ANLAGE 1 zu Drucksache Nr. 1/18
247. PA-Sitzung, 13.03.2018

Gesamtfortschreibung des Regionalplans München

Synopse

Verzeichnis der Stellungnahmen

Stellungnahmen im 3. Anhörverfahren

Im dritten Anhörverfahren, an dem alle 194 **RPV-Mitglieder** und die Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit beteiligt wurden, haben 139 Mitglieder des Regionalen Planungsverbands München keine Änderungswünsche abgegeben oder Bedenken geltend gemacht. Die RPV-Mitglieder

Au in der Hallertau
Eresing
Finning
Forstern
Fuchstal
Gräfelfing
Haag a.d. Amper
Inning am Ammersee
Karlsfeld
Olching
Poing
Sauerlach
Türkenfeld
Unterdießen
Windach

LRA Ebersberg
LRA Landsberg am Lech

haben das ausdrücklich zurückgemeldet.

Diejenigen RPV-Mitglieder, die zwar keine grundsätzlichen Bedenken, aber Hinweise abgegeben haben, sowie die Rückmeldungen mit Bedenken und Änderungswünschen sind in der ausführlichen Zusammenstellung mit Abwägungsvorschlägen in die Liste dieser Synopse aufgenommen.

Bei den **Trägern öffentlicher Belange** haben die Organisationen

Autobahndirektion Südbayern
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Deutsche Bahn AG – DB Immobilien
Deutscher Wetterdienst
Eisenbahn-Bundesamt
Handelsverband Bayern e.V.
Landesfischereiverband Bayern e.V.
Regionaler Planungsverband Allgäu
Regionaler Planungsverband Augsburg
Planungsverband Region Ingolstadt
Planungsverband Region Oberland
Regionaler Planungsverband Landshut
Regionaler Planungsverband Südostoberbayern

keine Bedenken geäußert bzw. Ihr Einverständnis zum vorliegenden Entwurf dokumentiert.

Auch hier sind diejenigen Organisationen mit Hinweisen, Änderungswünschen und Bedenken in die Liste aufgenommen.

Die jeweiligen **Abwägungsvorschläge** in der dritten Spalte sind dann rot markiert, wenn sie zu Änderungen am Entwurf führen.

Verzeichnis der abgewogenen Stellungnahmen
(siehe Synopse)

Gemeinden / Städte / Landkreise (alphabetisch)

Attenkirchen 63, 70
Berglern 3
Brunnthal 18, 22
Dachau 4, 25
Denklingen 17
Dorfen 17, 65
Eching (FS) 1, 17, 23, 59
Eitting 18, 65
Fahrenzhausen 7, 65
Feldkirchen 66
Fürstenfeldbruck 26, 60
Garching 18
Gauting 25, 29, 63
Gilching 29
Grasbrunn 24, 26
Gröbenzell 26
Grünwald 63
Haar 21
Haimhausen 24
Hallbergmoos 3, 21, 63, 67
Kirchheim b. München 2
Kirchseeon 59
Kranzberg 69
Langenbach 31, 64
Langenpreising 25
Landeshauptstadt München 6, 59
Landratsamt Dachau 6, 26, 26, 28, 65, 67, 69
Landratsamt Fürstenfeldbruck 62, 118
Landratsamt Starnberg 7, 19, 28
Markt Indersdorf 5, 7, 14, 15, 19, 20, 21, 63, 68
Markt Schwaben 6

Marzling 8, 31, 64, 69, 70
Moosburg an der Isar 64, 69
Neubiberg 24
Neufahrn bei Freising 62, 65, 74, 78, 118
Oberding 2
Oberhaching 8, 62, 65
Oberschleißheim 26, 64
Ottobrunn 22
Petershausen 3
Planegg 22, 95
Pliening 1
Schwabhausen 20
Starnberg 8, 19, 61, 63
Taufkirchen (MUC) 7, 24, 67
Taufkirchen (Vils) 16
Unterföhring 6, 61, 65
Unterhaching 6, 60
Unterschleißheim 22
Vaterstetten 23
Walpertskirchen 2, 21
Weßling 18, 28
Wörth 60, 108
Wolfersdorf 63, 70
Zolling 63, 70

Sonstige

Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten – EBE 94
Bayerischer Bauernverband 25, 27, 107
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) 3
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege 1
Bayerisches Landesamt für Umwelt 18
bayernets GmbH 1
Bund Naturschutz in Bayern e.V. 4, 22, 94, 118
Flughafen München GmbH 3
Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK) 3

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) / Stadtwerke München (SWM) 2, 74
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) 1
Regierung von Oberbayern 18, 26, 59, 94
Staatliches Bauamt Freising 2
Staatliches Bauamt Rosenheim 3
Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) 59, 64
Wasserwirtschaftsamt München 18
Wasserwirtschaftsamt Rosenheim 1
Wasserwirtschaftsamt Weilheim 95

Nach Anhörschluss eingegangen:

Hebertshausen 119
Moosinning 119

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Allgemein	**MVV** Seitens des MVV waren bereits mit Mail vom 15.05.2017 umfangreiche Anmerkungen und Ergänzungen eingebracht worden. Leider sind diese im aktuellen Entwurf des Regionalplans (noch) nicht berücksichtigt. Es wäre schön, wenn diese (zumindest in Teilen) aufgenommen werden könnten. Bezüglich der im neuen Entwurf des Regionalplans eingepflegten Anmerkungen und Ergänzungen besteht Einverständnis. **Gemeinde Pliening** Die Gemeinde wiederholt ihre Stellungnahme vom 23.05.17 (siehe Synopse vom 26.09.17). **Gemeinde Eching** Auf die Stellungnahmen vom 07.07.2016 und vom 05.12.2017 sowie die gemeinsame Stellungnahmen der Nordallianzgemeinden wird verwiesen. **Bayernets** Hinweise zum ungehinderten Betrieb, zur Wartung und zum bedarfsgerechten Ausbau der Anlagen werden gegeben. Im Übrigen bestehen zu den Änderungen der 3. Anhörung keine Einwendungen. **Wasserwirtschaftsamt Rosenheim** Auf die Stellungnahmen vom 14.06.2016 bzw. vom 11.05.2017 wird verwiesen. **Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege** Auf die Stellungnahmen vom 19.04.2016 und vom 20.03.2017 wird verwiesen. Der Umweltbericht ist hinsichtlich der betroffenen Bodendenkmäler zu ergänzen. Der Schutz des kulturellen Erbes ist als aktives Ziel zu	**MVV** Hinsichtlich der Berücksichtigung der mit Mail vom 15.05.2017 eingebrachten Anmerkungen und Ergänzungen wird auf die Synopse vom 26.09.17 verwiesen (Anlage zur Drucksache 5/17 der PA-Sitzung vom 26.09.2017). Dort ist die Abwägung aller Anregungen dokumentiert. Zahlreiche Anmerkungen und Ergänzungen des MVV sind in den Fortschreibungs-Entwurf eingeflossen. Stellungnahmen können nur noch zu den als Ergebnis des 2. Anhörverfahrens vorgenommenen Änderungen Berücksichtigung finden. Mit diesen zeigt sich der MVV einverstanden. **Gemeinde Pliening** Die Einwände und Anmerkungen der Gemeinde Pliening waren umfassend abgewogen und behandelt worden. Die Ergebnisse können der Synopse vom 26.09.17 entnommen werden. Diese sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert (siehe PA-Sitzung 26.09.2017). **Gemeinde Eching** Diese Stellungnahmen waren umfassend abgewogen und behandelt worden. Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017). **Bayernets** Betrieb, Wartung und bedarfsgerechter Ausbau sind grundsätzlich gewährleistet. **Wasserwirtschaftsamt Rosenheim** Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017). **Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege** Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017). Im Umweltbericht wird auf das BayDSchG verwiesen. Es wird

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	formulieren.	vorgeschlagen, die Begründung B V Zu G 1.3 um folgenden Satz zu ergänzen. Der Schutz des kulturellen Erbes ist von besonderer Bedeutung.
	Gemeinde Oberding Die Gemeinde stellt fest, dass die Stellungnahmen nicht berücksichtigt wurden. Aus diesem Grund werden die abgegebenen Stellungnahmen zu den vorangegangenen Anhörungsverfahren aufrechterhalten.	**Gemeinde Oberding** Die Stellungnahmen der Gemeinde Oberding waren berücksichtigt worden. Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017). Es wird noch mal darauf hingewiesen, dass die von der Gemeinde Oberding zuletzt vorgetragenen Bedenken Festlegungen des LEP betrafen und nicht in der Regelungskompetenz des RPV liegen.
	Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft Auf die Stellungnahmen vom 15.06.2016 und vom 28.04.2017 wird verwiesen.	**Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft** Es darf auf die getroffenen Abwägungen verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017).
	Staatliches Bauamt Freising Zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans München (3. Anhörung gibt es keine Einwände. Die Stellungnahmen zu den beiden vorhergehenden Anhörungen behalten weiterhin Gültigkeit.	**Staatliches Bauamt Freising** Diese Stellungnahmen waren umfassend abgewogen und behandelt worden. Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017).
	Gemeinde Kirchheim Die Gemeinde hält vollinhaltlich an der Stellungnahme vom 14.06.2016 fest.	**Gemeinde Kirchheim** Die Stellungnahme der Gemeinde Kirchheim war umfassend abgewogen und behandelt worden. Die getroffene Abwägung ist auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 06.12.2016).
	Gemeinde Walpertskirchen Die geplanten Änderungen werden grundsätzlich positiv bewertet. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass die finanzielle Belastung nicht ausschließlich zu Lasten der Gemeinden geht.	**Gemeinde Walpertskirchen** Die Abwälzung finanzieller Belastungen ausschließlich zu Lasten der Gemeinden wäre nicht praktikabel.
	An den Stellungnahmen vom 22.07.16 und vom 12.05.17 wird festgehalten.	Es darf auf die getroffenen Abwägungen verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017).

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Staatliches Bauamt Rosenheim Auf die Stellungnahme vom 11.05.16 wird verwiesen.	**Staatliches Bauamt Rosenheim** Es darf auf die getroffenen Abwägungen verwiesen werden (PA-Sitzung vom 06.12.2016).
	Gemeinde Hallbergmoos Die Gemeinde bittet um Mitteilung, inwieweit ihre Forderungen in den Regionalplan aufgenommen wurden.	**Gemeinde Hallbergmoos** Es wird um Verständnis gebeten, dass es nicht leistbar ist, alle 194 Verbandsmitglieder und die darüber hinaus beteiligten Planungsträger persönlich über die Ergebnisse der Abwägung der Stellungnahmen zu unterrichten. Diese sind wie immer den Unterlagen der Verbandssitzungen zu entnehmen und auf der Homepage des RPV eingestellt.
	Gemeinde Petershausen An der Stellungnahme vom 19.05.16 wird festgehalten. Zu den farblich kenntlich gemachten Änderungen werden keine Einwände erhoben.	**Gemeinde Petershausen** Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.2016 und 26.09.2017).
	Gemeinde Berglern Die Gemeinde Berglern hält ihre Stellungnahme im Rahmen der 3. Beteiligung für die noch nicht umgesetzten Teile aufrecht.	**Gemeinde Berglern** Es darf auf die getroffenen Abwägungen im Zuge des 1. und des 2. Anhörverfahrens verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 06.12.2016 und 26.09.2017).
	BEG Es wird auf die Stellungnahme zur 2. Anhörung vom 15.05.2017 verwiesen. Diese wurde in der Überarbeitung zur 3. Anhörung nicht berücksichtigt.	**BEG** Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt und umfassend abgewogen. Dies bedeutet nicht, dass alle Stellungnahmen auch übernommen wurden. Die getroffenen Abwägungen sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 26.09.2017).
	Handwerkskammer Die Handwerkskammer würdigt den Fortschreibungsentwurf grundsätzlich positiv. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahmen vom Mai 2017 und vom Juni 2016 verwiesen.	**Handwerkskammer** Es darf auf die getroffenen Abwägungen im Zuge des 1. Und des 2. Anhörverfahrens verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 06.12.2016 und 26.09.2017).
	FMG Die Einwendungen/Anregungen aus dem Schreiben vom 25.09.2017 werden weiter aufrecht gehalten. Da es sich hierbei auch um Rechtsfragen, insbesondere um die gesetzlich vorgegebenen Anpassungsverpflichtungen des Regionalplans an das LEP handelt, wäre dies mit der Höheren Landesplanungsbehörde zu klären.	**FMG** Im Zuge der Verbindlicherklärung des Regionalplans ist genau dies von der Höheren Landesplanungsbehörde zu prüfen. Darüber hinaus wird auf Drucksache Nr. 9/17 (PA-Sitzung vom 05.12.2017) verwiesen.
	Der Regionalplan enthält immer noch Lärmschutzbereiche	Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	und Ausnahmen für Wohnbebauung, die nicht der aktuellen Rechtslage entsprechen.	ausschließlich durch Rechtsverordnung der Landesregierung (§ 4 (2) FluLärmG). Setzt der Freistaat keinen Lärmschutzbereich fest, kann der RPV nicht ersatzweise einen Lärmschutzbereich im Regionalplan ausweisen. Die veralteten Lärmschutzbereiche im Regionalplan begründen sich dadurch, dass dem RPV seitens des Freistaates bis dato keine neueren Lärmschutzbereiche auf der Grundlage von aktualisierten, nachvollziehbaren Berechnungen vorgelegt werden konnten.
	Bund Naturschutz Auf die bisherigen Stellungnahmen wird verwiesen. Auch die Nicht-Berücksichtigung der Einwände gegen Grünzugsreduzierungen bzw. der Vorschlag des Lückenschlusses nördlich von Freising wird kritisiert.	**Bund Naturschutz** Es darf auf die getroffenen Abwägungen im Zuge des 1. und des 2. Anhörverfahrens verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 06.12.2016 und 26.09.2017).
	Stadt Dachau Es wird zur Kenntnis genommen, dass 22 Beschlüsse der Stadt zu Zielen/Grundsätzen im bisherigen Verfahren überhaupt nicht aufgenommen wurden und bei 5 Anregungen Ziele/Grundsätze umformuliert und ergänzt wurden.	**Stadt Dachau** Es darf auf die getroffenen Abwägungen im Zuge des 1. und des 2. Anhörverfahrens verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzung 06.12.2016 und 26.09.2017).
PRÄAMBEL **- Leistungsfähige, starke Kommunen sind die Stärke der Region. In vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Kommunen und anderen regionalen Akteuren normiert der Regionalplan unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips verbindliche Entwicklungsziele für die überörtliche Entwicklung der Region.** **- Die weltoffene Region München, als Kern der EMM Metropolregion München, zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität und Wirtschaftskraft aus.** **- Der Regionalplan hilft mit, diesen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und für zukünftige Herausforderungen weiter zu entwickeln. Die großen regionalplanerischen Herausforderungen sind: „Siedlung und Mobilität", „Demographischer Wandel und soziale Struktur", „Wettbewerbsfähigkeit" sowie „Klimawandel und Lebensgrundlagen".** **- Maßstab für die zukünftige Regionalentwicklung ist eine nachhaltige Entwicklung, die gleichermaßen Ökonomie, Ökologie und soziale Belange**	.	

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
berücksichtigt. **- Alle Räume der Region München sind gleichwertig. Sie sollen gleichwertige Entwicklungsmöglichkeiten und gleichwertige Einrichtungen der Daseinsvorsorge haben.** **- Eine ausgewogene Raum- und Siedlungsstruktur ist Leitbild der regionalen Entwicklung.** **Großräumige Dezentralisierung und kleinräumliche Konzentration verhindern** **Überlastungen im Verdichtungsraum und verbessern Entwicklungschancen im ländlichen Raum.** **- Die Region München arbeitet intensiv mit der gesamten EMM zusammen.**		
A I HERAUSFORDERUNGEN DER REGIONALEN ENTWICKLUNGEN **1 Siedlung und Mobilität** G 1.1 Die punkt-axiale, radiale Raumstruktur soll weiterentwickelt werden. Dazu sollen kompakte, integrierte und teilräumlich ausgewogene Strukturen geschaffen werden.		
G 1.2 Die regionalen Erreichbarkeiten sollen verbessert werden.		
G 1.3 Tangentialverkehre sollen gestärkt werden (vgl. BIII G 2.1.1).	**Markt Markt Indersdorf** Es bedarf einer überörtlichen Koordination, um überhaupt erst einmal sinnvolle tangentiale Verbindungen zu erkunden und dann ggf. umzusetzen. Ziel muss es sein, den bestehenden ÖPNV zu optimieren und durch zusätzliche Verbindungen zu verbessern.	**Markt Markt Indersdorf** Hierbei kann nur koordiniert vorgegangen werden und es passiert ja auch bereits, insbesondere auch bei zahlreichen tangentialen Express-Buslinien. Viele sinnvolle tangentiale Verbindungen sind bereits identifiziert (siehe auch Kapitel B III Z 2.2.8, G 2.3.5, Z 2.3.6, G 2.3.7, Z 2.3.10, Z 2.5.2). Optimierung und Ausbau des bestehenden Systems sind richtigerweise die 2 Stellschrauben.
G 1.4 Bestehende und zu schaffende Infrastrukturen sollen effektiv genutzt werden.		
G 1.5 Die Freiräume sollen gesichert werden.		
2 Demographischer Wandel und soziale Struktur G 2.1 Die Vorteile des Zuzugs in die Region sollen genutzt,		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Integrationsanstrengungen sollen erhöht werden.		
Z 2.2	Voraussetzungen für sozial ausgewogene, identitätsstiftende Strukturen sind zu schaffen ~~sollen geschaffen werden~~. ~~Auf bezahlbaren Wohnraum soll hingewirkt werden.~~ Bei Bebauungsplänen ab 50 Wohneinheiten sind Flächenanteile für preisgedämpften, geförderten Wohnungsbau vorzusehen (z.B. Einheimischenmodelle, sozialgerechte Bodennutzung).	**Landeshauptstadt München** Die im Ziel genannte Eingangsschwelle von 50 Wohneinheiten für vorzusehende Flächenanteile für preisgedämpften, geförderten Wohnungsbau erscheint zu hoch. Eine Senkung auf 20 bis 30 Einheiten würde begrüßt und unterstützt. Orientierungswerte, wie groß die Flächenanteile ausfallen sollten, wären hilfreich. In der Begründung sollte ein Orientierungswert von 30 Prozent als Hilfestellung und Empfehlung formuliert werden. Kritisiert wird die Streichung der Formulierung „Auf bezahlbaren Wohnraum soll hingewirkt werden". Der Schlüsselbegriff „bezahlbarer Wohnraum" als Auftrag an alle Kommunen im Ziel ist wichtig. Der erste Satz sollte daher wie folgt formuliert werden: „Voraussetzungen *für die Bereitstellung ausreichend bezahlbaren und sozial gebundenen Wohnraum sowie* für sozial ausgewogene, identitätsstiftende Strukturen sind zu schaffen. In der Begründung ist „Zu G 2.2" durch „Zu Z 2.2" zu ersetzen. **Gemeinde Unterhaching** Z 2.2 wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch würden, da die Flächenanteile für preisgedämpften, geförderten Wohnungsbau im Bebauungsplangebiet vorzusehen sind, die Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden eingeschränkt. Auch könnte die Vorgabe „ab 50 Wohneinheiten" dazu führen, dass Bebauungspläne mit knapp weniger Wohnungseinheiten ausgewiesen werden. **Markt Markt Schwaben** Bereits ab 30 Wohneinheiten sind Flächenanteile für preisgedämpften, geförderten Wohnraum zu schaffen. **Gemeinde Unterföhring** Auf den Grundsatzbeschluss des Gemeinderates zur sozialgerechten Bodennutzung vom 14.12.2017, Nr. 650 wird hingewiesen. Vor einer abschließenden Bewertung sind die genauen Flächenanteile zur Beurteilung vorzulegen. **Landratsamt Dachau**	**Landeshauptstadt München** Preisgedämpften, geförderten Wohnungsbau auch schon bei kleineren Bebauungsplänen zwingend vorzuschreiben, birgt die Gefahr, insbesondere kleinere Gemeinden zu überfordern und abzuschrecken, Wohngebiete auszuweisen. Deren Suche nach geeigneten Bauträgern würde erschwert. Außerdem sollte der regionalplanerische überörtliche Maßstab gewährleistet bleiben. Der Satz „auf bezahlbaren Wohnraum soll hingewirkt werden" wurde gestrichen, da sowohl „bezahlbarer Wohnraum" als auch „soll hingewirkt werden" für ein Ziel zu unkonkret sind. Eine einheitliche Vorgabe über die Höhe der Flächenanteile ließe die unterschiedlichen lokalen Voraussetzungen und Gegebenheiten außer Betracht. Redaktionell wird die fehlerhafte Begründungsziffer „Zu G 2.2" an das Ziel Z 2.2 („Zu Z 2.2") angepasst. **Gemeinde Unterhaching** Die Schaffung von bezahlbaren, preisgedämpften Wohnraum ist eine zentrale Herausforderung in der Region München. Bei größeren Bebauungsplänen, die Schaffung von preisgedämpften, geförderten Wohnungseinheiten vorzuschreiben, ist ein geeigneter regionalplanerischer Ansatz. Die Festlegung „ab 50 Wohneinheiten" dient der Vermeidung eines unbestimmten Rechtsbegriffs. Allen nummerischen Grenzwerten ist zu eigen, dass diese erst ab Erreichen des Grenzwerts greifen. Der regionalplanerische Maßstab sollte berücksichtigt werden. **Markt Markt Schwaben** Kleinere Gemeinden sollten nicht überfordert, der regionalplanerische Maßstab gewährt bleiben (siehe auch Kommentar zur Landeshauptstadt München oben). **Gemeinde Unterföhring** Der Wortlaut des Grundsatzbeschlusses Nr. 650 des Gemeinderates von Unterföhring ist dem RPV nicht bekannt. Auf den Rahmen setzenden, überörtlichen Charakter des Regionalplans wird verwiesen. **Landratsamt Dachau**

