

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

207. Sitzung des Planungsausschusses  
des Regionalen Planungsverbands München am 21.04.2009  
im Großen Sitzungssaal des Rathauses der LH München

- Öffentlich -

### **Beratungsgegenstände:**

Zweiter S-Bahn-Stammstreckentunnel  
Bericht des Verbandsvorsitzenden, Oberbürgermeister Christian Ude,  
zum Expertenhearing des Münchner Stadtrats am 25.03.2009

1.     Stellungnahme zur Teilfortschreibung des  
Landesentwicklungsprogramms Bayern  
- Ziviler Luftverkehr Ziele B V 1.6.5 und B V 1.6.8
  
2.     Mitwirkung des Regionalen Planungsverbands München  
bei der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und  
Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung  
  
hier: Nachfolgenutzung für den Militärischen Flugplatz  
Fürstenfeldbruck: Trabrennbahn, Gemeindesport-  
zentrum, Südumfahrung; Gemeinde Maisach
  
3.     Aufhebung der Lärmschutzzonen für den  
Flughafen Fürstenfeldbruck
  
4.     Gemeinsamer Diskussionsvorschlag zur LEP-Änderung  
- Einzelhandel durch den Bayerischen Städtetag, den  
Bayerischen Gemeindetag und den Bayerischen Landkreistag  
sowie die Regionalen Planungsverbände in Bayern



Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

**Zweiter S-Bahn-Stammstreckentunnel  
Bericht des Verbandsvorsitzenden, Oberbürgermeister Christian Ude,  
zum Expertenhearing des Münchner Stadtrats am 25.03.2009**

Der Vorsitzende informiert kurz über den Verlauf des Expertenhearings im Münchner Stadtrat. Die Diskussion mit den Experten habe keinen Konsens in dem Sinn ergeben, dass eine Seite die andere Seite überzeugt hätte. Das habe er bisher nur einmal erlebt, beim Hearing zum Olympiastadion, wo sich die anfänglich überwältigende Mehrheit mit der Vorstellung, der Fußball könne im alten Stadion bleiben, es müsse nur umgebaut werden, mit der 100%igen Überzeugung aller nach dem Hearing geendet habe, das gehe nicht.

Die Befürworter einer Südringlösung sind es nach wie vor, die Befürworter des S-Bahn-Stammstreckentunnels seien es auch. Die Befürworter des Südrings halten viele Fragen betreffend den Tunnel für offen. Aber das Mehrheitsergebnis der angehörten Experten gehe wohl in die Richtung, dass sich die Argumente für den zweiten Tunnel erhärtet haben.

Vorhabensträger sei ja nicht die Stadt München, auch nicht der Regionale Planungsverband, sondern die Bahn. Genehmigungsbehörde sei das Eisenbahnbundesamt, finanziert wird das Vorhaben vom Freistaat Bayern und der Bundesrepublik Deutschland. Als Zwischenergebnis könne man festhalten, dass der Vorhabensträger, die Bahn, ausschließlich den zweiten Tunnel befürwortet und realisieren will. Das sieht auch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie so. Und auch die Bundesrepublik hat sich wohl, soweit Finanzierungsgespräche schon geführt wurden, ebenfalls für diese Lösung ausgesprochen.

Er sage das deshalb so deutlich, weil gelegentlich so getan werde, als ob der Münchner Stadtrat und vielleicht auch der Regionale Planungsverband und dieser oder jener Bezirksausschuss jeweils eine eigene S-Bahnpolitik machen könnten. So sei es nicht. Es gebe nur einen S-Bahnbetreiber, das sei die S-Bahngesellschaft der Bahn. Und die wolle den zweiten Tunnel mit Unterstützung des Freistaats und der Bundesrepublik Deutschland. Auch der Münchner Verkehrsverbund habe sich nach vielen Untersuchungen des Fahrgastaufkommens und Befragung der Fahrgäste eindeutig für den Tunnel ausgesprochen.

Er habe versucht, sieben Thesen zusammenzufassen, die nicht im Namen aller aufgestellt werden könnten, sondern im Namen der Institutionen, die er gerade genannt habe: S-Bahn, Planungsreferat der LH München, Regierung von Oberbayern, Münchner Verkehrsverbund. Auch des Regionalen Planungsverbands, da hat sich Herr Breu sehr engagiert eingebracht.

