldungen.

Der Vorsitzende dankt den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender

Protokollführerin

Ude  
Oberbürgermeister

Sandner  
Verw.Angestellte