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Der Fachbereich Kreisentwicklung wünscht, das Ziel näher zu konkretisieren bzw. detailliertere Hinweise bzgl. der praktischen Umsetzbarkeiten.	Art und Weise der Umsetzung obliegen den Kommunen im Zuge ihrer kommunalen Planungshoheit.
	Landratsamt Starnberg In der Umsetzung des grundsätzlich zu befürwortenden Ziels sind rechtliche und tatsächliche Vollzugsprobleme zu erwarten. Insbesondere wird die maximale Anzahl an zulässigen Wohneinheiten in vielen Bebauungsplänen nicht geregelt. Auch werden abschnittsweise realisierte Wohneinheiten das Ziel gleichermaßen wie spätere Wohnungsteilungen unterlaufen.	**Landratsamt Starnberg** In der Praxis lassen sich alle quantitativen Grenzwerte unterlaufen. Sie sind gleichwohl hinsichtlich ihrer Steuerungswirkung unbestimmten Rechtsbegriffen vorzuziehen.
	Markt Markt Indersdorf Für die Kommunen stellt sich die Frage, wie das Ziel umgesetzt werden soll. Da für jede Kommune und jede Ausweisung andere Voraussetzungen vorliegen, sollte die Vorgabe wesentlich konkreter formuliert werden. Die Praxis zeigt, dass bei allen Bemühungen, die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum das Angebot stets übersteigt. Das Missverhältnis von Angebot und Nachfrage verschärft sich auch in den peripheren Teilen der Region zunehmend. Es muss verstärkt darauf hingewirkt werden, dass Arbeitsplätze nur noch dort angesiedelt werden, wo dies auch der Wohnungsmarkt und die bestehende Infrastruktur aufnehmen können.	**Markt Markt Indersdorf** Aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Gegebenheiten muss den Kommunen Gestaltungsspielraum eingeräumt werden. Detaillierte Vorgaben verbieten sich gerade deshalb. Auf B II Z 1.4 und Z 1.7 wird verwiesen.
	Gemeinde Fahrenzhausen Preisgedämpfter, geförderter Wohnungsbau könnte auch bei deutlich weniger als 50 Wohneinheiten durchgesetzt werden. Dies wird auch so von der Gemeinde Fahrenzhausen umgesetzt.	**Gemeinde Fahrenzhausen** Das in der Gemeinde Fahrenzhausen praktizierte Vorgehen wird begrüßt. Eine verbindliche Vorgabe bei kleineren Bebauungsplänen birgt die Gefahr, kleinere Kommunen zu überfordern. Auf den regionalplanerischen Maßstab wird verwiesen.
	Gemeinde Taufkirchen Die Festlegung auf eine konkrete Grenze (hier 50 Wohneinheiten verkennt, dass viele Bebauungspläne die Anzahl der Wohneinheiten gar nicht vorgeben und daher eine Differenzierung gar nicht möglich ist. Zum anderen ist die Festlegung reine Willkür, die künftig nur dazu führen dürfte, dass Bebauungspläne aufgestellt werden, die exakt unter dieser Marke bleiben, um die Norm zu umgehen. Auch verkennt die Norm, dass beispielsweise in Taufkirchen bereits über 1.800 geförderte Wohnungen, in denen ein	**Gemeinde Taufkirchen** Die Schaffung von bezahlbaren, preisgedämpften Wohnraum ist eine zentrale Herausforderung in der Region München. Bei größeren Bebauungsplänen, die Schaffung von preisgedämpften, geförderten Wohnungseinheiten vorzuschreiben, ist ein geeigneter regionalplanerischer Ansatz. Die Festlegung „ab 50 Wohneinheiten" dient der Vermeidung eines unbestimmten Rechtsbegriffs. Allen nummerischen Grenzwerten ist zu eigen, dass diese erst ab Erreichen des Grenzwerts greifen. Der regionalplanerische

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		Viertel der Taufkirchener Bevölkerung wohnt, bestehen. Die strikte Vorgabe von Z 2.2 bedeutet eine unzulässige Einschränkung der Gestaltungsfreiheit der gemeindlichen Planungshoheit. **Gemeinde Marzling** Z 2.2 wird begrüßt. Finanzschwache Kommunen sind von der Landesregierung finanziell zu unterstützen. **Gemeinde Oberhaching** Dem Ziel kann in der jetzt vorliegenden Form nicht zugestimmt werden. Ein Konflikt zur kommunalen Selbstverwaltung und Planungshoheit wird gesehen. Eine Vielzahl rechtlicher und fachlicher Fragen besteht. Auch wird bei einer fixen Grenze bei 50 Wohneinheiten die Verhandlung mit Bauträgern schwieriger, wenn diese ganz bewusst unter dieser Marke bleiben. Aus Sicht der Gemeinde Oberhaching sollte man es entweder bei einem Grundsatz belassen oder aber, dies wäre aus Oberhachinger Sicht zu favorisieren, Satz bleibt wie im vorliegenden Entwurf und man nimmt den vormaligen (im Entwurf gestrichenen) Satz 2 dazu (mit der Formulierung „ist hinzuwirken"). **Stadt Starnberg** Z 2.2 wird begrüßt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass außerhalb der Landeshauptstadt München, jedenfalls im Süden, nur selten noch so großvolumige Planungen möglich sind.	Maßstab sollte berücksichtigt werden. Das Ziel bezieht auch die gewünschte Mischung in allen Neubaugebieten ein. **Gemeinde Marzling** Auch der RPV sieht diese Notwendigkeit. **Gemeinde Oberhaching** Die Schaffung von bezahlbaren, preisgedämpften Wohnraum ist eine zentrale Herausforderung in der Region München. Bei größeren Bebauungsplänen, die Schaffung von preisgedämpften, geförderten Wohnungseinheiten vorzuschreiben, ist ein geeigneter regionalplanerischer Ansatz. Die Festlegung „ab 50 Wohneinheiten" dient der Vermeidung eines unbestimmten Rechtsbegriffs. Allen nummerischen Grenzwerten ist zu eigen, dass diese erst ab Erreichen des Grenzwerts greifen. Der regionalplanerische Maßstab sollte berücksichtigt werden. **Stadt Starnberg** Die planerischen Voraussetzungen und Restriktionen sind bekannt.
G 2.3	Nachhaltige, zukunftsfähige Strukturen der Daseinsvorsorge und der Erreichbarkeit sollen entwickelt, einseitige Abhängigkeiten sollen vermieden werden. Infrastrukturelle Bedürfnisse älterer Menschen sollen verstärkt berücksichtigt werden.		
3	**Wettbewerbsfähigkeit**		
G 3.1	Wettbewerbsstärkende harte und weiche Standortvorteile sollen ausgebaut werden.		
G 3.2	Die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit der Region soll gesichert und weiterentwickelt werden.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
G 3.3	Die Vernetzung und die Zusammenarbeit der Kommunen und der regionalen Akteure soll intensiviert werden. Durch gemeinsame, regionale Zielsetzungen und Forderungen soll ein Mehrwert erzielt werden (vgl. B IV G 1.5).		
G 3.4	Die Vorteile und Synergieeffekte interregionaler Abstimmung und Zusammenarbeit sollen genutzt werden (vgl. B IV G 1.5).		
4	**Klimawandel und Lebensgrundlagen**		
G 4.1	Die Region soll integriert und ressourcensparend weiterentwickelt werden.		
G 4.2	Freiflächen und ihre Funktionen sollen erhalten und geschützt werden.		
Z 4.3	Klimatisch bedeutsame Freiflächen und wichtige Freiflächen zur Pufferung extremer Wetterereignisse sind zu erhalten.		
Zu A I	**Herausforderungen der regionalen Entwicklung**		
Zu 1	**Siedlung und Mobilität**		
Zu G 1.1	Die bestehende punkt-axiale, radiale Raumstruktur ist geeignet, prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse aufzunehmen. Sie begünstigt und stärkt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und schützt gleichzeitig die Freiräume zwischen den Siedlungs- und Verkehrsachsen. Dabei bedarf das monozentrisch radiale SPNV-System tangentialer Ergänzungen. Diese verringern den Verkehrsdruck im Zentrum und reduzieren den Verkehrsaufwand bei nicht zentrumsorientierten Fahrten. Mit dem Ausbau tangentialer Verkehrsbeziehungen verändern sich aber auch die Standortattraktivitäten. Der Siedlungsdruck auf die Achsenzwischenräume nimmt dann zu. Zur Vermeidung einer flächenhaften Zersiedelung muss daher das regionale Freiraumkonzept, mit dem regionalen Grünzugssystem als Grundgerüst, weiter konsequent umgesetzt werden. Bei der Weiterentwicklung der bestehenden Raumstruktur sind Siedlung, Freiraum und Verkehr		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	aufeinander abzustimmen. Kompakte und funktional gemischte Strukturen verringern den Verkehrs- und Versorgungsaufwand, mindern den Flächenverbrauch, dienen der Anpassung an den Klimawandel und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. Dabei ist auch auf teilräumlich ausgewogene Strukturen zu achten. Teilräumlich monofunktionale Strukturen sind zu vermeiden.		
Zu G 1.2	Für eine weitere Verbesserung der regionalen Erreichbarkeiten gilt es, bestehende Verkehrsengpässe zu beseitigen und zusätzliche Kapazitäten und Angebote, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu schaffen. Im ÖPNV, dem regionalen Rückgrat einer umweltschonenden und sozialverträglichen Mobilität, besteht großer Nachholbedarf. Angebotsverbesserungen erfordern hier auch umfangreiche Neubaumaßnahmen. Auch Tarifpolitik und Takt beeinflussen Verkehrsverhalten und Erreichbarkeiten. Im motorisierten Individualverkehr kann der Verkehrsfluss durch Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur erhöht werden. Die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sind zu verbessern und die verschiedenen Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen. Elektrofahrräder erschließen neue Nutzerkreise und weitere Einzugsbereiche. Der Bedeutung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel sowie als Zubringerverkehrsmittel gilt es durch eine angebots- und nachfrageorientierte Planung Rechnung zu tragen. Eine zunehmend wichtigere Rolle für die Verbesserung und Steuerung regionaler Erreichbarkeiten spielen Onlinedienste und Echtzeitinformationen.		
Zu G 1.3	Das bestehende Verkehrssystem ist vor allem im SPNV radial auf das Zentrum der Landeshauptstadt München ausgerichtet. Insbesondere mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland haben tangentiale Verkehrsbeziehungen an Bedeutung gewonnen und werden weiter wachsen. Dem wird das radiale SPNV-Netz nicht mehr gerecht. Leistungsfähige Querverbindungen im ÖPNV mindern den Verkehrsdruck im Zentrum und den		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Verkehrsaufwand bei nicht zentrumsorientierten Fahrten. Bei der Schaffung tangentialer (Bus-) Verbindungen soll die landkreis- und gemeindeübergreifende Zusammenarbeit verstärkt werden.		
Zu G 1.4	In der Region München wird der Verkehr weiter stark wachsen. Die Möglichkeiten des infrastrukturellen Aus- und Neubaus werden durch Kosten und Flächenknappheit begrenzt. Ohne intelligente, effektive Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, dies lässt sich auch, im Vergleich zum Aus- und Neubau, relativ schnell realisieren, droht Mobilitätsstillstand. Multimodale Verkehrssteuerung, Echtzeitinformationen, Onlinedienste, technische Optimierungen sowie sachgerechtes, verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten werden maßgeblich zur Engpassbeseitigung beitragen müssen.		
Zu G 1.5	In einer Wachstumsregion wie München ist die Sicherung der Freiräume von herausragender Bedeutung. Sie erfüllen wichtige ästhetische, identitätsstiftende, ökologische und bioklimatische Funktionen und dienen der Erholung sowie allgemein der Lebensqualität. Als „weicher" Standortfaktor ist der sparsame, verantwortungsvolle Umgang mit den Freiflächen für die Region München auch ein bedeutender Image- und Wirtschaftsfaktor.		
Zu 2	**Demographischer Wandel und soziale Struktur**		
Zu G 2.1	Mit dem Zuzug in die Region München wird die Bevölkerung vielfältiger und bunter. Der Alterungsprozess wird gebremst. Das soziale und das ökonomische Potential steigen. Für die Gesellschaft und für die Wirtschaft eröffnet Zuzug die Chance zusätzlichen Kompetenz- und Wissenstransfers. Dies zu nutzen, setzt voraus, dass es gelingt, die zuwandernden Menschen, insbesondere die Zuwanderer aus dem nichteuropäischen Ausland, schnellstmöglich zu integrieren. Hierzu bedarf es der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen; eine Aufgabe welche Engagement und Motivation von Politik,		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Kommunen, Verbänden, Unternehmen und nicht zuletzt von den Zuwanderern und der Regionsbevölkerung gleichermaßen einfordert.		
Zu Z 2.2	Ein zentrales Problem in der Region München sind die hohen Wohnkosten. Diese nehmen von außen zum Zentrum zu und sind an den Achsen des SPNV höher als in den nicht von der Schiene erschlossenen Räumen. Preiswerter Wohnraum bzw. Wohnraum zu angemessenen Preisen ist insbesondere im Verdichtungsraum ein sehr knappes Gut. Der weitere Einwohnerzuwachs wird auch in Zukunft den Druck auf den regionalen Wohnungsmarkt hoch halten. Wenn sich aber immer breitere Bevölkerungsgruppen angemessene Wohnungen in zentralen Quartieren nicht mehr leisten können, dann gefährdet das die soziale Balance und die bürgergesellschaftliche Solidarität. Auch die Aufrechterhaltung der Daseinsgrundfunktionen und des Wirtschaftsprozesses wird immer problematischer, wenn Anbietern einfacherer, personenbezogener sozialer Dienstleistungen es zunehmend erschwert wird, in zentralen, verkehrsgünstigen Lagen zu wohnen. Mit der Entmischung und sozialen Polarisierung (Segregation) der Bevölkerung und der Konzentration wirtschaftlich und sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen in bestimmten Wohnquartieren sinkt auch die Investitionsbereitschaft in diesen Gebieten. Der Verdrängungsprozess beschleunigt sich. Es bilden sich sozial problematische Wohnquartiere. Dem kann nur dann entgegengesteuert werden, wenn es gelingt, ausreichend bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und gewachsene, identitätsstiftende Strukturen zu erhalten und behutsam weiterzuentwickeln. Beschleunigte Baurechtsausweisung, staatlich und kommunal geförderter Wohnungsbau (z.B. Einheimischenmodelle, sozialgerechte Bodenordnung), Werkswohnungsbau, genossenschaftlicher Wohnungsbau, Wohnumfeldverbesserungen sind Instrumente und Maßnahmen, welche verstärkt einzusetzen sind, um Kosten zu dämpfen und das Entstehen von		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Parallelgesellschaften und die Gefährdung des Zusammenhalts und der bürgergesellschaftlichen Solidarität zu verhindern.		
Zu G 2.3	Eine Region mit möglichst kurzen Wegen, mit räumlicher Zusammenführung von Wohnungen, Arbeitsstätten, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen, sowie Freizeitangeboten, trägt dazu bei, Verkehr zu vermeiden, Flächenressourcen zu schonen und Energie zu sparen. Wirtschaftliche und soziale Kontakte werden erleichtert, einseitige Abhängigkeiten vom Kfz vermieden. Dadurch wird auch den Menschen ohne eigene Pkw-Verfügbarkeit, insbesondere auch dem zunehmenden Anteil älterer Menschen, der Lebensalltag im vertrauten Umfeld erleichtert.		
Zu 3	**Wettbewerbsfähigkeit**		
Zu G 3.1/ Zu G 3.2	Die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Region München fußt auf der guten infrastrukturellen Ausstattung, dem gesunden Branchenmix der Wirtschaft sowie dem hohen Freizeitwert. Die Lebensqualität in der Region nimmt in allen Rankings und Studien eine Spitzenstellung ein. Die infrastrukturellen Bedingungen und Anforderungen für eine prosperierende Region sind aber nicht statisch, sondern ändern sich ständig sowie sich auch baulicher Zustand und Bedarf von Infrastrukturen ändern. Kapazitätsgrenzen verschieben sich. Dabei stehen Anpassung und Ausbau harter Standortfaktoren in Flächenkonkurrenz zu Erhalt und Sicherung natur- und landschaftsbezogener sowie kultureller Standortfaktoren und bedürfen der sorgfältigen, verantwortungsbewussten Abwägung gegeneinander. Auch ist das subjektive Empfinden von Lebensqualität und Freizeitwert nicht statisch, sondern von Trends und Zeitgeist abhängig. Kontinuierliche Weiterentwicklung und ständiger Ausbau der wettbewerbsstärkenden harten und weichen Standortfaktoren sind für die Zukunftsfähigkeit der Region München		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	gleichermaßen unabdingbar. Hierbei muss die richtige Balance zwischen identitätsstiftendem Bewahren und zukunftsfähigem Wandel gefunden werden.		
Zu G 3.3	Durch Vernetzung und Zusammenarbeit der Kommunen und der regionalen Akteure und durch die Verständigung auf gemeinsame Zielsetzungen und Forderungen gewinnen Entscheidungen und Problemlösungen an Qualität. Davon profitieren beide Seiten gleichermaßen. Darüber hinaus steigen regionaler Einfluss und Durchsetzungskraft gegenüber Staat und Fachplanung. Für die Region und die Kommunen vordringliche Planungen lassen sich leichter realisieren.		
Zu G 3.4	Die einzelnen Regionen stehen zunehmend vor den gleichen Herausforderungen. Gleichzeitig wachsen die Verflechtungen zwischen den Regionen. Die Einzugsbereiche im Pendler- und Freizeitverkehr der Region München gehen mittlerweile weit über die Regionsgrenzen hinaus. Durch interregionale Abstimmung und Zusammenarbeit lässt sich bei der Problemlösung unnötige Doppelarbeit vermeiden, und es können zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden. Stößt ein Engpass in der Region München auf entsprechenden Bedarf in einer Nachbarregion, so können sich beide interregional sinnvoll ergänzen.		
Zu 4	**Klimawandel und Lebensgrundlagen**		
Zu G 4.1	Der Klimawandel ist auch für die Region München eine Herausforderung. Eine kompakte, funktional gemischte Raumstruktur vermeidet Verkehr, ist energieeffizient und mindert den Flächenverbrauch. Sie minimiert die klimawirksamen Emissionen und sorgt durch das geringere Maß der Versiegelung zusammen mit Durchgrünungsmaßnahmen für ein besseres Lokalklima. Weniger versiegelte Fläche wirkt sich auch bei Hochwasserereignissen durch mehr Möglichkeiten der Retention und Versickerung günstig aus. Deshalb ist es auch von Bedeutung, Maßnahmen zur Entsiegelung von bereits	**Markt Markt Indersdorf** Es sollte aufgezeigt werden, wie konkret Maßnahmen zur Entsiegelung aussehen können und wie diese von den Kommunen ökonomisch umgesetzt werden können. Dieser Grundsatz steht im Konflikt zur notwendigen Baulandschaffung infolge des Siedlungsdrucks.	**Markt Markt Indersdorf** Regionalplanung ist überörtliche und überfachliche Rahmenplanung und keine Maßnahmenplanung im Detail. Die normkonforme Ausgestaltung der regionalplanerischen Erfordernisse obliegt u.a. den Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit. Gerade aufgrund des enormen Wachstums- und Siedlungsdrucks ist eine integrierte, ressourcensparende Entwicklung von herausragender Bedeutung.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	versiegelten Flächen zu ergreifen.		
Zu G 4.2	Freiflächen erfüllen vielfältige Funktionen und tragen maßgeblich zur Lebensqualität und zum Wohlbefinden bei. Als land- und forstwirtschaftliche Flächen liefern sie Nahrungsmittel, Bau-, Werk- und Brennstoffe. Sie gliedern unsere Siedlungsflächen, prägen das Landschaftsbild und fördern Identifikation und Heimatgefühl. Sie dienen der aktiven und passiven Erholung und haben eine wichtige Funktion für den Natur- und Wasserhaushalt. Im Zuge des Klimawandels rücken zunehmend ihre bioklimatische Funktion und ihre Hochwasserschutzfunktion in den Fokus. Der Erhalt und Schutz der Freiflächen ist daher gerade in einer Wachstumsregion wie München von herausragender Bedeutung.		
Zu Z 4.3	Mit dem Klimawandel nehmen im Sommer die Hitzetage und damit die Wärmebelastung insbesondere in den Siedlungsbereichen zu. Diese heizen sich als Wärmeinseln besonders stark auf. Feuchtwiesen, Waldgebiete, verbliebene Moorflächen sind daher als wichtige Kaltluftproduzenten, zusammen mit den Frischluftleitbahnen, insbesondere Fluss- und Bachtäler, zur besseren Luftzirkulation von besonderer Bedeutung und daher zu erhalten. Der Klimawandel bedingt aber nicht nur einen Temperaturanstieg, auch extreme Wetterereignisse treten häufiger und mit größerer Intensität auf. Bei Hochwasserereignissen ist es von großer Bedeutung, dass Freiflächen als Retentions- und Pufferflächen erhalten werden. Freiflächen, insbesondere in bereits stark versiegelten Bereichen, vermindern auch die Gefahr von Sturzfluten infolge von Starkregenereignissen. Generell ist ein bewusster, nachhaltiger Ressourcenumgang erforderlich.	**Markt Markt Indersdorf** Es sollte aufgezeigt werden, wie die Forderung nach bezahlbarem Wohnraum, Ausweisung von Gewerbeflächen mit dem Erhalt von Freiflächen in Einklang gebracht werden kann. Eine konkretere Formulierung wird vermisst.	**Markt Markt Indersdorf** Regionalplanung ist überörtliche, rahmensetzende Planung. Sie ersetzt nicht kommunale Planung. Ebenen spezifisch zeigt sie aber auf, welche Flächen sich besonders für Siedlungsentwicklung (auch verdichtet) eignen (siehe hierzu insbesondere B II G 2.1, Z 2.3, Z 3.2) und welchen Räumen besondere Freiraumfunktionen zukommen (siehe insbesondere B II 4).