- ⇒ Erstes Argument. Die jetzt Genannten sehen übereinstimmend einen eindeutigen Kundenwunsch für den zweiten S-Bahntunnel. Deshalb, weil die Zahl der Fahrgäste, die in der Innenstadt ankommen oder umsteigen wollen, viel höher ist als die Zahl der Fahrgäste, die ein Ziel im Münchner Süden, etwa am Kolombusplatz, ansteuern. Das könne man bedauern, weil man das Fahrgastaufkommen lieber gleichmäßiger im Stadtgebiet verteilen möchte. Aber die Leute wollen nun einmal entweder in der Innenstadt einkaufen und Besorgungen machen oder in der Innenstadt auf die U-Bahn umsteigen.
- ⇒ Deswegen, darauf habe vor allem das StMWIVT hingewiesen, seien die größten Umsteigeeffekte vom Autoverkehr auf den S-Bahnverkehr im Fall des Baus des zweiten S-Bahntunnels zu erwarten. Bei Zukunftsprognosen sei immer ein Stück Unsicherheit und Spekulation enthalten. Aber die Aussage des Ministeriums wie auch des MVV seien eindeutig. Die Umsteigeeffekte vom Auto auf die Schiene sind im Fall des zweiten Tunnels am größten.
- ⇒ Bei einem S-Bahntunnel gebe es Ärger während der Bauzeit, allerdings beachtlichen, wie man vor allem aus dem Stadtteil Haidhausen wisse. Aber bei einer S-Bahn Südring-Lösung bekäme man verstärkten Verkehr an der Oberfläche, eine erhöhte Zahl von betroffenen Nachbarn (Wohnen oder Gewerbe) und deswegen auch einen erhöhten Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen, die nicht immer die Stadt verschönern. Es ist nicht immer so, dass Lärmschutz die Nachbarschaft erfreut. Er wird zwar gefordert, weil er vor Lärm schützt – aber er wird hinterher gegeißelt, weil er scheußlich ausschaut und als Mauer die Stadt durchteilt.
- ⇒ Das sei nun vor allem für die Stadt München ein gravierendes Argument: der zweite Tunnel sei gewissermaßen eine erste Baustufe für den Expressanschluss des Flughafens. Im Fall des Südrings sei das nicht so. Und was er sich für die LH München nicht vorstellen könne, das sei eine U-Bahn in den Münchner Norden, die parallel zu den vorhandenen Schienenverbindungen der bereits vorhandenen U-Bahn geführt werde. Das ist ein Hinweis, den er auch gerade an den Landkreis München gegeben habe. Die vom Landkreis München im Betrieb mitzufinanzierende U-Bahn nach Garching würde ja in großem Ausmaß unwirtschaftlicher werden, wenn nachträglich eine Parallelführung gebaut würde. Hier sei die Stadt München als Betreiber der U-Bahn herausgefordert, aber auch der Landkreis als Finanzier der vorhandenen U-Bahn nach Garching. Eine zusätzliche Nord-U-Bahn halte er nicht für realistisch, es wäre überdies eine Kampfansage an den Landkreis München, der ja Finanzlasten im Zusammenhang mit der jetzt gebauten Garchingener Linie übernommen hat.
- ⇒ Die Zeitplanung. Nur die Stammstrecke sei im wesentlichen fertig geplant und deswegen bis 2018 realisierbar. In Verhandlungen mit der Bundesregierung in Zusammenhang mit der Olympiabewerbung sei das einzige Problem die Zeitschiene bei den größeren Vorhaben wie Hauptbahnhof

und Stammstrecke. Beim Südring gibt es noch nicht einmal eine Planung, es gebe Machbarkeitsüberlegungen.

- ⇒ Weder die LH München noch der Regionale Planungsverband München können eine S-Bahnpolitik erzwingen als lediglich Beteiligte im Verfahren. Ergebnis einer Verhinderungsstrategie wäre ja nur, dass man etwas, was die LH München und der MVV und die Fahrgäste seit über einem Jahrzehnt forderten, nicht bekäme – nämlich einen Ausbau des Rückgrats im S-Bahnverkehr, der die Störanfälligkeit des Systems beseitigt. Es wäre ein groteskes Ergebnis, wenn ausgerechnet die LH München, die den Freistaat seit den 80er Jahren drängt, einen 10-Minutentakt zu ermöglichen und die Störanfälligkeit des S-Bahnsystems zu überwinden, jetzt eine solche in greifbarer Nähe liegende Lösung vereitelte.
- ⇒ Finanzen. Er wolle nur darauf hinweisen, dass es keine seriöse Kostenschätzung geben könne, solange es keine Planung gibt. Das gelte für den Südring, für den es Vorüberlegungen aber keine Planung gibt, die mit der Planungstiefe des zweiten S-Bahntunnels vergleichbar sei. In den Medien werde der Südring immer mit 400 bis 600 Mio € zitiert. Das sei im Hearing nicht bestätigt worden, sondern als eine Schätzung von interessierter Seite beurteilt worden.

Der Stadtrat werde Ende Mai 2009 über die weitere Beschlussfassung der LH München befinden. Von der Fraktion der Grünen sei noch ein sehr umfangreiches Papier eingebracht worden mit vielen Fragen, die bis zu diesem Termin beantwortet werden sollen.

Wortmeldungen zum Bericht gibt es nicht. Weiter zu

## **TOP 1      Stellungnahme zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern - Ziviler Luftverkehr Ziele B V 1.6.5 und B V 1.6.8**

Der Vorsitzende erklärt, in seiner Rolle als Vorsitzender und der als Münchner OB gebe es durchaus unterschiedliche Betrachtungsweisen.

Der Stadtrat der LH München habe noch keinen Beschluss gefasst, er werde sich aber nach dem Vorschlag des Planungsreferats äußern. Er selbst werde sich einem entsprechenden Antrag des Stadtrats anschließen.

Als Vorsitzender des Planungsverbandes habe er jedoch Verständnis für die Position der Geschäftsstelle. Er stellt fest, Herr Breu habe das in seiner Rolle einzig Richtige getan. Er stützt sich nämlich auf die bisherige Beschlussfassung des Planungsausschusses zu diesem Themenkreis. Es gebe 3 verschiedene Positionen: die Nachbargemeinden und die Stadt München, die dezidiert dagegen seien, die Stimmen aus dem Norden, die meinen, das sei Kirchturmpolitik, die die Problema-

tik auf andere abwälzt. Und es gebe auch etliche Gemeinden, die nicht spürbar betroffen sind.

Herr Breu habe die bisherige Linie, die im Planungsverband mehrheitsfähig war, zusammengefasst.

Breu erläutert die Inhalte der Drucksache 01/09 und bittet, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Assal stellt den **Änderungsantrag**: Satz 1 des LEP-Ziels B V 1.6.5 soll ergänzt werden und lauten: „Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand als reiner Werks- und Forschungsflughafen gesichert werden. Eine Öffnung des Sonderflughafens für zusätzliche Verkehre wie beispielsweise den Geschäftsreiseflugverkehr soll nicht zugelassen werden.“

Roth stimmt der Formulierung im Änderungsantrag „Geschäftsreiseflugverkehr“ zu, **beantragt** jedoch den **Zusatz** „Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Genehmigungsbestand vor dem 23.07.2008 gesichert werden“.

Gotz kritisiert, dass enorme Energien für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Flughafens München II aufgewendet, jedoch die Infrastruktur in der Region um den Flughafen und nach Osten völlig vernachlässigt werde. Am Flughafen München entstehe ein Drehkreuz. Den auf sie zukommenden verkehrlichen Anforderungen sei die Region nicht gewachsen. Die durch die Flughäfen Oberpfaffenhofen und Fürstenfeldbruck Betroffenen wehrten sich dagegen mit Erfolg und wälzten damit sämtliche negativen Belastungen auf die Bewohner im Erdinger Moos ab.