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
A II ZENTRALE ORTE **Z 1 Festlegung der Grundzentren**	**Gemeinde Taufkirchen (Vils)** Die Einstufung zum gemeinsamen Mittelzentrum mit der Stadt Dorfen soll beibehalten werden.	**Gemeinde Taufkirchen (Vils)** Die Festlegung der Mittelzentren erfolgt im LEP. Der Regionalplan ist entsprechend anzupassen.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Als Grundzentren werden folgende Gemeinden festgelegt: • Landkreis Dachau: Altomünster, Erdweg, Haimhausen, Karlsfeld, Markt Indersdorf, Odelzhausen, Petershausen • Landkreis Ebersberg: Aßling, Glonn, Kirchseeon, Poing, Vaterstetten/Grasbrunn (Landkreis München), Zorneding • Landkreis Erding: Isen, Moosinning, Sankt Wolfgang, ~~Taufkirchen (Vils),~~ Wartenberg • Landkreis Freising: Allershausen, Au i.d.Hallertau, Fahrenzhausen, Hallbergmoos, Langenbach, Nandlstadt, Zolling • Landkreis Fürstenfeldbruck: Gröbenzell, Maisach, Mammendorf, Olching, Puchheim/Eichenau, Türkenfeld • Landkreis Landsberg am Lech: Dießen am Ammersee, Fuchstal, Geltendorf, Kaufering, Prittriching, Reichling, Schondorf am Ammersee/Utting am Ammersee • Landkreis München: Aschheim, Feldkirchen, Garching b.München, Gräfelfing/Planegg/Krailling (Landkreis Starnberg), Grünwald, Haar, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Ismaning, Kirchheim b.München, Neubiberg/Ottobrunn/Hohenbrunn, Oberhaching, Oberschleißheim, Pullach i.Isartal, Sauerlach, Schäftlarn, Taufkirchen, Unterföhring, Unterhaching~~, Unterschleißheim~~ • Landkreis Starnberg: Berg, Gauting, Gilching, Inning a.Ammersee, Herrsching a.Ammersee, Pöcking, Seefeld, Tutzing	**Gemeinde Eching** Die Hinzunahme von Unterschleißheim als gemeinsames Mittelzentrum mit Neufahrn und Eching wird grundsätzlich nicht abgelehnt. Jedoch sollte die Einstufung durch ein transparentes Verfahren nachvollziehbar sein. **Gemeinde Denklingen** Es wird gebeten, die ablehnende Haltung über die Ausweisung von Denklingen als Grundzentrum zu überdenken. Wie soll die Gemeinde Versorgungsstrukturen bekommen, wenn sie nicht als Grundzentrum anerkannt wird. **Stadt Dorfen** Die Stadt Dorfen lehnt die Festlegung des gemeinsamen Mittelzentrums Dorfen-Taufkirchen ab.	**Gemeinde Eching** Die Einstufung der zentralen Orte höherer Stufen („oberhalb" der Grundzentren) trifft ausschließlich das LEP. **Gemeinde Denklingen** Auf die in der Synopse zum 2. Anhörverfahren dokumentierte Abwägung darf verwiesen werden (siehe auf der Homepage des RPV, PA-Sitzung vom 26.09.17). Eine Gemeinde soll/kann dann als Grundzentrum ausgewiesen werden, wenn sie in ihren Versorgungsstrukturen gegenüber ihren Nachbargemeinden einen Bedeutungsüberschuss aufweist und diese mitversorgt. Es geht also nicht darum, Gemeinden als zentrale Orte auszuweisen, damit diese Defizite in ihren Versorgungsstrukturen besser beheben können. Denn dann müssten alle Gemeinden (die mit Bedeutungsüberschuss und die mit Versorgungsdefiziten) als zentrale Orte ausgewiesen werden. Dies machte raumplanerisch keinen Sinn. **Stadt Dorfen** Die Festlegung der Mittelzentrum erfolgt durch die Bayerische Staatsregierung im LEP, nicht durch den RPV im Regionalplan.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München **Ziele, Grundsätze und Begründungen** **gemäß Entwurf vom 05.12.17**		**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
B I	***NATÜRLICHE LEBENSGRUNDLAGEN (unverändert)***		
	Gemäß LEP 7.2.4 Z sind wasserwirtschaftliche Vorrang- und Vorbehaltsgebiete zu ergänzen. Hierfür ist ein Fachbeitrag angefordert worden.	**Wasserwirtschaftsamt München, Regierung von Oberbayern** Die Forderung, wasserwirtschaftliche Vorrang- und Vorbehaltsgebiete auszuweisen, hat nach wie vor Bestand. **Landesamt für Umwelt** Es wird darauf hingewiesen, dass aktuell zentral für Bayern ein Mustertext für das Kapitel Wasserwirtschaft der Regionalpläne erstellt wird. **Gemeinde Weßling** Bedauerlicherweise ist noch immer nicht die Festlegung wasserwirtschaftlicher Vorranggebiete erfolgt.	**Wasserwirtschaftsamt München, Regierung von Oberbayern.** Ein entsprechender Fachbeitrag ist angefordert. Der Vorgabe des LEP wird gefolgt. **Landesamt für Umwelt** Im Hinblick auf die Festlegung Wasserwirtschaftlicher Vorrang- und Vorbehaltsgebiete wird der Mustertext, sollte er vorliegen, berücksichtigt werden. **Gemeinde Weßling** Ein Fachbeitrag ist angefordert.
	Die Beschreibungen der Landschaftsräume und der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete (bisher in Unterkap. 1.2.2) sind in einen Anhang zu B I verschoben.	**Gemeinde Brunnthal** Es wird erneut gefordert, den Hofoldinger Forst wegen seiner Bedeutung namentlich in den Regionalplan aufzunehmen.	**Gemeinde Brunnthal** Auf die Synopse vom 26.09.2017 (siehe Homepage des RPV, PA-Sitzung vom 26.09.17) und die dort auf der Seite 17 getroffenen Abwägung und die Erläuterung darf verwiesen werden.
B II **1**	**SIEDLUNG UND FREIRAUM** **Leitbild**	**Gemeinde Eitting** Die Gemeinde wiederholt ihre Anmerkungen und Forderungen zur Innenentwicklung, zum Anbindegebot, zu regionalen Grünzügen und zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens.	**Gemeinde Eitting** Auf die Synopse vom 26.09.2017 (siehe Homepage des RPV, PA-Sitzung vom 26.09.17) und die dort auf den Seiten 28, 35 und 79 getroffenen Abwägungen und die Erläuterungen darf verwiesen werden.
G 1.1	Siedlungsentwicklung soll gemeinsame regionale Aufgabe sein. Kooperationen nach innen und über die Regionsgrenze hinaus sollen etabliert und ausgebaut werden.		
G 1.2	Die Siedlungsentwicklung soll flächensparend erfolgen.		
G 1.3	Zuwanderung soll sozial - und ökologisch verträglich gestaltet werden.		
Z 1.4	Wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung sind ~~sollen~~ aufeinander abzustimmen ~~abgestimmt werden~~.	**Stadt Garching** Die Festlegung als Ziel wird abgelehnt. Die Stadt Garching hat nur bedingten Einfluss auf die Entwicklung des Hochschul- und Forschungszentrums. Aus diesem Grund sollte das Abstimmungsgebot bei Kommunen grundsätzlich entfallen, die überregionale Einrichtungen beheimaten.	**Stadt Garching** Hochschulen und wissenschaftliche Einrichtungen sind kein Gewerbe im Sinne des Ziels Z 1.4.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		Landratsamt Starnberg Es geht nicht eindeutig hervor, wie die Abstimmung zu erfolgen hat. Es wird angeregt, es bei einem Grundsatz zu belassen oder aber in der Begründung darzulegen, wie die Abstimmung konkret zu erfolgen hat. **Markt Markt Indersdorf** Es sollte hier auch interkommunal gedacht werden. „Wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung sind innerhalb der Kommune sowie zwischen den benachbarten Kommunen der Region abzustimmen. **Stadt Starnberg** Z 1.4 wird begrüßt. Die Formulierung ist für ein Ziel aber zu unbestimmt. Auch bedarf es der Auseinandersetzung, wie mit historisch gewachsenen Ungleichgewichten umzugehen ist.	**Landratsamt Starnberg** Zunächst ist Regionalplanung rahmensetzende Planung. Die im Ziel vorgegebene Abstimmung hat dabei so zu erfolgen, dass möglichst innerhalb einer Gemeinde, mindestens aber teilräumlich ausgewogen, bei zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätzen, für die Neubeschäftigten auch ausreichend Wohnraum bereitgestellt werden muss. Umgekehrt müssen bei Wohnraumschaffung für zusätzliche Bevölkerung auch ausreichend Beschäftigungsmöglichkeiten vorgesehen werden. Dabei liegt der rahmensetzenden Regionalplanung immer ein bestimmtes Maß planerischer Unschärfe zugrunde. Sie ist schließlich überörtliche Planung und sollte grundsätzlich auch Spielraum für atypische Konstellationen und Unwägbarkeiten belassen. Die zielkonforme Ausgestaltung des regionalplanerischen Zieles im Detail sollte den Kommunen obliegen (zielkonformer Gestaltungsspielraum). Der planerische Gestaltungsspielraum war immer auch ein großes Anliegen des Landratsamtes Starnberg. An entsprechende Initiativen, insbesondere der Landräte Frey und Janik (München) darf erinnert werden. Eine exakte, allgemeingültige Normierung wäre hier wenig praktikabel. **Markt Markt Indersdorf** Das Ziel ist in diesem Sinne zu sehen. In der Begründung wird dies deutlich. **Stadt Starnberg** Regionalplanung ist rahmensetzende Planung. Ihr liegt immer ein bestimmtes Maß planerischer Unschärfe zugrunde. Sie ist schließlich überörtliche Planung und sollte grundsätzlich auch Spielraum für atypische und spezifische Konstellationen und Unwägbarkeiten belassen. Die zielkonforme Ausgestaltung des regionalplanerischen Zieles im Detail sollte den Kommunen obliegen (zielkonformer Gestaltungsspielraum).
G 1.5	Eine enge verkehrliche Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung soll erreicht werden.		
G 1.6	Kompakte, funktional- und sozial ausgewogene Strukturen sollen geschaffen werden.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Z 1.7	Bei der Siedlungsentwicklung sind die infrastrukturellen Erforderlichkeiten und die verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu beachten.		
2	**Siedlungsentwicklung (allgemein)**		
G 2.1	Flächen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, werden als Hauptsiedlungsbereiche festgelegt. Lage und Abgrenzung der Hauptsiedlungsbereiche bestimmen sich nach Karte 2 Siedlung und Versorgung, i. M. 1:100.000, die Bestandteil dieses Regionalplans ist.	**Markt Markt Indersdorf** Es sollte geprüft werden, ob der Ortsteil Niederroth nicht ebenfalls als Hauptsiedlungsbereich festgelegt werden kann. **Gemeinde Schwabhausen** Die Gemeinde beantragt erneut, den Ortsteil Arnbach als Hauptsiedlungsbereich aufzunehmen. Die Gemeinde legt Wert darauf, eine Antwort zur Stellungnahme zu erhalten.	**Markt Markt Indersdorf** Mit der Darstellung von Hauptsiedlungsbereichen im Regionalplan ist die Festlegung verknüpft, dass sich diese Bereiche besonders für eine stärkere, überorganische Entwicklung im regionalplanerischen Maßstab eignen. Örtliche Zielsetzungen der Entwicklung bleiben davon unbenommen. Da in den Hauptsiedlungsbereichen eine großflächig angemessene Verdichtung angestrebt werden soll, sollte auf eine entsprechende Festlegung im Ortsteil Niederroth verzichtet werden. Daraus ist aber keine Entwicklungsbeschränkung für Niederroth ableitbar. **Gemeinde Schwabhausen** Es wird erneut dargelegt, dass in den Hauptsiedlungsbereichen eine großflächig angemessene Verdichtung angestrebt wird und deshalb auf eine entsprechende Festlegung im Ortsteil Arnbach verzichtet wurde. Gleichwohl ist an Schienenhaltepunkten, also auch in Arnbach, eine verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig (siehe Z 2.3). Es wird um Verständnis gebeten, dass es nicht leistbar ist, alle 194 Verbandsmitglieder und die darüber hinaus beteiligten Planungsträger persönlich über die Ergebnisse der Abwägung der Stellungnahmen zu unterrichten. Diese sind wie immer den Unterlagen der Verbandssitzungen zu entnehmen und auf der Homepage des RPV eingestellt.
Z 2.2	Eine organische, ausgewogene Siedlungsentwicklung ist allgemeingültiges Planungsprinzip und in allen Gemeinden zulässig (vgl. B IV Z 2.3).		
Z 2.3	In zentralen Orten, an Schienenhaltepunkten und in den Hauptsiedlungsbereichen ist eine verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig.		
G 2.4	Gemeindeübergreifende Lösungen der		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Siedlungsentwicklung sollen angestrebt werden, insbesondere bei der gewerblichen Entwicklung. Diese soll mit der wohnbaulichen Entwicklung abgestimmt werden.		
3 Siedlungsentwicklung und Mobilität Z 3.1 Verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst im ÖPNV, ist Grundvoraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung.		
Z 3.2 Die Nutzung bestehender Flächenpotentiale für eine stärkere Siedlungsentwicklung ist vorrangig auf zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), bei angemessen verdichteter Bebauung, zu konzentrieren.		
G 3.3 Die verschiedenen Verkehrsarten sollen vernetzt werden (vgl. B III G 1.4).		
4 Siedlungsentwicklung und Freiraum Z 4.1 Bei der Siedlungsentwicklung sind die Möglichkeiten der Innenentwicklung, d.h. Flächen innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile und die im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen vorrangig zu nutzen. Eine darüber hinausgehende Entwicklung ist nur zulässig, wenn auf diese Potentiale nicht zurückgegriffen werden kann.	**Gemeinde Haar** Die Gemeinde hält ihre freiraumbezogenen Forderungen zum Gut Keferloh aufrecht. **Markt Markt Indersdorf** Die Einfügung des Wortes „nur" wird kritisch gesehen. Dies erschwert, auf kurzfristige Entwicklungen zu reagieren. Es muss noch mehr planerischer Aufwand betrieben werden, um das Planungserfordernis darzulegen. **Gemeinde Walpertskirchen** Der Vorrang der Innenentwicklung darf nicht so ausgeprägt sein, dass faktisch nur noch eine Innenentwicklung möglich ist. **Gemeinde Hallbergmoos** Innenentwicklung wird begrüßt. Satz 2 soll aber gestrichen werden, da dies die Planungshoheit beeinträchtigt.	**Gemeinde Haar** Auf die Synopse vom 26.09.17 darf verwiesen werden (siehe PA-Sitzung 26.09.17, Synopse Seiten 16/17, 29/30, 32 und 44). Eine veränderte Sachlage ist nicht erkennbar. **Markt Markt Indersdorf** Planungserfordernis ergibt sich auch aus dem BauGB. Die Kenntnis darüber, welche Flächen für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung stehen/in Frage kommen, sollte eigentlich Grundlage jedweder kommunalen Planung sein. Insofern überrascht die Befürchtung planerischen Mehraufwands. **Gemeinde Walpertskirchen** Mit der getroffenen Formulierung von Z 4.1 ist dies auch nicht der Fall. **Gemeinde Hallbergmoos** Satz 2 normiert die Ausnahmemöglichkeit von der vorrangigen Innenentwicklung von Satz 1. Er konkretisiert/eröffnet die Möglichkeit der „Außenentwicklung", wenn der Gemeinde Innenentwicklungspotentiale, die sie ja offensichtlich im Sinne des Ziels 4.1 priorisiert („wird begrüßt") nicht zur Verfügung stehen.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Z 4.2	Siedlungsgliedernde Freiräume an und zwischen den radialen Siedlungs- und Verkehrsachsen sind in ihrer Funktion zu erhalten.		
Z 4.3	Landschaftsbildprägende Strukturen, insbesondere Rodungsinseln, Hangkanten, Steilhänge, Waldränder, Feucht- und Überschwemmungsgebiete, sind zu erhalten.	**Gemeinde Brunnthal** Es wird erneut gefordert, die Rodungsinseln Kirchstockach und Englwarting aufzunehmen und darzustellen.	**Gemeinde Brunnthal** Auf die Synopse vom 26.09.2017 (siehe Homepage des RPV, PA-Sitzung vom 26.09.17) und die dort auf der Seite 30 getroffenen Abwägung und die Erläuterung darf verwiesen werden. Dabei darf in Erinnerung gerufen werden, dass Kirchstockach als Rodungsinsel in Karte 2 dargestellt ist.
Z 4.4	Wärmeausgleichsinseln und kleinräumlich bedeutende Kaltluft- und Frischluftleit- bzw. Frischlufttransportbahnen sind zu erhalten.	**Bund Naturschutz** Frischluftentstehungsgebiete sollten ergänzt werden. Dies entspricht auch den Fachgrundlagen und dem Umweltbericht. Frischluftentstehungsgebiete (v.a. Wälder, Moore, Flussauen) haben in einer Ballungsregion wie München besondere Bedeutung.	**Bund Naturschutz** In der Begründung sind Wälder, Moore, Grünland und Fließgewässer und deren Bedeutung genannt.
Z 4.5	Für die Erholung und für das Mikroklima bedeutende innerörtliche Freiflächen sind zu sichern und mit der freien Landschaft zu vernetzen.	**Stadt Unterschleißheim** Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielsetzung zur Freihaltung von Flächen an Ortsrandlagen in vielen Fällen im Widerspruch zum § 13b BauGB „Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren" stehen könnte.	**Stadt Unterschleißheim** Z 4.5 beschränkt sich auf für die Erholung und für das Mikroklima bedeutende Freiflächen. Die sachgerechte Abwägung unterschiedlicher Erfordernisse gehört zu den Kernkompetenzen der Kommunen.
Z 4.6	Die Siedlungsentwicklung ist durch ein überörtliches, vernetztes Konzept der im Folgenden bestimmten regionalen Grünzüge und Trenngrüns als Grundgerüst eines räumlichen Verbundsystems zur Freiraumsicherung und -entwicklung zu ordnen und zu gliedern (B II Z 4.2.1 unverändert).		
Z 4.6.1	Regionale Grünzüge dienen ~~sollen~~ • der ~~zur~~ Verbesserung des Bioklimas und der ~~zur~~ Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches • der ~~zur~~ Gliederung der Siedlungsräume • der ~~zur~~ Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen ~~dienen~~. Die regionalen Grünzüge dürfen ~~sollen~~ über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall	**Gemeinde Ottobrunn** Auch wenn die Reduzierung des regionalen Grünzuges im Bereich der Gemeinde Ottobrunn wieder zurückgenommen wurde, bleibt eine Reduzierung des Grünzuges auf Taufkirchener Flur bestehen. Zudem wird in der Begründung durch Ausnahmeregelungen der Erhalt der Grünzüge aufgeweicht. Dies sieht die Gemeinde Ottobrunn als Widerspruch zu den Zielen der regionalen Grünzüge und zum Umweltbericht. Die Gemeinde hält deshalb an ihrer Stellungnahme vom 02.05.2017 fest. **Gemeinde Planegg** Gegen die Reduktion des Grünzugs zwischen Gräfelfing und	**Gemeinde Ottobrunn** Auch auf Taufkirchener Flur wurde die Reduzierung des Grünzugs bis auf eine angemessene Arrondierung zurückgenommen. Die Grünzugsfunktionen bleiben vollumfänglich gewährleistet. In der Begründung wurde der Grünzugserhalt nicht durch zusätzliche Ausnahmen aufgeweicht, sondern der, auch bisher schon geltende Ausnahmetatbestand exemplarisch erläutert. Eine Änderung der am 05.12.2017 im Planungsausschuss beschlossenen Grünzugsfestsetzung in diesem Bereich ist nicht veranlasst. **Gemeinde Planegg** Der Grünzug wurde auf Gräfelfinger Flur nur geringfügig