Rehm verweist auf das LEP, nach dem am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ein Flugbetrieb im Umfang der durch die Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 23.07.08 erteilten Genehmigung zu ermöglichen sei. Der Landkreis Dachau vertrete die Meinung, dass der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen seinen Flugbetrieb zumindest im Umfang der erteilten Genehmigung umsetzen solle. Rehm spricht sich gegen eine LEP-Änderung aus.

Der Vorsitzende stellt fest, es gebe unterschiedliche Interessenlagen. Er werde versuchen, die Abstimmung so zu gestalten, dass jeder Gelegenheit habe, seine Haltung deutlich zu machen. Es gebe einen Änderungsantrag und zu diesem wiederum einen Änderungsantrag: Die Öffnung für zusätzliche Verkehre wie Geschäftsreiseflugverkehre solle ausdrücklich nicht zugelassen werden. Beim zweiten Änderungsantrag werde der Zeitpunkt der Rückwirkung angesprochen. Es sei nun die Frage, ob man über beide Anträge gesondert abstimmen solle.

Schwaiger unterstützt die Darlegungen von Gotz. Er berichtet, es gebe einen Beschluss des Landkreises Freising, wonach das LEP in seinem jetzigen Bestand nicht verändert werden solle. Die Änderung sei mehrheitlich abgelehnt worden. Der jetzt gültige LEP-Text sei 2006 aufgenommen worden und hier sei be-

reits auch die Vorrangfläche Flughafen verankert worden. Er plädiert, das LEP in seinem jetzigen Gültigkeitsbereich zu belassen.

Schneid erklärt, Fürstentfeldbruck sei der dichtest besiedelte Landkreis. Die bestehenden Belastungen durch die Flugverkehre in Oberpfaffenhofen und Josenwang sollten auf ein Minimum beschränkt werden. Sie bittet, den Beschlussvorschlag um beide Änderungen zu erweitern.

Göbel unterstützt ebenfalls die beiden Ergänzungsanträge. Er erklärt, es gehe hier nicht um die Verhinderung der 3. Start- und Landebahn durch die Öffnung von Oberpfaffenhofen.

Schneider führt aus, dass die nördliche Region mit der Beschlussvorlage leben könne. Sie könne aber nicht mit der rückwirkenden Inkraftsetzung leben. Einfach deswegen, weil damit ein Bescheid der Regierung von Oberbayern ausgehebelt würde, der die negativen Auswirkungen der Erweiterung des Flughafens Oberpfaffenhofen schon im Bescheid festgehalten hat – die Raumverträglichkeit sei bereits geprüft worden und würde durch eine rückwirkende Inkraftsetzung der LEP-Änderung zurückgenommen.

Auch das was Kollege Assal vorgeschlagen habe, sei wohl vom Grunde her mehrheitsfähig im nördlichen Bereich der Region. Deswegen, weil er eine Kirchturmpolitik eben nicht betreiben wolle.

Aber er bitte auch zu verstehen, dass es ein fürchterliches Signal sei, wenn man gleichzeitig einen Bescheid der Regierung von Oberbayern nachträglich über das LEP auszuhebeln versuche und eine angedachte Kapazitätserweiterung schon mal beim Flughafen München mit aufnehme, obwohl es noch nicht einmal einen Bescheid der Regierung von Oberbayern über eine Umsetzung der 3. Start- und Landebahn gebe. Er bitte um Verständnis, dass man in der Region versuchen solle, auch eine Geschlossenheit bei der objektiven Betrachtung zu finden: Das betreffe den Bau der 3. Start- und Landebahn, aber auch die hier vorliegende Frage. Er könne grundsätzlich dem Antrag von Herrn Assal zustimmen. Die Ergänzung des Landkreises Starnberg mit der Rückwirkung sei für ihn auf keinen Fall zu akzeptieren und würde, glaube er, eine sehr krasse und starke Trennung innerhalb dieser Region hervorrufen. Sowohl der Landkreis Dachau, mit Sicherheit aber der Landkreis Erding und der Landkreis Freising müssten sich dann doch als Mitglieder zweiter Klasse der Region fühlen. Sie hätten heute schon 430 000 Flugbewegungen jährlich. Eine Erhöhung auf 610.000 Flugbewegungen sei geplant. Das sei eine ganz andere Dimension als die bei Oberpfaffenhofen.

Auch der Vorsitzende hält eine rückwirkende Änderung nicht für sinnvoll. Er vergleicht mit der Bauleitplanung und stellt fest, hier mache eine rückwirkende Änderung z. B. bei bereits erteilten Baugenehmigungen auch keinen Sinn. Er äußert Verständnis dafür, dass Betroffene die Belastungen des Flugverkehrs gerne verlagern – die Münchner haben das auch so gemacht.

Der Vorsitzende appelliert an die Ausschussmitglieder, im Interesse der gesamten Region abzuwägen und abzustimmen.

Roth fordert, über seinen Antrag abzustimmen.

**Beschluss zum Änderungsantrag Landrat Roth:**

- a) Satz 1 des LEP-Ziels B V 1.6.5 soll ergänzt werden und lauten:  
„Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Genehmigungsbestand vor dem 23.07.2008 als reiner Werks- und Forschungsflughafen gesichert werden.  
Eine Öffnung des Sonderflughafens für zusätzliche Verkehre wie beispielsweise den Geschäftsreiseflugverkehr soll nicht zugelassen werden.“

Abstimmung: Mehrheitlich abgelehnt.

**Beschluss zum Änderungsantrag StR Dr. Assal:**

- a) Satz 1 des LEP-Ziels B V 1.6.5 soll ergänzt werden und lauten:  
„Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand als reiner Werks- und Forschungsflughafen gesichert werden.  
Eine Öffnung des Sonderflughafens für zusätzliche Verkehre wie beispielsweise den Geschäftsreiseflugverkehr soll nicht zugelassen werden.“

Abstimmung: Bei 7 Gegenstimmen angenommen.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Regionale Planungsverband München nimmt zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern – ziviler Luftverkehr vom 09.12.2008 wie folgt Stellung:
  - a) Satz 1 des LEP-Ziels B V 1.6.5 soll ergänzt werden und lauten:  
„Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand als reiner Werks- und Forschungsflughafen gesichert werden.  
Eine Öffnung des Sonderflughafens für zusätzliche Verkehre wie beispielsweise den Geschäftsreiseflugverkehr soll nicht zugelassen werden.“
  - b) Mit der Streichung von Satz 2 im LEP-Ziel B V 1.6.5 besteht Einverständnis.
  - c) Mit der Ergänzung des LEP-Ziels B V 1.6.8 besteht Einverständnis.



Abstimmung: Bei 7 Gegenstimmen angenommen.

**TOP 2 Mitwirkung des Regionalen Planungsverbands München  
Bei der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und  
Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung**

**Hier: Nachfolgenutzung für den Militärischen Flugplatz  
Fürstenfeldbruck: Trabrennbahn, Gemeindegport-  
Zentrum, Südumfahrung: Gemeinde Maisach**

Breu informiert über die Planungen der Gemeinde Maisach. Er stellt fest, es gebe zu den Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken und bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Keine weiteren Wortmeldungen.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Gegen die geplante Errichtung einer Trabrennbahn, eines Gemeindegportzentrums und der Südumfahrung in der Gemeinde Maisach, Lkr. Fürstenfeldbruck, bestehen keine regionalplanerischen Bedenken.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimmen.

**TOP 3 Aufhebung der Lärmschutzzonen für den  
Flughafen Fürstenfeldbruck**

Breu erläutert die Drucksache 03/09 und bittet um Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Keine weiteren Wortmeldungen.

## **Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Geschäftsführer wird beauftragt, für die folgende Änderung des Kapitels B II 6 des Regionalplans München - Aufhebung der Lärmschutzbereiche des militärischen Flugplatzes Fürstenfeldbruck - ein Anhörverfahren durchzuführen:

### B II Siedlungswesen

- a) In Ziel 6.1 Absatz 1 wird „Fürstenfeldbruck“ gestrichen.

Absatz 2 erhält folgende Fassung: „Lage und Abgrenzung bestimmen sich nach der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ i.M. 1:100.000 sowie nach der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ – Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Fürstenfeldbruck Tektur 2, der Tekturkarte zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ – Lärmschutzbereich für den Flughafen München-Riem, der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ – Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Erding Tektur 1 und der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ – Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Lechfeld Tektur 1, jeweils i.M. 1:100.000, die Bestandteil dieses Regionalplans sind.