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
und zur organischen Entwicklung von Nebenorten möglich, soweit die jeweilige Funktion gemäß Absatz 1 nicht entgegensteht. Als regionale Grünzüge werden festgelegt: - Lechtal (1) - Schöngeisinger Forst/Maisacher Moos/tertiäres Hügelland bei Dachau (2) - Ampertal (3) - Herrschinger Moos/Weßlinger See (4) - Grüngürtel München-Südwest: Kreuzlinger Forst/Aubinger Lohe und bei Alling/Eichenau (5) - Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München-Nordwest (6) - Starnberger See/Würmtal sowie flankierende Waldkomplexe (7) - Grüngürtel München-Nord: Heideflächen und Trockenwälder (8) - Isartal (9) - Gleißental/Hachinger Tal sowie flankierende Waldkomplexe (10) - Höhenkirchener Forst/Truderinger Wald (11) - Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost (12) - Grüngürtel München-Ost: Luftaustauschbahn südlich der Grundzentren Kirchheim b.München und Poing und nordöstlich der Messestadt Riem (13) - Ebersberger Forst/Messestadt Riem (14) - Grüngürtel München-Ost bei Poing (15) - Semptal (16)	Martinsried wird Einspruch erhoben. Sollte dem Wunsch der Gemeinde Gräfelfing auf Anpassung des Grünzugs nachgekommen werden, so ist die Reduktion auf ein absolutes Mindestmaß entsprechend beigefügter Skizze (mit Flurnummern-Angabe) zu beschränken. **Gemeinde Eching** Es ist nicht nachvollziehbar, warum eine textliche Verschärfung wie „dürfen" statt „sollen" erfolgte. **Gemeinde Vaterstetten** Die im Norden von Vaterstetten und Baldham vorgenommene Reduzierung des regionalen Grünzugs wird begrüßt, reicht jedoch angesichts des Siedlungsdrucks nicht aus. Auf das Gemeindeentwicklungsprogramm wird verwiesen. Zur Ermöglichung der dort in den Ortsteilen Weißenfeld, Parsdorf und Baldham-Dorf geplanten Entwicklungen ist der regionale Grünzug entsprechend zurückzunehmen. **Landratsamt Dachau** Die Nord-Ost-Umfahrung Dachau mit südlicher Umfahrung von Hebertshausen ist für den Landkreis Dachau eine überaus wichtige Infrastrukturmaßnahme darstellt. Da die geplante Trasse durch den regionalen Grünzug geht, wird angeregt, den Grünzug entsprechend zurückzunehmen und den Hauptsiedlungsbereich bis zur geplanten Trasse auszudehnen. Es wird angeregt, den regionalen Grünzug im Bereich der B 13 und Anschlussstelle Unterschleißheim (Dreieck zwischen Schrammerweg, St 2339 und B 13) zurückzunehmen. Dies ist ein prädestinierter Gewerbestandort. Die ÖPNV-Anbindung des Standorts soll noch erheblich verbessert werden. Der 4-spurige Ausbau der B 13 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan mit hoher Priorität vorgesehen.	zurückgenommen. Die von der Gemeinde Planegg vorgeschlagen Änderung bewegte sich unterhalb der regionalplanerischen Relevanzschwelle und wäre im Regionalplan-Maßstab (1 : 100.000) kaum darstellbar. **Gemeinde Eching** Die ursprüngliche Formulierung stammte aus der Zeit als in Bayern ausschließlich „Soll-Ziele" formuliert werden durften. Seit der Unterscheidung in Grundsätze und Ziele sind „Soll-Formulierungen" nur noch bei Grundsätzen zulässig, nicht mehr bei Zielen. Die gelb hinterlegten Änderungen sind lediglich eine redaktionelle Anpassung an diese Vorgaben. Hinsichtlich der planerischen Umsetzung ist dies ohne Belang. **Gemeinde Vaterstetten** Auf die Abwägung der Stellungnahme der Gemeinde Vaterstetten des 2. Anhörverfahrens darf verwiesen werden (siehe Synopse auf der Homepage des RPV, PA-Sitzung am 26.09.2017). Die Realisierung des Gemeindeentwicklungsprogramms ist möglich. Der regionale Grünzug steht den dort vorgesehenen Entwicklungen nicht entgegen. **Landratsamt Dachau** Der regionale Grünzug ist bereits im Zuge des Regionalplan-Fortschreibungsverfahrens zurückgenommen worden. Im Ergebnis tangiert die geplante Trasse allenfalls im Norden und im Süden nur noch marginal den regionalen Grünzug. Ein Zielwiderspruch ist definitiv nicht gegeben. Auf eine Ausweitung des Hauptsiedlungsbereichs bis zur geplanten Umfahrung wird verzichtet. Eine gemeindliche Siedlungsentwicklung ist nicht zwingend an die Festlegung eines regionalen Hauptsiedlungsbereichs verknüpft. Auf das Ergebnis der Abwägung zum 2. Anhörverfahren darf verwiesen werden (PA-Sitzung vom 26.09.17, Synopse, zu Gemeinde Haimhausen, Seite 36). Mit der angeregten Herausnahme aus dem Grünzug wäre dieser funktionslos. Dieser Grünzug ist aber ein regional bedeutender Transportkorridor für Frischluft und regionale Ventilation. Auf das Landschaftsentwicklungskonzept für die Region München und die dort vorgeschlagenen und umfänglich

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		begründeten Grünzüge darf verwiesen werden.
	Gemeinde Grasbrunn Die Gemeinde fordert, den Entwicklungspuffer im Westen von Grasbrunn bis zur A99, gemäß farbiger Einzeichnung in der beiliegenden Karte, aus dem Grünzug auszusparen, um eine konzentrische Entwicklung dieses Gemeindeteils nach allen Richtungen zu ermöglichen. Die Gemeinde fordert, ein angemessene Reduzierung des regionalen Grünzugs an der Gemeindegrenze zu Putzbrunn, um ein interkommunales Gewerbegebiet entwickeln zu können. Die Gemeinde nimmt die Abwägung des RPV zur geforderten Aussparung des Gemeindeteils Harthausen aus dem regionalen Grünzug zur Kenntnis, hält jedoch an der Forderung fest.	**Gemeinde Grasbrunn** Die von der Gemeinde Grasbrunn im Westen nun geforderte Aussparung aus dem regionalen Grünzug ist im regionalen Maßstab (1:100.000) kaum darstellbar. Eine Entwicklung in dieser Größenordnung läge im regionalplanerischen Unschärfebereich. Eine Grünzugsrücknahme in diesem Größenbereich erübrigt sich. Eine Rücknahme des Grünzuges für ein interkommunales Gewerbegebiet beträfe zwischen den beiden Orten eine sehr enge Grünzugsstelle. Dies soll vermieden werden. Kleinere Siedlungseinheiten und Nebenorte werden einheitlich nicht aus regionalen Grünzügen ausgespart. Planungen und Maßnahmen zur organischen Entwicklung sind möglich. Dies ist im Ziel klargestellt.
	Gemeinde Neubiberg Bezüglich der aus der Rahmenplanung Unterbiberg anstehenden Thematik einer angestrebten baulichen Weiterentwicklung im westlichen Gemeindebereich wird darauf hingewiesen, dass erst im Laufe des Jahres 2018 endgültige Flächenausdehnungen benannt werden können. Voraussichtlich wird ein Änderungsantrag zum Regionalplan nach Abschluss der Arbeiten zum Strukturkonzept gestellt werden (Teilrücknahme des regionalen Grünzugs). Auf die ausführliche Stellungnahme im 2. Anhörverfahren wird verwiesen.	**Gemeinde Neubiberg** Die Hinweise der Gemeinde Neubiberg werden zur Kenntnis genommen.
	Gemeinde Taufkirchen Mit großer Verwunderung wird festgestellt, dass der regionale Grünzug entgegen des ursprünglichen Abwägungsbeschlusses größtenteils wieder im Regionalplan dargestellt ist. Die Gemeinde Taufkirchen kann die widersprüchlichen Entscheidungen des Planungsausschusses nicht nachvollziehen und hält an ihrer Stellungnahme vom 27.06.16 sowie dem beigefügten städtebaulichen Konzept fest. Es wird gebeten, den Grünzug im Bereich Taufkirchen so zurückzunehmen, wie es nach dem 1. Anhörverfahren erfolgt war.	**Gemeinde Taufkirchen** Die vermeintlich widersprüchlichen Entscheidungen begründen sich dadurch, dass durch ein Büroversehen die im Rahmen des 2. Anhörverfahrens rechtzeitig eingegangene Stellungnahme der Gemeinde Ottobrunn nicht bearbeitet und abgewogen worden war. Der Planungsausschuss hat dies in der Sitzung am 05.12.2017 nachgeholt. Die Rücknahme des Grünzugs im Süden bleibt bestehen. Im Westen wurde die Rücknahme geschmälert, es bleibt aber Entwicklungsspielraum für Taufkirchen.
	Gemeinde Haimhausen Der Bereich nördlich der St 2339 soll aus dem regionalen	**Gemeinde Haimhausen** Auf das Ergebnis der Abwägung zum 2. Anhörverfahren darf

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Grünzug genommen werden. Hier wird mittelfristig eine gewerbliche Entwicklung nördlich des Weilers Maisteig und westlich der B 13 angestrebt. Die Abgrenzung des regionalen Grünzuges kann fachlich nicht nachvollzogen werden. Die Gemeinde begründet ihre fachlichen Bedenken ausführlich.	verwiesen werden (PA-Sitzung vom 26.09.17, Synopse, zu Gemeinde Haimhausen, Seite 36). Mit der angeregten Herausnahme aus dem Grünzug wäre dieser funktionslos. Dieser Grünzug ist aber ein regional bedeutender Transportkorridor für Frischluft und regionale Ventilation. Auf das Landschaftsentwicklungskonzept für die Region München und die dort vorgeschlagenen und umfänglich begründeten Grünzüge darf in diesem Zusammenhang verwiesen werden.
	Gemeinde Langenpreising Auf die Stellungnahmen im 1. Und 2. Anhörverfahren wird verwiesen. Die Verwirklichung eines Gewerbegebietes im regionalen Grünzug an der Autobahnanschlussstelle soll ermöglicht werden.	**Gemeinde Langenpreising** Auf die getroffenen Abwägungen darf verwiesen werden. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert (PA-Sitzungen 06.12.16 und 26.09.17).
	Gemeinde Gauting Zur Generierung von Gewerbeflächen ist eine über die Innenentwicklung hinausgehende Entwicklung notwendig. Die gemeindeeigenen Flächen, auf denen eine gewerbliche Siedlungsentwicklung vorgesehen ist, schließen sich direkt westlich an die Asklepios-Klinik an. Es sollen bei der Planung bestehende prägende Landschaftsstrukturen erhalten bleiben. Durch das Gebiet soll eine sichere und grüne Durchwegung zu den siedlungsnahen Erholungsgebieten geschaffen werden. Die Gemeinde beantragt die Herausnahme der Flächen der Asklepios-Klinik und der westlich angrenzenden Fläche aus dem Grünzug. Die Gemeinde geht davon aus, dass hierdurch die Funktionalität des regionalen Grünzugs nicht beeinträchtigt wird.	**Gemeinde Gauting** Wenn durch die geplante Entwicklung die Funktionalität des regionalen Grünzugs gewährleistet bleibt, ist eine Herausnahme der Flächen aus dem regionalen Grünzug nicht erforderlich.
	Weiter fordert die Gemeinde, dass gemäß B II Z 4.6.1 Planungen und Maßnahmen zur organischen Entwicklung aller Gautinger Ortsteile möglich sind.	Ziel B II 4.6.1 legt dies so fest.
	Bayerischer Bauernverband Die Formulierung bei möglichen Planungen und Maßnahmen ist so abzuändern, dass privilegierte landwirtschaftliche Vorhaben stets genehmigungsfähig sind.	**Bayerischer Bauernverband** In der Begründung ist dies so formuliert.
	Stadt Dachau Es ist sicherzustellen, dass die im Planfeststellungsverfahren befindliche Trasse der Ostumfahrung Dachau die künftige Westgrenze des regionalen Grünzugs bildet.	**Stadt Dachau** Der regionale Grünzug ist bereits im Zuge des Regionalplan-Fortschreibungsverfahrens zurückgenommen worden. Im Ergebnis tangiert die geplante Trasse allenfalls im Norden