- b) In Ziel 6.2 Absatz 1 wird „Fürstenfeldbruck“ gestrichen.

- c) Ziel 6.3.1 „**Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Fürstenfeldbruck**“ entfällt.

Ziel 6.3.2 erhält die Ziffer „6.3.1“, Ziel 6.3.3 erhält die Ziffer „6.3.2“ und Ziel 6.3.4 erhält die Ziffer „6.3.3“.

- d) Die Zielkarten 2 I und 2 u „Siedlung und Versorgung“ – Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Fürstenfeldbruck und die Karten 2 u „Siedlung und Versorgung“, Ausnahmen von den Lärmschutzbereichen zur Lenkung der Bauleitplanung – Militärischer Flugplatz Fürstenfeldbruck Tektur 1 und Tektur 2 entfallen.

Die Begründung ist entsprechend anzupassen:

Die Begründung zu 6.1 Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„In der Region München gibt es den Flughafen München am Standort Erding-Nord/Freising, den militärischen Flugplatz Lechfeld und den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen jeweils mit Strahlflugbetrieb.“

Absatz 2 Satz 3 erhält folgende Fassung: „Dies entspricht den Raumordnungsgrundsätzen (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, Art. 2 Nr. 11 BayLplG und den Erfordernissen der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 4 und Abs. 6 BauGB).

In Absatz 3 wird „(siehe LEP 1994, B XIII 3.2.1)“ gestrichen.

In der Begründung Zu 6.2 wird in Absatz 3 „Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen“ ersetzt durch „Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit“.

In der Begründung zu 6.3 Absatz 1 wird „(s. LEP B XIII 3.2.1)“ ersetzt durch „(s. LEP Begründung B V Zu 6.4.1 u. 6.4.2)“.

Zu 6.3.1 entfällt. Zu 6.3.2 wird zu „Zu 6.3.1“, Zu 6.3.3 wird zu „Zu 6.3.2“ und Zu 6.3.4 wird zu „Zu 6.3.3“.

3. Der Geschäftsführer wird beauftragt, für die Erstellung des Umweltberichts ein Scoping-Verfahren vor Einleitung des offiziellen Anhörverfahrens durchzuführen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimme.

**TOP 4      Gemeinsamer Diskussionsvorschlag zur LEP-Änderung  
- Einzelhandel durch den Bayerischen Städtetag, den  
Bayerischen Gemeindetag und den Bayerischen Landkreistag  
Sowie die Regionalen Planungsverbände in Bayern**

Breu legt die Inhalte der Drucksache 04/09 und deren Anlagen dar. Er bittet um Zustimmung zum ergänzten Beschlussvorschlag.

Keine weiteren Wortmeldungen.

**Beschluss:**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Regionale Planungsverband München stimmt dem Formulierungsvorschlag der Arbeitsgruppe Einzelhandel im Landesentwicklungsprogramm, an der die 3 kommunalen Spitzenverbände und Geschäftsführer Regionaler Planungsverbände beteiligt waren, zu.

Die in (Z 3) beschriebenen Schwellenwerte für innenstadtrelevante Sortimente sind noch nicht endgültig und sollen im Verlauf der weiteren Diskussion unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Wirkungen konkretisiert werden.

Der Planungsausschuss beauftragt den Vorsitzenden, gemeinsam mit den anderen Regionalen Planungsverbänden, dem Bayer. Städtetag, dem Bayer. Gemeindetag und dem Bayer. Landkreistag eine entsprechende Änderung des Landesentwicklungsprogramms beim zu-

ständigen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie zu beantragen.

Abstimmung: Annahme ohne Gegenstimmen.

Breu weist auf die den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellten Regionalpläne in der aktuellen Fassung und diverse vorgelegte Statistiken hin. Er kündigt an, die nächste Sitzung werde voraussichtlich im Landratsamt Starnberg stattfinden.

Der Vorsitzende stellt fest, es gebe keine weiteren Wortmeldungen. Er dankt den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender

Protokollführerin

gez.  
OB Ude

gez.  
Sandner  
Verw.Angestellte