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
			und im Süden nur noch marginal den regionalen Grünzug. Ein Zielwiderspruch ist definitiv nicht gegeben.
Z 4.6.2	Trenngrün vermeidet ~~soll~~ das Entstehen großflächiger und bandartiger Siedlungsstrukturen ~~vermeiden~~ und erhält und sichert die Freiflächen zwischen aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten ~~erhalten und sichern~~. Planungen und Maßnahmen im Trenngrün sind ~~sollen~~ im Einzelfall möglich ~~sein~~, soweit die jeweilige Funktion gemäß Satz 1 nicht entgegensteht. Als Trenngrün werden Freiräume zwischen folgenden Siedlungseinheiten festgelegt: - Unter- und Oberschleißheim (1) - Hochbrück (Stadt Garching) und Unterschleißheim (2) - Neufahrn b. Freising und Mintraching (Gde. Neufahrn b.Freising (3) - Freising und Marzling (4) - Oberding und Niederding (Gde. Oberding) (5) - Notzing (Gde. Oberding) und Aufkirchen (Gde. Oberding) (6) - Altenerding (Stadt Erding) und Pretzen (Stadt Erding) (7) - Markt Schwaben und Ottenhofen (8) - Attaching (Stadt Freising) und Flughafen (9) - Pliening und Poing (10) - Haar und Keferloh (Gde. Grasbrunn) (11) - Landsham (Gde. Pliening) und Kirchheim b.München (12) - Grub (Gde. Poing) und Landsham (Gde. Pliening) (13) - Grub (Gde. Poing) und Poing (14) - Grub (Gde. Poing) und Heimstetten (Gde. Kirchheim b.München) (15) - Aschheim und Feldkirchen (17) - Dornach-Gewerbegebiet (Gde. Aschheim) und Dornach-Wohnort (Gde. Aschheim) (18) - Parsdorf (Gde. Vaterstetten) und Neufarn (Gde. Vaterstetten) (19) - Haar und München-Trudering (20) - Zorneding/Pöring und Eglharting (Markt Kirchseeon) (21) - Baldham (Gde. Vaterstetten) und Zorneding (22)	**Stadt Fürstenfeldbruck** Die Stadt Fürstenfeldbruck fordert erneut die Verbreiterung und Verlängerung des Trenngrüns Nr. 56 und eine nach Osten knickende L-förmige Weiterführung des Trenngrüns Nr. 57 längs zur B 471. **Gemeinde Oberschleißheim** Das Trenngrün zwischen Ober- und Unterschleißheim ist dauerhaft zu erhalten. Das Trenngrün soll auf den Fluren beider Kommunen zu liegen kommen. **Landratsamt Dachau** Im Zuge des 2. Anhörverfahrens merkte die Kreisfinanzverwaltung an, dass derzeit für das Grundstück Fl.Nr. 952/0, Gemarkung Hebertshausen konkrete Planungen zum Bau einer Katastrophenschutzhalle bestehen. Dieses Grundstück könnte von der Festsetzung des Trenngrüns Nr. 66 betroffen sein. **Gemeinde Gröbenzell** Es wird bedauert, dass die bislang vorgebrachten Stellungnahmen nicht berücksichtigt wurden; insbesondere, dass das vorhandene Trenngrün zwischen Gröbenzell und Puchheim nicht aufgenommen wurde. **Gemeinde Grasbrunn** Um erneute Prüfung wird gebeten, ob die Aufnahme eines Trenngrüns zwischen Haar und Keferloh fachlich geboten ist. **Regierung von Oberbayern (Städtebau)** Der Wegfall des Trenngrüns zwischen Leoni und Assenhausen (Gemeinde Berg) birgt die Gefahr einer bandartigen Siedlungsentwicklung.	**Stadt Fürstenfeldbruck** Es darf auf die Synopse vom 26.09.17 und die auf Seite 46 dargelegte Abwägung verwiesen werden. Ergänzend wird angemerkt, dass im Regionalplan entlang der B 471 Hauptsiedlungsbereich festgelegt ist. **Gemeinde Oberschleißheim** Zwischen Ober- und Unterschleißheim ist das Trenngrün Nr. 1 festgelegt. Hierbei handelt es sich um eine symbolhafte, keine flächenscharfe Darstellung. **Landratsamt Dachau** Als Ergebnis der Abwägung zum 2. Anhörverfahren wurde festgestellt, dass das Trenngrün dieser Planung nicht entgegensteht (siehe PA-Sitzung vom 26.09.17, Synopse Seite 44). **Gemeinde Gröbenzell** Es darf auf die Synopse vom 26.09.17 verwiesen werden (siehe PA-Sitzung vom 26.09.17, Synopse Seite 44). **Gemeinde Grasbrunn** Da das Trenngrün offensichtlich nicht im Widerspruch zu geplanten Entwicklungen Grasbrunns steht kann und soll es im Regionalplan verbleiben. Es dient der Siedlungsgliederung und zur Gewährleistung einer deutlich erkennbaren Siedlungszäsur zwischen Haar und Keferloh. **Regierung von Oberbayern (Städtebau)** Die befürchtete bandartige Entwicklung würde eine umfassende Siedlungsentwicklung in diesem Bereich mit einer großflächigen Änderung des Landschaftsschutzgebietes voraussetzen. Beides wird nicht erfolgen. Der Wegfall des Trenngrüns erfolgte aufgrund der tatsächlichen baulichen und landschaftlichen Situation vor Ort (singuläre Baulichkeiten mit Grünstrukturen, kleinen landwirtschaftlichen Nutzflächen, alleenhaften Wegestrukturen, mit fast parkartiger Optik im zentralen

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
- Ebersberg und Grafing b.München (23) - Hofolding (Gde. Brunnthal) und Faistenhhar (Gde. Brunnthal) (24) - Unterhaching und Winning (Gde. Taufkirchen) (26) - Unterhaching und Taufkirchen (27) - Taufkirchen und Potzham (Gde. Taufkirchen) (28) - Furth (Gde. Oberhaching) und Potzham (Gde. Taufkirchen) (29) - Baierbrunn und Buchenhain (Gde. Baierbrunn) (30) - Starnberg und Pöcking (31) - Pöcking und Feldafing (32) - Feldafing und Garatshausen (Gde. Feldafing) (33) - ~~Leoni (Gde. Berg) und Assenhausen (Gde. Berg) (34)~~ - Berg und Kempfenhausen (Gde. Berg) (36) - Kempfenhausen (Gde. Berg) und Percha (Stadt Starnberg) (37) - Gauting und Königswiesen (Gde. Gauting) (38) - Stockdorf (Gde. Gauting) und Gauting (39) - Planegg und Martinsried (Gde. Planegg) (40) - Martinsried (Gde. Planegg) und München-Großhadern (41) - Martinsried (Gde. Planegg) und Gräfelfing (42) - Gräfelfing und Planegg (43) - Lochham (Gde. Gräfelfing) und München-Pasing (44) - Lochham (Gde. Gräfelfing) und München-Freiham (45) - Germering und München-Neuaubing (46) - Germering und Puchheim (47) - Geisenbrunn (Gde. Gilching) und Argelsried (Gde. Gilching) (48) - Inning a.Ammersee und Buch (Gde. Inning a.Ammersee) (50) - Buch (Gde. Inning a.Ammersee) und Breitbrunn (Gde. Herrsching a.Ammersee) (51) - Herrsching a.Ammersee und Lochschwab (Gde. Herrsching a.Ammersee) (52) - Schondorf a.Ammersee und Utting a.Ammersee (53) - Utting a.Ammersee und Holzhausen (Gde.	**Bayerischer Bauernverband** Die Formulierung bei möglichen Planungen und Maßnahmen ist so abzuändern, dass privilegierte landwirtschaftliche Vorhaben stets genehmigungsfähig sind.	Bereich, Wald im westlichen Teil); keine linienhaft begrenzte Zäsur zwischen den Ortsteilen. Von aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten und einem Entstehen großflächiger, bandartiger Siedlungsstrukturen, welche durch Trenngrüns im Sinne des Ziels verhindert werden sollen, kann hier nicht gesprochen werden. **Bayerischer Bauernverband** In der Begründung ist dies so formuliert.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Utting a.Ammersee) (54) - Riederau (Markt Dießen a.Ammersee) und Sankt Alban (Markt Dießen a.Ammersee) (55) - Fürstenfeldbruck und Puch (Stadt Fürstenfeldbruck) (56) - Fürstenfeldbruck und Emmering (57) - Maisach und Gernlinden (Gde. Maisach) (58) - Olching und Eichenau (59) - Eichenau und Puchheim (60) - Olching und Gröbenzell (61) - München-Lochhausen und Gröbenzell (62) - München-Allach und Karlsfeld (63) - Rothschwaige (Gde. Karlsfeld) und Karlsfeld (64) - Günding und Mitterndorf (Stadt Dachau) (65) - Deutenhofen (Gde. Hebertshausen) und Ampermoching (Gde. Hebertshausen) (66) - Kaufering und Landsberg a.Lech (67) - Grafing und Grafing-Bahnhof (Stadt Grafing b.München) (69) - Schöngeising und Fürstenfeldbruck (71) - Dietersheim (Gde. Eching) und Forschungsinstitute Garching (Stadt Garching b.München) (73) - Planegg und Krailling (74)		
5 Fluglärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung (wie bisher B II 6, redaktionell angepasst; entfallen nach LEP spätestens am 1. September 2023) Z 5.1 Für die Flughäfen mit Strahlflugbetrieb Lechfeld~~,~~ ~~Oberpfaffenhofen~~ und München werden Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung ausgewiesen. Lage und Abgrenzung bestimmen sich nach Karte 2 „Siedlung und Versorgung, Tektur Lärmschutzbereich 1 (militärischer Flugplatz Lechfeld)“ und nach Karte 2 „Siedlung und Versorgung, Tektur Lärmschutzbereich 2 (Flughafen München)“, jeweils i.M. 1:100.000. Z 5.2 In den Lärmschutzbereichen der Flughäfen Lechfeld~~,~~ ~~Oberpfaffenhofen~~ und München werden für die Bauleitplanung die Zonen A, B und C mit folgenden Kriterien	**Landratsamt Dachau** In Z 5.2 in den Ausführungen zu den Zonen A und B wird weiterhin auf den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen Bezug genommen. **Gemeinde Weßling** Die Gemeinde Weßling kritisiert die Streichung der Lärmschutzbereiche für den Sonderflughafen und verweist auf ihre Stellungnahme zum LEP und das ihrer Meinung nach nicht rechtsfehlerfreie Beteiligungsverfahren des Bayerischen Staatsministeriums für Finanzen, Landesentwicklung und Heimat. **Landratsamt Starnberg** Mit dem Wegfall des Lärmschutzbereichs für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist es von maßgeblicher Bedeutung, dass keine Verschlechterung der Lärmsituation entsteht. Insbesondere darf keine Erweiterung der	**Landratsamt Dachau** Dieser redaktionelle Fehler wird behoben. **Gemeinde Weßling** Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt ausschließlich durch Rechtsverordnung der Landesregierung (§ 4 (2) FluLärmG). Setzt der Freistaat keinen Lärmschutzbereich fest, kann der RPV nicht ersatzweise einen Lärmschutzbereich im Regionalplan ausweisen. Für den RPV besteht keine Rechtsgrundlage mehr, Lärmschutzbereiche auszuweisen. **Landratsamt Starnberg** Dies entspricht der Beschlusslage im RPV. Auf den entsprechenden PA-Beschluss vom 07.03.17 darf verwiesen werden. Für den RPV besteht keine Rechtsgrundlage mehr, Lärmschutzbereiche auszuweisen.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
für die noch zulässige bauliche Nutzung festgesetzt: ▪ Zone A mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 72 dB(A) bei Verkehrsflughäfen und von mehr als 75 dB(A) bei Militärflugplätzen und dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen. Hier sollen gewerbliche Flächen für solche Betriebe oder öffentliche Einrichtungen zulässig sein, die mit dem Betrieb des Flughafens oder Flugplatzes im unmittelbaren Zusammenhang stehen oder die selbst erhebliche Lärmimmissionen aufweisen. ▪ Zone B mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 67 dB(A) bis 72 dB(A) bei Verkehrsflughäfen und von mehr als 67 dB(A) bis 75 dB(A) bei Militärflugplätzen und dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen. Hier soll uneingeschränkte gewerbliche und industrielle Nutzung zulässig sein. ▪ Zone C mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) bis 67 dB(A). Diese Zone wird zusätzlich in eine innere Teilzone Ci und in eine äußere Teilzone Ca unterteilt. Die Teilzone Ci umfasst den Bereich von 64 dB(A) bis 67 dB(A). Die Teilzone Ca umfasst den Bereich von 62 dB(A) bis 64 dB(A). In der Zone C soll zusätzlich die Darstellung von Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen bzw. die Ausweisung von Wohngebieten in Bebauungsplänen zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung zulässig sein. In der Teilzone Ci soll die Abrundung nur zur Schließung von Baulücken dienen. Abweichungen von den vorstehenden Nutzungsbeschränkungen sind im Einzelfall zulässig, wenn mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden kann, dass die für das Ziel B II 5.1 vorausgesetzte Lärmbelästigung nicht mehr eintreten und der Lärmschutzzweck nicht mehr	Flugbewegungen erfolgen. Durch den Wegfall der Regelungen wird die praktische Handhabung, insbesondere in der Bauleitplanung der Gemeinden erschwert. **Gemeinde Gauting, Gemeinde Gilching** Der Lärmschutzbereich für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen muss erhalten bleiben.	**Gemeinde Gauting, Gemeinde Gilching** Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt ausschließlich durch Rechtsverordnung der Landesregierung (§ 4 (2) FluLärmG). Setzt der Freistaat keinen Lärmschutzbereich fest, kann der RPV nicht ersatzweise einen Lärmschutzbereich im Regionalplan ausweisen. Er hat keine Rechtsgrundlage mehr.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
beeinträchtigt wird. Z 5.3 Von den Nutzungskriterien gemäß B II Z 5.2 kann in den in B II Z 5.3.1 und ~~bis~~ B II Z 5.3.2 genannten Gebieten abgewichen werden. Sofern dort nicht weitergehende Ausnahmeregelungen vorgesehen werden, sind im Rahmen der Bauleitplanung in diesen Gebieten zulässig: ▪ In der Zone Ca die Darstellung von Wohnbauflächen und die Ausweisung von Wohngebieten, ▪ in der Zone Ci zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung die Darstellung von Wohnbauflächen und die Ausweisung von Wohngebieten ▪ in der Zone B zur Schließung von Baulücken die Darstellung von Wohnbauflächen und die Ausweisung von Wohngebieten. Z 5.3.1 **Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Lechfeld** Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen sind ~~sollen~~ für die weitere Siedlungsentwicklung in folgenden Gemeindebereichen möglich ~~ermöglicht werden~~: In der Gemeinde **Scheuring** in den Gebieten: - Am südwestlichen Ortsrand - Am Friedhof - Am Mühlbach - Am nordwestlichen Ortsrand. ~~**5.3.2 Lärmschutzbereich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen**~~ ~~Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen sollen für die weitere Siedlungsentwicklung in folgenden Gemeindebereichen ermöglicht werden:~~ ~~In der Gemeinde **Weßling** in den Gebieten:~~ ~~- Rosenstraße Süd, im Osten Oberpfaffenhofens~~ ~~- Südlich der St 2068, im Nordosten~~		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	~~Oberpfaffenhofens~~ ~~- Südlich der Ettenhofener Straße, südlich des Ortszentrums von Oberpfaffenhofen~~ ~~- Südlich der Straße Im Kesselboden, im Süden Oberpfaffenhofens~~ ~~- Oberpfaffenhofen, Gebiet südöstlich der Straße nach Hochstadt~~ ~~- Oberpfaffenhofen Nord, nördlich des Ortszentrums von Oberpfaffenhofen~~ ~~- Nördlich des Hirtackerwegs, am südöstlichen Ortsrand von Oberpfaffenhofen.~~		
Z 5.3.2	**Lärmschutzbereich des Flughafens München** Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen sind ~~sollen~~ für die weitere Siedlungsentwicklung in folgenden Gemeindebereichen möglich ~~ermöglicht werden~~: In der Gemeinde **Haimhausen** in dem Gebiet: - Haimhausen Ost (W 3 Grundfeld). In der Gemeinde **Neufahrn b.Freising** in den Gebieten: - *Hauptort Neufahrn, Max-Anderl-Straße/Bgm.-Herpich-Straße/Freisinger Weg* - *Mintraching westlich der Kirchenstraße, südlich des Ortsrandes zur Errichtung eines Kindergartens.* *In der Gemeinde **Eitting** in dem Gebiet:* - *Am östlichen Ortsrand.*		
G 5.4	*Auf eine nachhaltige Verringerung der Lärmbelastung durch Flugbetrieb soll hingewirkt werden.* *Die Lärmbelastungen durch den Flughafen München sollen nachts so gering wie möglich gehalten werden.*	**Gemeinde Langenbach** Die Lärmbelastungen durch den Flughafen München nachts so gering wie möglich zu halten, sollte als Ziel festgelegt werden.	**Gemeinde Langenbach** Mangels eigener originärer Kompetenzen, kann die Regionalplanung leider nur immer wieder darauf hinwirken, die Lärmbelastungen auf ein Minimum zu beschränken. Auf die Begründung Zu 5.4 und die darin zum Ausdruck gebrachte Notwendigkeit von Nachtflugverboten wird hingewiesen.
G 5.5	*Auf eine Reduzierung der Lärmschutzbereiche, insbesondere um den Flughafen München, ist langfristig hinzuwirken.*	**Gemeinde Marzling** Auf eine nachhaltige Verringerung der Lärmbelastung durch Flugbetrieb „muss" hingewirkt werden. Die Lärmbelastungen durch den Flughafen München „müssen" nachts so gering	**Gemeinde Marzling** Mangels eigener originärer Kompetenzen, kann die Regionalplanung leider nur immer wieder darauf hinwirken, die Lärmbelastungen auf ein Minimum zu beschränken. Auf

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		wie möglich gehalten werden. Dem Flughafenbetreiber sind auch regelmäßige Messungen von Ultrafeinstaub aufzulegen.	die Begründung Zu 5.4 und die darin zum Ausdruck gebrachte Notwendigkeit von Nachtflugverboten wird hingewiesen. Dies liegt in der Kompetenz des Immissionsschutzes.
Zu B II	**Siedlung und Freiraum**		
Zu 1	**Leitbild**		
Zu G 1.1	Der Bevölkerungszuwachs erfordert erhebliche Anstrengungen im Wohnungsbau. Die Bereitstellung von ausreichend Wohnraum zu erschwinglichen Preisen kann aber nicht allein von der Landeshauptstadt München oder einzelnen Umlandgemeinden geleistet werden. Siedlungsentwicklung ist eine gemeinsame Aufgabe für die gesamte Region. Da die Herausforderungen des Wachstums nicht plötzlich an administrativen Grenzen enden und die Verflechtungen mittlerweile weit über die Grenzen der Region München hinausreichen, ist bei der Siedlungsentwicklung verstärkt auch mit den Nachbarregionen zu kooperieren.		
Zu G 1.2	Die nicht bebauten Freiflächen in der Wachstumsregion München sind einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt, denn der Zuwachs an Arbeitskräften und Bevölkerung lässt sich ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme nicht bewerkstelligen. Da die vorhandene Fläche nicht vermehrbar ist und insbesondere aufgrund der wichtigen Funktionen der Freiflächen u.a. für Wasser- und Naturhaushalt, Klima, Erholung, Land- und Forstwirtschaft, Identität, Wohlbefinden, gilt es, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Flächeninanspruchnahme so effektiv und sparsam wie möglich zu gestalten. Schließlich haben auch nachfolgende Generationen ein Anrecht auf eine intakte Umwelt mit Entwicklungsmöglichkeiten.		
Zu G 1.3	Zuwanderung ist für die Region München eine wichtige soziale und ökonomische Ressource. Die Nutzung dieser Ressource setzt, insbesondere bei		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	den ausländischen Zuwanderern, eine schnellstmögliche Integration in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt voraus. Auf ausgewogene Sozialstrukturen ist zu achten. Konzentrationen bestimmter Bevölkerungsgruppen und Verdrängungsprozessen auf dem Wohnungsmarkt ist entgegenzuwirken. Intakte gesellschaftliche Strukturen sind behutsam weiterzuentwickeln. Dem Leitbild der kompakten, funktional gemischten Siedlungsstruktur mit seinen ökologischen Vorteilen gegenüber monostrukturierten, verkehrlich unzureichend angebundenen Siedlungen ist Rechnung zu tragen.		
Zu Z 1.4	Teilräumlich ungleichgewichtige Entwicklungen von Gewerbe- und Wohnbauflächen verschärfen zusätzlich die Verkehrssituation und die Probleme auf dem Wohnungsmarkt. Eine funktional abgestimmte Planung kann dem entgegenwirken.		
Zu G 1.5/ Zu G 1.6	Eine kompakte, funktional verträglich gemischte Raumstruktur der kurzen Wege vermeidet Verkehr, ist energieeffizient, mindert den Flächenverbrauch und ist sozialverträglich. Denn sie ermöglicht und erleichtert auch den Menschen, die über kein eigenes Auto verfügen, ihre täglichen Erledigung und Aktivitäten. Kompakte, gemischte Quartiere fördern auch soziale Kontakte und bieten günstige Voraussetzungen für den Erhalt und die Bildung ausgewogener Sozialstrukturen, welche für die gesellschaftliche Solidarität und den Zusammenhalt wichtig sind.		
Zu Z 1.7	Siedlungsentwicklung führt zu zusätzlichem Infrastrukturbedarf. Neuverkehr entsteht. Ver- und Entsorgung sind zu gewährleisten. Ausbildungsplätze, Hilfs-, Pflege- und Heildienste müssen bereitgestellt werden. Eine Schlüsselrolle bei der Siedlungsentwicklung kommt der verkehrlichen Erreichbarkeit und, im Hinblick auf eine umweltschonende und sozialverträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs, hier insbesondere der Anbindung bzw. Anbindbarkeit neuer Siedlungsflächen an den ÖPNV zu.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu 2 **Siedlungsentwicklung (allgemein)** Zu G 2.1 Für die Auswahl und Abgrenzung der regionalplanerischen Hauptsiedlungsbereiche wurden insbesondere folgende Kriterien herangezogen: - Lage an Verkehrsachsen/überregionale Verkehrsanbindung - Nähe zu einem Haltepunkt des schienengebundenen Personennahverkehrs - Zentralität - Hauptort - Bevölkerungsentwicklung - Entwicklung der Beschäftigten - „Schwerpunkteignung" für den ländlichen Raum Im Sinne einer Abwägungsdirektive kommt aus regionalplanerischer Sicht der Lenkung der Siedlungsentwicklung in die Hauptsiedlungsbereiche ein besonderes Gewicht zu. In diesen Bereichen ist eine über die in B II Z 2.2 festgelegte organische Entwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung (überorganische Siedlungsentwicklung) möglich. Die Kommunen können dieses überorganische Potenzial in von ihnen gesteuerten Zeiträumen, in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit, von einschränkenden Festsetzungen sowie von der jeweiligen siedlungsstrukturellen Charakteristik eigenverantwortlich ausschöpfen. Dabei sollte aus regionalplanerischer Sicht in der Regel zunächst auf bereits im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohn- und/oder Gewerbeflächen zurückgegriffen werden. Der Schwerpunkt sollte dabei vor allem durch Innenentwicklung oder durch die Erschließung von Flächen in Anbindung an bestehende Siedlungseinheiten abgedeckt werden. Eine Bebauung vorhandener Bauflächenreserven verbessert in der Regel auch die Auslastung der bestehenden Infrastruktur und vermeidet hohe Investitionskosten. Bei der Darstellung der Hauptsiedlungsbereiche in Karte 2 Siedlung und Versorgung i. M. 1:100.000		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	handelt es sich um generalisierte, großräumig und keineswegs flächen- oder parzellenscharf abgegrenzte Gebiete. Kleinteilige Nutzungen oder Gegebenheiten innerhalb dieser Gebiete, die der Nutzung als Siedlungsraum ggf. entgegenstehen (z.B. ökologisch wertvolle Bereiche) werden in den Bauleitplänen dargestellt bzw. festgesetzt.		
Zu Z 2.2	Die organische wohnbauliche Siedlungsentwicklung einer Gemeinde, welche in allen Gemeinden der Region München zulässig ist, umfasst: - den zusätzlichen Bauflächenbedarf der natürlichen Bevölkerungsentwicklung - den Ersatz- und Auflockerungsbedarf aufgrund Überalterung oder Funktionswechsel von Wohngebäuden und gestiegener Wohnansprüche - den Bedarf einer zur Größe, Struktur und Ausstattung einer Gemeinde nicht unverhältnismäßigen Zuwanderung. Die organische gewerbliche Siedlungsentwicklung einer Gemeinde, welche ebenfalls in allen Gemeinden der Region München zulässig ist, umfasst: - den Bedarf der ansässigen Betriebe - den Bedarf für die Neuansiedlung von Betrieben, die zur örtlichen Grundversorgung oder zur Strukturverbesserung in der Gemeinde notwendig sind - den Bedarf für die Neuansiedlung von Betrieben, die an bestimmte Standortvoraussetzungen wie z.B. Rohstoffvorkommen gebunden sind. Eine ausgewogene Siedlungsentwicklung hat demographisch, sozial und funktional gemischte Strukturen und die Verhinderung einseitiger Bevölkerungskonzentrationen und Monostrukturen zum Ziel und dient der sozioökonomischen Stabilität.		
Zu Z 2.3	Eine über die organische Siedlungsentwicklung hinausgehende, stärkere Entwicklung ist auf die zentralen Orte, an Schienenhaltepunkten und auf die in Karte 2 Siedlung und Versorgung, i. M. 1:100.000,		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	festgelegten Hauptsiedlungsbereiche zu konzentrieren. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf ein System leistungsfähiger zentraler Orte trägt zur wirtschaftlichen Stärkung und zur besseren Auslastung der vorhandenen und der geplanten Infrastruktureinrichtungen bei. Zugleich wird die Bereitstellung leistungsfähiger überörtlicher Versorgungseinrichtungen erleichtert und ein Beitrag zu ausgewogenen Verhältnissen in allen Teilräumen der Region geleistet. In der Wachstumsregion München, in welcher Nachfragedruck und knappes Angebot zu einer Verteuerung der Siedlungsflächen führt, ist eine Lenkung stärkerer Siedlungsentwicklung auf dafür geeignete Räume (Hauptsiedlungsbereiche) von besonderer Bedeutung. Damit soll eine disperse Entwicklung an peripheren Standorten vermieden werden, welche verkehrlich und infrastrukturell weniger gut erschlossen und erschließbar sind. Dies hätte einen weiteren überproportionalen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und erheblichen Straßenaus- und –neubaubedarf zur Folge. Durch ein verstärktes Siedlungsflächenangebot in infrastrukturell gut ausgestatteten und mit ÖPNV gut erschlossenen Teilräumen kann dem entgegengewirkt werden. Volkswirtschaftliche und raumordnungspolitische Fehlentwicklungen lassen sich so verhindern.		
Zu G 2.4	Die Entwicklung neuer Siedlungsflächen ist im Hinblick auf Bodenbereitstellung, Erschließung, Ver- und Entsorgung, Verwertung, Ausgleichsmaßnahmen, Folgelasten usw. aufwendig und teuer. Insbesondere bei der Ansiedlung von Gewerbebetrieben und Arbeitsplätzen besteht unter den Kommunen ein zum Teil kostentreibender und flächenzehrender Wettbewerb um Gewerbesteuereinnahmen. Gemeindeübergreifende Lösungen und Maßnahmen können helfen, den Planungsprozess zu vereinfachen und Aufwand und Kosten zu minimieren. Auch können interkommunale Planungen und Abstimmungen zu einer effektiveren		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	und qualitativ höherwertigeren Flächennutzung beitragen. Eine günstige räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten und ein günstiges Verhältnis von Wohnbau- und Gewerbeflächen tragen hierbei zur Verkehrsvermeidung und zur Minimierung der verkehrsbedingten Emissionen bei.		
Zu 3	**Siedlungsentwicklung und Mobilität**		
Zu Z 3.1	Verkehr wird im Wesentlichen durch die Standorte für Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung und Freizeit und deren Verteilung im Raum bestimmt. Siedlungsstruktur und Verkehr stehen damit in einem engen Wechselverhältnis. Disperse Siedlungsstrukturen haben eine insgesamt schlechte Erreichbarkeit und erzeugen viel (Kfz-)Verkehr. Sie eignen sich nicht für eine attraktive ÖPNV-Anbindung. Kompakte, gemischte Siedlungsstrukturen haben eine insgesamt hohe Erreichbarkeit und erzeugen wenig Verkehr. Der Verkehrsaufwand ist gering. Sie ermöglichen ein attraktives ÖPNV-Angebot und sind auch für den nichtmotorisierten Verkehr förderlich. Einseitige Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) können vermieden werden. Dabei bestimmt und beeinflusst die Siedlungsstruktur nicht nur die Mobilität, sondern umgekehrt beeinflusst die Verkehrsinfrastruktur maßgeblich Siedlungsentwicklung und Siedlungsstruktur. Auch in der Region München ist dieser Zusammenhang, insbesondere im Verdichtungsraum deutlich ausgeprägt und erkennbar. Die Siedlungsstruktur ist hier achsenbestimmt und erstreckt sich stern- und strahlenförmig von der Kernstadt ausgehend, entlang der radialen SPNV-Achsen. Im ländlichen Raum dominieren „inselförmige" Punktstrukturen. Siedlungsräume unterschiedlicher Größe sind hier in die umgebenden Freiräume eingebettet. Für die weitere, den Verkehrsaufwand minimierende Siedlungsentwicklung im regionalen Maßstab ergibt sich damit folgende Konsequenz: - Vorrangige Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Haltepunkte des		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	SPNV, insbesondere im Verdichtungsraum. - Konzentration der Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum auf die zentralen Orte, mit guter verkehrlicher Erreichbarkeit; diese sind i.d.R. auch im ÖPNV vergleichsweise gut angebunden bzw. anbindbar.		
Zu Z 3.2	In der Region München bestehen in Flächennutzungsplänen noch erhebliche Flächenpotentiale für Siedlungsentwicklung. Etwa drei Viertel dieser Flächenpotentiale sind in fußläufiger – oder Radverkehrs-Erreichbarkeit zu SPNV-Haltepunkten. Für eine stärkere, ressourcenschonende Siedlungsentwicklung kommen diese Standorte vorrangig in Betracht. Sie eignen sich auch für eine angemessen verdichtete Bebauung, wodurch zusätzlicher Druck vom angespannten Immobilienmarkt genommen werden kann.		
Zu G 3.3	Mit der Verbreitung von Smartphones und des mobilen Internets als Informations- und Vernetzungsgrundlage wuchs/wächst die Bereitschaft zu intermodalem Verkehrsverhalten. Vor allem jüngere Verkehrsteilnehmer entscheiden bei der Verkehrsmittelwahl zunehmend nach pragmatischen Gründen. Diesem Einstellungs- und Wertewandel muss durch eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten Rechnung getragen werden. Hierzu bedarf es der Weiterentwicklung mobil verfügbarer Echtzeitinformationen und verkehrsträgerübergreifender Informationsplattformen, inklusive E-Ticketing. Zusätzliche intermodale Angebotsformen, bestehend aus motorisiertem Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Fuss- und Radverkehr, ergänzt um Carsharing-Systeme, Mitfahrangebote, Taxi-Dienste, Elektromobilität und Radverleihsysteme sind zu schaffen. Bahnhöfe und P&R-Anlagen als wichtige Knotenpunkte einer intermodalen Mobilität sind sukzessive zu umfassenden Mobilitätsstationen umzugestalten. Verkehrsverbünde sind zu Mobilitätsdienstleistern mit abgestimmten multi- und intermodalen Echtzeitangeboten und einem		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	verkehrsträgerübergreifendem Mobilitätsticket weiterzuentwickeln.		
Zu 4	**Siedlungsentwicklung und Freiraum**		
Zu Z 4.1	Der Begriff Innenentwicklung umfasst die Entwicklung aller Flächen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile bzw. aller im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen. Bei der Siedlungsentwicklung sind diese vorrangig zu nutzen. Innenentwicklung schont den Freiraum. Sie ist verkehrsvermeidend und spart Energie. Infrastruktur kann effizient genutzt werden. Nur wenn eine Gemeinde tatsächlich auf keine Potentiale der Innenentwicklung zurückgreifen kann, ist eine Neuausweisung von Siedlungsflächen zulässig. Neu ausgewiesene Siedlungsflächen sollen aber an geeignete Siedlungseinheiten angebunden sein. Um ein geeignetes Bild der Flächenreserven zu erhalten, wird empfohlen, langfristig nicht verfügbare Bauflächen im Flächennutzungsplan von der Darstellung auszunehmen.		
Zu Z 4.2	Freiräume zwischen den Siedlungseinheiten geben dem Siedlungsgefüge ihre typische, charakteristische Struktur. Ortschaften lassen sich optisch voneinander abgrenzen. Struktur und Abgrenzbarkeit schafft Vertrautheit und Identität. Würden die siedlungsgliedernden Freiräume dem Siedlungsdruck geopfert, würde die Region nicht nur ökologisch sondern auch optisch verarmen. Identifikation und Zugehörigkeitsgefühl schwänden.		
Zu Z 4.3	Strukturelemente wie Rodungsinseln, Hangkanten, Steilhänge, Waldränder, Feucht- und Überschwemmungsgebiete prägen das Orts- und Landschaftsbild der Region und ihrer Teilräume. Sie tragen maßgeblich zur Attraktivität und zum hohen Freizeitwert der Region bei. Rodungsinseln zeichnen sich durch eine auf den Mittelpunkt der kreisförmigen Freiflächen konzentrierte Bebauung aus.		
Zu Z 4.4	Wärmeausgleichsinseln und kleinräumlich wirksame		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Kaltluft- und Frischluftleit- bzw. Frischlufttransportbahnen finden sich vor allem in den Tälern und Senken des tertiären Hügellandes und der Moränenlandschaft. Abhängig vom Relief, kann in diese Täler und Senken Kaltluft abfließen, so dass diese für die angrenzenden Siedlungsgebiete, insbesondere im Hinblick auf den Klimawandel, wichtige Wärmeausgleichsfunktionen übernehmen können. Gleiches gilt für Fließgewässer, Wäldchen, Grünland und die noch vorhandenen naturnahen Moore. Diese mikroklimatisch bedeutenden Talräume und Ausgleichsinseln sind deshalb in ihrer Funktion zu erhalten.		
Zu Z 4.5	Innerörtliche Grünflächen verbessern die Wohnumfeldqualität, dienen der Erholung und verbessern die kleinklimatischen Verhältnisse im besiedelten Bereich. Insbesondere an heißen Sommertagen sorgen innerörtliche Grünflächen für Wärmeausgleich und Linderung der Hitzebelastung. Vernetzt mit der freien Landschaft steigert sich deren Erholungswert und Ausgleichsleistung. Die in den Lärmaktionsplänen der Kommunen enthaltenen „Ruhigen Gebiete" sollten integriert werden.		
Zu Z 4.6	Zur Ordnung und zur Gliederung der Siedlungsentwicklung wird durch die Festlegung von regionalen Grünzügen und Trenngrün ein überörtliches Netz zur Freiraumsicherung aufgebaut. Dieses vernetzte System bildet das Grundgerüst eines Freiraumverbundsystems, das durch weitere Freiraumsicherungsinstrumente wie zum Beispiel landschaftliche Vorbehaltsgebiete, Biotopverbundachsen etc. ergänzt wird.		
Zu Z 4.6.1	**Regionale Grünzüge** Regionale Grünzüge dienen der Freihaltung zusammenhängender Landschaftsräume vor stärkerer Siedlungs- und Infrastrukturtätigkeit, lenken bzw. gliedern die Siedlungsentwicklung und vermeiden eine Zersiedelung der Landschaft. Die Notwendigkeit der Ausweisung von regionalen Grünzügen ist insbesondere dort gegeben, wo ein		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
erheblicher Siedlungsdruck zu verzeichnen ist. In der Region München werden gem. LEP 7.1.4 (Z) deshalb regionale Grünzüge ausgewiesen. Entscheidend für die gebiets-, nicht flächenscharfe Abgrenzung der regionalen Grünzüge sind die naturräumlichen Gegebenheiten der Region, insbesondere die großen Waldgebiete und die großen Talsysteme. **Ausweisungsgrundlagen/Bewertungsmethodik:** Bei der Ausweisung von regionalen Grünzügen wurde insbesondere auf die Methodik des "Fachübergreifenden Konzeptes für das Umfeld des Flughafens München (1992)" zurückgegriffen. Auf der Basis der „ökologischen Risikoanalyse“ wurden hierbei für den Teilraum Flughafenumland u.a. die vorhandenen Naturraumpotentiale erfasst und bewertet. Bewertungsmethodik und die daraus zu folgernden Ergebnisse wurden analog auf die gesamte Region übertragen und dienen u.a. der Festlegung von regionalen Grünzügen. Das „Landschaftsentwicklungskonzept für die Region München (LEK 2007)“ hat die fachlichen Grundlagen (s.u.) bestätigt. Thermosatellitenbilder bestätigen die klimatische Bedeutung der Grünzüge. Bestimmend für den jeweiligen Umgriff der in einen regionalen Grünzug einzubeziehenden Teilflächen ist dabei ihre derzeitige Qualität und Funktionalität als Freiraum sowie die Bedeutung einer weiteren Freihaltung von Bebauung für die im Ziel genannten Funktionen. Als Begründungselemente werden für den Umgriff von regionalen Grünzügen neben bereits verbindlichen regionalplanerischen Vorgaben zur Freiraumsicherung, fachplanerische Schutzgebietsausweisungen und sonstige gutachtliche Vorgaben (z.B. Klimagutachten) oder Fachpläne herangezogen, wobei der regionale Grünzug als multifunktionales Freiraumsicherungsinstrument mehrere Freiraumfunktionen gleichzeitig übernehmen kann		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
(vgl. Methodik nach Björnsen 1990). Dieses Grundgerüst wird ergänzt durch zur Siedlungslenkung bzw. -gliederung notwendige Verbindungsräume und Pufferzonen, die sich nicht unbedingt aus konkreten Funktionsansprüchen ableiten lassen, aber i.S. einer vorsorgenden, vernetzten Freiraumsicherung als Elemente eines zusammenfassenden Rahmens notwendig sind. **Funktionen der regionalen Grünzüge:** **a) Verbesserung des Bioklimas und Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches** Die regionalen Grünzüge sind u.a. für die Erhaltung der lage- und nutzungsbedingten mesoklimatischen Wirkungen auf angrenzende Siedlungskomplexe (Kaltluftentstehungsgebiete, Frischlufttransport, Filterwirkungen gegen Staub, u.a.) von Bedeutung. Regionales Windsystem: In der Region München kommen Winde mit höheren Geschwindigkeiten am häufigsten aus westlichen und südwestlichen Richtungen und beeinflussen somit maßgeblich den Luftaustausch in der Region. Besonders die in der Hauptwindrichtung gelegenen Talsysteme der Region wie z.B. das Isartal, das Ampertal, das Würmtal etc. und sonstige auf den Verdichtungsraum zulaufende zusammenhängende Freiräume (z.B. zwischen Ebersberger Forst und Messestadt Riem) fungieren als wesentliche Luftaustausch- bzw. Frischlufttransportbahnen, die durch stärkere Siedlungs- und Infrastrukturtätigkeit in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden sollen. Für das Stadtklima und für die Luftreinhaltung kommt insbesondere den Wetterlagen mit niedrigen Windgeschwindigkeiten (bis 3,0 m/sek.) eine besondere Bedeutung zu, da hier die Verdünnung und Verteilung von emittierten Luftschadstoffen		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
wesentlich geringer ist als bei höheren Windgeschwindigkeiten (Umweltatlas München 1990). Insbesondere bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen mit Inversionsneigung macht sich in der Region München ein tagesperiodisches Zirkulationssystem mit Winden tagsüber überwiegend aus östlichen/nordöstlichen und nachts aus südlichen/südwestlichen Richtungen bemerkbar (Forschungsvorhaben im Auftrag des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen "Stadtklima Bayern" 1987). Insbesondere die Sicherung der West-Ost bzw. Süd-Nord auf den Siedlungskern des Verdichtungsraumes gerichteten radialen Freiräume als regionale Grünzüge sind deshalb für den Frischlufttransport in den Verdichtungsraum von großer Bedeutung. Thermische und lufthygienische Belastungen: Die thermischen und lufthygienischen Eigenschaften des Stadtklimas (z.B. Wärmeinselbildung) sind bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen am intensivsten ausgeprägt, weil sich bei reduziertem Luftmassenaustausch bebaute Bereiche während eines sommerlichen Strahlungstages stark aufheizen und die tagsüber gespeicherte Wärme nachts langsam abgeben. Dadurch können erhebliche thermische Belastungen ("Hitzestreß") und lufthygienische Belastungen ("Smog") für die Bevölkerung entstehen. In solchen Situationen kommt der ungehinderten Zufuhr kühler, frischer Luft, wie sie außerhalb der versiegelten Bereiche über Freiflächen bei Nacht gebildet wird, große Bedeutung zu. Für den Verdichtungsraum München wichtige klimaökologische Ausgleichsräume stellen neben Seen insbesondere die zum Großteil als Bannwälder ausgewiesenen geschlossenen Waldgebiete im südlichen Teil der Region dar (z.B. Forstenrieder Park, Perlacher Forst, Ebersberger Forst etc.); aber auch die Moorgebiete sowie		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
großräumige, zusammenhängende Wiesen- und Ackerlandflächen v.a. im Norden, Nordwesten und Osten der Region sowie größere innerörtliche Park- und Grünanlagen oder ggf. auch Kleingartenanlagen übernehmen klimaökologische Ausgleichsfunktionen (Umweltatlas München 1990). Auch das tertiäre Hügelland und die Moränenlandschaft in der Region erfüllen Funktionen als großräumige Frischlufteinzugs- bzw. Frischluftproduktionsgebiete. Eine Gefährdung der Funktionen besteht insbesondere in solchen Bereichen, wo Kalt- bzw. Frischluftabflussbahnen verbaut werden, besonders auch in kleinen Seitentälern des Tertiärhügellandes, wo lokale Hang- und Talwinde eine Rolle spielen (Teilraumgutachten "Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München 1992"). Sowohl für die lufthygienische als auch für die thermische Komponente des Stadtklimas ist vor allem die UCL-Schicht ("Urban Canopy-Layer"), d.h. ein bodennaher Bereich von der Bodenoberfläche bis zur mittleren Hausdachhöhe, von Bedeutung. Dieses relativ eigenständige meteorologische System ist in seiner Wirkungsweise und Ausprägung wesentlich davon abhängig, ob und in welchem Umfang im Bereich eines regionalen Grünzuges Strömungshindernisse oder Schadstoffemittenten vorhanden sind. Besonders schwerwiegend wirkt sich eine riegelartige Unterbrechung des regionalen Grünzuges quer zum Frischlufttransport aus. **b) Gliederung der Siedlungsräume:** Auch für die großflächige, regionale Gliederung der Siedlungsräume, d.h. für die ökologisch-funktionale und sozialverträgliche Zuordnung der Freiräume und bebauten Bereiche, ist die Ausweisung von regionalen Grünzügen von Bedeutung. Dabei gilt es insbesondere, * die Erreichbarkeit landschaftlicher		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Erlebnisräume, * die räumliche Abgrenzung und Identität der Siedlungen und * die Ablesbarkeit vorhandener Landschaftsstrukturen in der Region zu sichern bzw. zu entwickeln. Insbesondere dort, wo Siedlungsbereiche aufeinander zuwachsen, ist die Gefahr einer bandartigen Siedlungsstruktur groß. Eine ungegliederte bandartige Siedlungsentwicklung soll vor allem wegen der nachteiligen Einflüsse auf Naturhaushalt und Landschaftsbild, aber auch im Hinblick auf den Erhalt eines intakten Wohnumfeldes durch ausreichende Freiräume zwischen den Siedlungseinheiten vermieden werden. Eine gewisse Mindestbreite eines regionalen Grünzugs ist hierbei von großer Wichtigkeit, um dessen Funktion als Gliederungselement zu sichern. Deshalb kommt bei vorhandenen Engstellen der regionalen Grünzüge der Freiraumsicherung angesichts der immer weniger werdenden Freiräume gerade im Verdichtungsraum besondere Bedeutung zu. **c) Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen:** Die Erholungsvorsorge, d.h. die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit siedlungsnaher, landschaftlich geprägter Bereiche für die Kurzzeit- und Naherholung, ist gerade in einem siedlungsstrukturell dynamischen Raum mit erheblichem Siedlungs- und Erholungsdruck von besonderer Bedeutung. Die Ausweisung regionaler Grünzüge trägt dazu bei, siedlungsnahe Erholungsräume in der Region zu sichern bzw. zu verbinden. Demgemäß sollten in den regionalen Grünzügen vorhandene Erholungs- bzw. Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Rad- und Wanderwege, Badeseen etc. gesichert und		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
funktionsgerecht entwickelt werden. Da die regionalen Grünzüge mit der freien Landschaft in Verbindung stehen, kann insbesondere für Fußgänger und Radfahrer auch ein ungestörter Zugang zu weiter entfernten Erholungsgebieten ermöglicht und somit der Erholungsverkehr mit dem Auto vermindert werden. Ein abwechslungsreiches Landschaftsbild, prägende Landschaftsstrukturen (z.B. große Talzüge, Moränenhügel), markante Hangkanten und Waldgebiete sind bei der Ausweisung von regionalen Grünzügen mit der Funktion Erholungsvorsorge hierbei mittelbar und unmittelbar von Bedeutung. Eine besonders große Rolle spielt die landschaftsgebundene bzw. naturnahe Erholung im großen Verdichtungsraum München. Deshalb besteht gerade hier die Notwendigkeit, naturnahe Freiräume zu sichern und den Zugang zur freien Landschaft zu gewährleisten. Die Ausweisung von regionalen Grünzügen zur Erholungsvorsorge trägt hier in besonderem Maße dazu bei, die siedlungsnahen Erholungsgebiete des Verdichtungsraumes, z.B. die großen Forste im Süden von München, von den Wohngebieten aus gefahrlos, schnell und in attraktiver Umgebung zu erreichen. **Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen:** Regionale Grünzüge sollen gemäß Ziel B II Z 4.6.1 über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert oder gar unterbrochen werden. Entscheidend ist hierbei, dass die regionalen Grünzüge gebiets-, nicht flächenscharf abgegrenzt sind.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen sind im begründeten Einzelfall nur dann möglich, wenn der Nachweis geführt werden kann, dass die für den jeweiligen regionalen Grünzug typischen Funktionen (Verbesserung des Bioklimas und Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches, Gliederung der Siedlungsräume, Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen) nicht entgegenstehen. Im Sinne einer einheitlichen Rechtsordnung ist der Begriff "nicht entgegensteht" entsprechend der Regelung in § 35 Abs. 1 S. 1 BauGB anzuwenden und auszulegen. In von Grünzügen überlagerten Nebenorten kann dies i.d.R. bei Maßnahmen der Innenentwicklung und bei Ortsabrundungen bzw. Entwicklungen, die in einem angemessenen Verhältnis zur bestehenden Siedlungseinheit stehen, angenommen werden. Diese Abweichungsmöglichkeit soll dazu dienen, am System der regionalen Grünzüge generell festzuhalten, aber auf begründete Einzelfälle flexibel reagieren zu können. Der Nachweis, dass die Funktion des Grünzugs nicht entgegensteht, ist fachkompetent durch den Antragsteller zu führen. Bei wesentlichen Eingriffen in den regionalen Grünzug ist in der Regel der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes München zu befassen. Standortgebundene bauliche Anlagen u.a. der Land- und Forstwirtschaft sowie der Rohstoffgewinnung (privilegierte Vorhaben) können in diesem Sinn i. d. Regel als "Ausnahmefälle" eingestuft werden. Die regionalen Grünzüge sind in Karte 2 Siedlung und Versorgung, i. M. 1:100.000 zeichnerisch verbindlich ~~erläuternd~~ dargestellt. In Ergänzung dieser Karte~~n~~ werden der generelle Verlauf, die Lage und Bezeichnung der regionalen Grünzüge in der Begründungskarte zu B II Z 4.6.1 „Regionale		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Grünzüge" i. M. 1:500.000 dargestellt. **Die im Ziel Z 4.6.1 festgelegten regionalen Grünzüge werden zur fundierten und transparenten Funktionsbeschreibung einzeln begründet; siehe Anhang zu Kap. B II Siedlungswesen (Zu Z 4.6.1 Regionale Grünzüge).**		
Zu Z 4.6.2	**Trenngrün** Weite Teile des Verdichtungsraumes München und die Ufer der Seen im Südwesten von München sind gekennzeichnet durch umfangreiche zusammenhängend bebaute Siedlungsgebiete. Der große Siedlungsdruck hat dazu geführt, dass auch überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Freiräume zwischen den Siedlungseinheiten immer mehr bebaut wurden. Dabei entstehen vor allem entlang der bedeutenden Verkehrswege sowie der Täler und Seeufer bandartige Siedlungsstrukturen. **Funktion:** Die Ausweisung von Trenngrün dient der Gliederung der Siedlungslandschaft zwischen den Siedlungseinheiten und hat die Funktion, das Zusammenwachsen von Siedlungsbereichen zu vermeiden. Darüber hinaus kann es als funktionale Verknüpfung von benachbarten regionalen Grünzügen fungieren. Es darf durch Baumaßnahmen in seiner Funktion nicht beeinträchtigt werden und soll durchgängig von freier Landschaft zu freier Landschaft reichen. In der Regel wird das ausgewiesene Trenngrün durch Straßen- und Wegeverbindungen der berührten Siedlungsbereiche nicht in seiner Funktion gemindert. Durch Trenngrün können auch mikroklimatische Verhältnisse erhalten oder verbessert werden. Darüber hinaus können größere Freiräume (z.B. Erholungsgebiete oder ökologisch		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	wertvolle Ausgleichsräume) durch Trenngrün miteinander verbunden bzw. vernetzt werden. Zwischen den im Ziel Z 4.6.2 als Trenngrün benannten Siedlungseinheiten, Ortsteilen und Gemeinden ist der Erhalt der Freiräume besonders gefährdet. Die bereits bebauten Flächen sind hier schon sehr nahe zusammengerückt. Auf eine Siedlungstätigkeit insbesondere in den hier verbliebenen Freiräumen soll deshalb verzichtet werden. **Planungen und Maßnahmen im Trenngrün:** Planungen und Maßnahmen im Trenngrün sind im hinreichend konkret begründeten Einzelfall unter der Voraussetzung möglich, wenn der Nachweis vom Antragsteller fachkompetent geführt werden kann, dass die für das jeweilige Trenngrün typischen Funktionen (insbesondere Gliederung der Siedlungsräume) nicht entgegenstehen. Im Sinne einer einheitlichen Rechtsordnung ist der Begriff "nicht entgegensteht" entsprechend der Regelung in § 35 Abs. 1 S. 1 BauGB anzuwenden und auszulegen. Standortgebundene bauliche Anlagen u.a. der Land- und Forstwirtschaft (privilegierte Vorhaben) können in diesem Sinn i. d. Regel als "Ausnahmefälle" eingestuft werden. Trenngrün ist in Karte 2 Siedlung und Versorgung, i. M. 1:100.000 zeichnerisch erläuternd dargestellt.		
Zu 5	**Fluglärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung (wie bisher Zu B II 6, redaktionell überarbeitet;** entfallen nach LEP spätestens am 1. September 2023).		
Zu Z 5.1	In der Region München gibt es den Flughafen München am Standort Erding-Nord/Freising, den militärischen Flugplatz Lechfeld und den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen jeweils mit		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Stahlflugbetrieb. Die Flugschneisen überdecken vielfach großflächige Siedlungsräume, darunter auch hochverdichtete Wohngebiete. Ausgehend von den vielfach gesundheitsbeeinträchtigenden Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung ist durch die Ausweisung von Lärmschutzbereichen um den Flughafen München und um den militärischen Flugplatz Lechfeld (um den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen werden gem. LEP keine Lärmschutzbereiche mehr festgelegt) die künftige Siedlungsentwicklung so zu lenken, dass nicht neue Siedlungsgebiete und somit zusätzliche Einwohner von Fluglärm betroffen werden. Die durch Fluglärm beeinträchtigten Siedlungsräume können durch Maßnahmen zur Lenkung der Bauleitplanung wirksam begrenzt werden. Dies entspricht den Raumordnungsgrundsätzen (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, Art. 6 Nr. 7 BayLplG) und den Erfordernissen der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 4 und Abs. 6 BauGB). Unter diesen Voraussetzungen werden im Regionalplan München gemeindeübergreifende Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung in den vom Fluglärm betroffenen Bereichen und die in ihnen noch zulässige, nach dem Maß der Lärmbeeinträchtigung abgestufte bauliche Nutzung festgesetzt. Bestehendes Baurecht bleibt unberührt. Die Festlegung der Lärmschutzbereiche anhand von Dauerschallpegelwerten stützt sich auf bundesweit anerkannte wissenschaftliche Untersuchungen zur Wirkung des Fluglärms auf die Menschen.		
Zu Z 5.2	Im Landesentwicklungsprogramm Bayern sind die im Wesentlichen unter Entschädigungsgesichtspunkten konzipierten Lärmschutzzonen 1 und 2 nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm als Zone A und B		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	übernommen, um die Zone C erweitert sowie mit ergänzenden Hinweisen zu den Nutzungskriterien versehen (siehe § 3 Übergangsregelung zu den Lärmschutzbereichen). Die Möglichkeit, im Einzelfall Abweichungen von den vorstehenden Nutzungsbeschränkungen vorzunehmen, erlaubt es, in Gebieten, für die mit hinreichender Sicherheit festgestellt worden ist (z.B. durch Neuberechnung des Lärmschutzbereiches nach dem Fluglärmgesetz), dass die im Regionalplan vorausgesetzte Lärmbelästigung nicht mehr eintreten wird, eine Befreiung von den entsprechenden Nutzungsbeschränkungen zu erteilen, bevor die Ausweisung der Lärmschutzzonen im Regionalplan durch Fortschreibung geändert worden ist. Diese Regelung entspricht auch dem Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs vom 30.03.1982, in dem wegen der fehlenden Angleichung der Nutzungsbeschränkungen an geminderte Lärmerwartungen die Ergänzung der „Einzelnen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für das Umland des geplanten Verkehrsflughafens München am Standort Erding-Nord/Freising vom 13.04.1976“ durch eine Befreiungsregelung gefordert worden ist. Feststellungen über verminderte Lärmbelastungen und die Zulässigkeit der Abweichungen von den Nutzungsbeschränkungen gem. Ziel B II 5.2 trifft das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.		
Zu Z 5.3	In begründeten Einzelfällen können die regionalen Planungsverbände von den Nutzungskriterien in B II Z 5.2 Ausnahmen festlegen und Gebiete beschreiben, in denen eine Siedlungstätigkeit trotz hoher Fluglärmwerte vorbehaltlich der notwendigen baurechtlichen Genehmigungsverfahren aus regionalplanerischen Sicht möglich ist ~~sein soll~~ (s. LEP § 3 Übergangsregelung zu den Lärmschutzbereichen).		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Ausnahmen werden für solche Gemeinden zugelassen, deren organische Entwicklung ansonsten nicht mehr gewährleistet wäre, weil sich das Gebiet der Gemeinde vollständig innerhalb des Lärmschutzbereichs befindet oder die außerhalb des in seiner baulichen Nutzung beschränkten Bereichs liegenden Flächen für eine Bebauung nicht zur Verfügung stehen. Die durch die Festlegung der Zonen zur Lenkung der Bauleitplanung verbundenen Einschränkungen ergeben sich nur aus Belangen des Immissionsschutzes und berühren nicht die konkrete kommunale Verantwortung für die Bauleitplanung.		
Zu Z 5.3.1	**Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Lechfeld** Die im Lärmschutzbereich des militärischen Flugplatzes Lechfeld vorgesehenen Ausnahmeregelungen sind aus folgenden Gründen geboten: **Gemeinde Scheuring** Der Siedlungsflächenbedarf für eine organische Entwicklung der Gemeinde kann nur am Hauptort gedeckt werden und sollte aus ortsplanerischen Gründen im Anschluss an den westlichen Ortsrand erfolgen. Nach Osten hin ist durch die Hangkante eine deutliche topographische Zäsur zum Außenbereich vorhanden; einer Siedlungsentwicklung in dieser Richtung stehen außerdem wasserwirtschaftliche Festsetzungen und die hohe Bonität der landwirtschaftlichen Flächen entgegen. Die Gemeinde Scheuring ist zur Sicherung ihrer organischen Entwicklung auf Flächen im		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Lärmschutzbereich und auf Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen gemäß B II Z 5.2 angewiesen, um Fehlentwicklungen bei der weiteren Siedlungstätigkeit zu vermeiden. Die im Ziel genannten Gebiete werden folgendermaßen festgelegt: - Am südwestlichen Ortsrand: ca. 1 ha (Lage in Zone Ca) - Am südöstlichen Rand des Friedhofs: ca. 1 ha (Lage in Zone Ca) - An der westlichen Seite des Mühlbachs (nordwestlicher Ortsrand): ca. 2 ha (Lage in Zone Ca) - Am nordwestlichen Ortsrand: ca. 5 ha (Lage in Zone Ca). Die Lage der Gebiete, für die gem. B II Z 5.3.1 Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen ermöglicht werden sollen, ist in der Karte 2o „Siedlung und Versorgung" - Lärmschutzbereich für den militärischen Flugplatz Lechfeld - i.M. 1: 50.000 zeichnerisch erläuternd dargestellt. ~~Zu 5.3.2 Lärmschutzbereich des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen~~ ~~Der Ortsteil Oberpfaffenhofen liegt vollständig innerhalb des Lärmschutzbereiches und überwiegend in der Zone B. Die Entwicklungsmöglichkeiten in den außerhalb des Lärmschutzbereiches liegenden Flächen Weßlings sind durch das bestehende Landschaftsschutzgebiet eingeschränkt.~~ ~~Zur Stärkung und zum Erhalt des Ortsteils~~		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
~~Oberpfaffenhofen bedarf es besonderer Vorsorgemaßnahmen für einheimische Bauwillige im angestammten Ortsteil. Die im Ziel genannten Ausnahmeregelungen von den Nutzungsbeschränkungen tragen zur Deckung des besonders dringlichen Eigenbedarfs der örtlichen Bevölkerung bei und sind daher für die organische Siedlungsentwicklung der Gemeinde unabdingbar.~~ ~~Die im Ziel genannten Gebiete werden folgendermaßen festgelegt:~~ - ~~Rosenstraße Süd, im Osten Oberpfaffenhofens (ca. 0,3 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Schließung der Baulücke am östlichen Ortsrand (Lage in Zone B und Zone Ci)~~ - ~~Gebiet südlich der St 2068, im Nordosten Oberpfaffenhofens (ca. 0,2 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung (Lage in Zone Ci)~~ - ~~Gebiet südlich der Ettenhofener Straße, südlich des Ortszentrums von Oberpfaffenhofen (ca. 0,3 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Baulückenschließung durch eine zweite Bauzeile (Lage in Zone B)~~ - ~~Gebiet südlich der Straße Im Kesselboden, im Süden Oberpfaffenhofens (ca. 1,0 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Abrundung des südlichen Ortsrandes von Oberpfaffenhofen nach Osten bis zur Grenze der		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
~~Lärmschutzzone Ci (Lage in Zone Ci)~~ - ~~Gebiet südöstlich des Ortskerns von Oberpfaffenhofen, südöstlich der Straße nach Hochstadt (ca. 0,7 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan (Lage in Zone B).~~ - ~~Oberpfaffenhofen-Nord, nördlich des Ortszentrums von Oberpfaffenhofen (ca. 4,6 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung (Lage in Zone Ci)~~ - ~~Gebiet nördlich des Hirtackerwegs, am südöstlichen Ortsrand von Oberpfaffenhofen (ca. 0,6 ha): Darstellung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung von Wohngebieten im Bebauungsplan zur Baulückenschließung (Lage in Zone B).~~ ~~Die Lage der Gebiete, für die gemäß B II 5.3.2, Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen ermöglicht werden sollen, ist in der Karte 2 n „Siedlung und Versorgung", - Lärmschutzbereich für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen - i.M. 1 : 50.000 zeichnerisch erläuternd dargestellt.~~ Zu Z 5.3.2 **Lärmschutzbereich des Flughafens München** Um die Lärmbelastung im Umland des Flughafens München am Standort Erding Nord/Freising schon frühzeitig in der Bauleitplanung berücksichtigen zu können und die Zahl der Betroffenen möglichst zu begrenzen, hatte die Bayer. Staatsregierung im Rahmen der einzelnen Ziele für das Umland des neuen Verkehrsflughafens München vom 13.04.1976 bereits die Lärmschutzzonen A, B und C		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
festgesetzt. Die im Lärmschutzbereich des Flughafens München vorgesehenen Ausnahmeregelungen von den Nutzungsbeschränkungen werden folgendermaßen begründet: **Gemeinde Haimhausen** Die Gemeinde Haimhausen verfügt über einen rechtskräftigen Flächennutzungsplan. Danach ist am Ortsrand des Hauptortes Haimhausen die Darstellung von Wohnbauflächen vorgesehen. Es handelt sich hier um eine Abrundung zwischen zwei bestehenden Wohnbebauungsbereichen, bei deren Ablehnung die organische Entwicklung der Gemeinde Haimhausen nicht mehr gewährleistet ist, da der Gemeinde aufgrund ihrer Lage im Ampertal und der zu erhaltenden Naturbestandteile keine anderen vertretbaren Wohnbauflächen mehr zur Verfügung stehen. Das im Ziel genannte Gebiet wird folgendermaßen festgelegt: Gebiet Haimhausen Ost (W 3 Grundfeld): Darstellung von Wohnbauflächen und Ausweisung von Wohngebieten zwischen Valleystraße und der Graf-Buttler-Straße (Lage in Zone Ca). **Gemeinde Neufahrn bei Freising** Die Gemeinde Neufahrn bei Freising liegt mit ihren Hauptsiedlungsgebieten im Lärmschutzbereich des Flughafens München. Die Flächen des Gemeindegebietes, die nicht vom Lärmschutzbereich überlagert sind, liegen 2 km vom Ortszentrum und S-Bahnhaltepunkt entfernt und sind auch aus erschließungstechnischen Gründen für eine Wohnsiedlungstätigkeit wenig geeignet. Baurechtsreserven sind im Gemeindegebiet so gut		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
wie nicht mehr vorhanden. Um zielkonform der Gemeinde Neufahrn b.Freising eine organische Entwicklung zu ermöglichen, ist die nachfolgende Ausnahme von der Nutzungsbeschränkung unabdingbar. Der Ortsteil Mintraching zählt 1.500 Einwohner und verfügt derzeit über einen provisorischen dreigruppigen Kindergarten. Der Neubau eines Kindergartens wird dringend gefordert. Da der Ortsteil Mintraching zur Gänze im Lärmschutzbereich liegt, ist zielkonform für die Errichtung eines Kindergartens die nachfolgende Ausnahme von der Nutzungsbeschränkung unabdingbar. Die im Ziel genannten Gebiete werden folgendermaßen festgelegt: - Max-Anderl-Straße/Bgm.-Herpich-Straße/Freisinger Weg im Ortszentrum von Neufahrn (ca. 1,8 ha): Ausweisung eines Wohngebietes im Bebauungsplan (Errichtung von 175 Wohneinheiten) zur Herstellung des durch die Freifläche unterbrochenen Bebauungszusammenhangs der vorhandenen angrenzenden Wohnbebauung (Lage in Zone Ci) - Mintraching westlich der Kirchenstraße, südl. des Ortsrandes (ca. 0,4 ha): Darstellung einer Fläche für den Kindergarten im Flächennutzungsplan bzw. Ausweisung einer Fläche für den Kindergarten im Bebauungsplan (Lage in Zone Ci). Die Lage der Gebiete, für welche gemäß B II Z 5.3.2 Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen ermöglicht werden sollen, ist in der Karte 2 r „Siedlung und Versorgung“ - Lärmschutzbereich für den Flughafen München - i.M. 1 : 50.000 erläuternd		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	dargestellt. **Gemeinde Eitting** Die Gemeinde Eitting liegt nahezu vollständig im Lärmschutzbereich des Flughafens München. Um zielkonform der Gemeinde Eitting eine organische Entwicklung zu ermöglichen, ist die nachfolgende Ausnahme von der Nutzungsbeschränkung unabdingbar. Das im Ziel genannte Gebiet wird folgendermaßen festgelegt: - Gebiet am östlichen Ortsrand von Eitting, soweit außerhalb der Zone Ci nach den von der obersten Fachbehörde für Lärmschutzfragen vorgelegten Zonengrenzen der Lärmschutzbereiche (2004) gelegen (ca. 5 ha): Darstellung von Wohnbauflächen. Die Lage der Gebiete, für welche gemäß B II Z 5.3.2, Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen ermöglicht werden sollen, ist in den Karten 2 r und 2 v „Siedlung und Versorgung" – Lärmschutzbereich für den Flughafen München – i.M. 1:50.000 zeichnerisch erläuternd dargestellt.		
Zu G 5.4	Zur Minderung der Lärmbelastung durch Flugbetrieb sind auch lärmmindernde An- und Abflugverfahren und ggf. Lande- und Startverbote zur Nachtzeit notwendig. Für lärmstarke Flugzeugtypen und Überschallflugzeuge können grundsätzlich Start- und Landeverbote erlassen bzw. aufrecht erhalten werden. Der interne Betrieb und die Boden-, Prüf- und Wartungsarbeiten sollen so erfolgen, dass die Lärm und Erschütterungsbelastungen möglichst gering gehalten werden können.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu G 5.5 Die in Abständen von ca. fünf bis sechs Jahren durchzuführenden Fluglärmmessungen und –berechnungen gemäß Bundesfluglärmgesetz können künftig niedrigere Lärmwerte ergeben und eine Reduzierung der Lärmschutzzonen ermöglichen. Die Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung sollten dann möglichst kurzfristig der tatsächlichen Lärmbelastung angepasst werden.		
B III VERKEHR UND NACHRICHTENWESEN **1 Leitbild** G 1.1 Der Infrastruktur-Ausbau soll grundsätzlich in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen. Darüber hinaus ist auch ein aktiver Infrastrukturausbau als Angebotsplanung erforderlich. Beim Infrastrukturausbau sollen ~~sind~~ die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die des vorbeugenden Lärmschutzes, beachtet werden ~~zu beachten~~.	**Landeshauptstadt München** G 1.1 soll zum Ziel aufgestuft werden. Insbesondere der vorbeugende Lärmschutz soll als Ziel festgesetzt werden. **Gemeinde Eching** Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist nur unter der Maßgabe einer Lärmsanierung durchzuführen. **Verkehrsclub Deutschland** Die Position des Umwelt- und Naturschutzes bei Infrastrukturplanungen wurde abgeschwächt. Die ursprüngliche Formulierung wurde der überragenden Bedeutung des Umwelt- und Naturschutzes eher gerecht. **Markt Kirchseeon** Es wird angeregt, die bisherige Formulierung von Satz 2 beizubehalten. **Regierung von Oberbayern** Es wird angeregt, den letzten Satz wie folgt zu formulieren: „Beim Infrastrukturausbau sind die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die des vorbeugenden Lärmschutzes, der Luftqualität und des § 50 des BImSchG zu beachten.“	**Landeshauptstadt München** Ein Leitbild sollte i.d.R. als allgemeiner Grundsatz formuliert werden. Die Soll-Formulierung des vorbeugenden Lärmschutzes erfolgte als redaktionelle Anpassung an den Grundsatzcharakter der Norm. **Gemeinde Eching** Die Maßgabe des Lärmschutzes wurde ergänzt. Entsprechend des Leitbildcharakters ist dies als Grundsatz festgelegt. **Verkehrsclub Deutschland** G 1.1war und ist als Grundsatz festgelegt. Die Formulierung „sollen“ statt „sind“ ist rein redaktioneller Art und trägt dem Umstand Rechnung, dass Grundsätze „Soll-Formulierungen“ beinhalten und „Sind-Ist-Formulierungen“ nur den Zielen vorbehalten sind. **Markt Kirchseon** Die Formulierung „sollen“ statt „sind“ ist rein redaktioneller Art und trägt dem Umstand Rechnung, dass Grundsätze „Soll-Formulierungen“ beinhalten und „Sind-Ist-Formulierungen“ nur den Zielen vorbehalten sind. **Regierung von Oberbayern** In der Begründung ist dies genau so formuliert. Damit sind die besonders bedeutenden Belange des Umweltschutzes im Sinne der Regierung von Oberbayern konkretisiert.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
G 1.2	Im öffentlichen Personenverkehr soll aufgrund des erheblichen Nachholbedarfs der Neubau von Infrastruktur forciert und dabei nicht zwingend an der standardisierten Bewertung festgehalten werden. Alle Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut werden.	**Gemeinde Unterhaching** „Sollen" lässt viele Interpretationsfreiheiten für dieses Leitbild.	**Gemeinde Unterhaching** Dies entspricht dem Leitbildcharakter.
G 1.3	Der Infrastrukturausbau für den motorisierten Individualverkehr soll sich weitgehend auf den Bestand und die Ertüchtigung bestehender Infrastruktur konzentrieren.		
G 1.4	Die intensive Verknüpfung der Infrastruktur für die unterschiedlichen Verkehrsarten und die überregionale Erreichbarkeit durch den Bau neuer Infrastruktur sollen deutlich verbessert werden (vgl. B II G 3.3).		
2	**Öffentlicher Verkehr**		
2.1	**Allgemeines**		
G 2.1.1	Die bisher überwiegend monozentrisch angelegte Verkehrsstruktur soll insbesondere durch den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen weiterentwickelt werden (vgl. A I G 1.3).		
G 2.1.2	Trassen für künftige schienengebundene Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden.	**Stadt Fürstenfeldbruck** Nicht primär „Trassen für künftige schienengebundene Verbindungen" sollten gesichert werden, sondern Korridore, in denen zukünftige ÖPNV-Verbindungen (S-Bahn, Tram, Bus, etc.) liegen. Es wird gefordert, durch eine übergeordnete Planung des RPV die Korridore festzulegen und im Regionalplan darzustellen. Die Verbindung zwischen Fliegerhorst und Gernlinden ist aufzunehmen. Im Text kann auf die Räumliche Entwicklungsstrategie des Landkreises Fürstenfeldbruck verwiesen werden. **Gemeinde Wörth** B III G 2.1.2 soll gestrichen werden. Es ist den Gemeinden nicht zuzumuten, potentielle Trassen freizuhalten, sofern	**Stadt Fürstenfeldbruck** Es darf auf die Synopse vom 26.09.17 und die auf den Seiten 57 und 58 dargelegte Abwägung verwiesen werden. Ergänzend wird auf ein Schreiben von Staatsminister Herrmann vom 21. Juni 2017 verwiesen, in welchem festgestellt wird, dass eine Trassensicherung auf regionaler Ebene nicht erfolgen kann. Erst recht hat dies für Korridore zu gelten. Ein Verweis auf einzelne Kreis- teilräumliche oder kommunale Entwicklungskonzepte erübrigt sich. Es obliegt den beteiligten Kommunen, diese umzusetzen. Ein Verweis im Regionalplan änderte nichts an deren informellen Charakter. **Gemeinde Wörth** Ohne konkrete Planungen, Planungsabsichten oder Planungsüberlegungen ist der Grundsatz von den

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		keine Kenntnisse bzw. konkrete Planungen zu Trassenführungen vorliegen. **Gemeinde Unterföhring** Die Trassensicherung wird grundsätzlich begrüßt, sollte aber nicht als Ziel festgelegt werden. **Stadt Starnberg** Eine Trassensicherung im Zuge der kommunalen Bauleitplanung hält die Stadt Starnberg nicht für möglich. Es wird gebeten zu prüfen, wer für die Kosten aufkommt (z.B. Enteignungen).	Gemeinden nicht umsetzbar. Auch bei Vorliegen von Planungsüberlegungen für schienengebundene Verbindungen ist der Grundsatz der planerischen Abwägung der Kommunen zugänglich. **Gemeinde Unterföhring** G 2.1.2 bleibt ein Grundsatz. **Stadt Starnberg** Als Grundsatz ist die Trassenfreihaltung für künftige schienengebundene Verbindungen im Zuge der kommunalen Planungshoheit in die planerische Abwägung der Kommunen einzustellen. In die kommunale Abwägung werden im Einzelfall auch Gründe, welche einer Trassensicherung entgegenstehen einzubeziehen sein. Die planerische Sicherung von Trassen erfordert i.d.R. keine Enteignungen.
Z 2.1.3	Eine Express-Verbindung zum Flughafen ist zu errichten.	**Gemeinde Unterföhring** Aufgrund der über 30.000 Menschen in Unterföhring (Einwohner und Arbeitnehmer) wird zwingend ein Express-S-Bahn-Halt in Unterföhring gefordert.	**Gemeinde Unterföhring** Ob, und wenn ja, wo zwischen Ostbahnhof und dem Flughafen noch ein weiterer Halt realisiert werden soll, ist im Detail mit Freistaat, DB und MVV abzustimmen, wobei jeder zusätzliche Halt die Fahrzeit verlängert und den Vorteil einer Express-Verbindung relativiert.
G 2.1.4	Der Tarif in der Region München soll vereinfacht werden und überall in der Region gelten. Ein großräumiger Tarif soll angestrebt werden. Eine Express-Verbindung zum Flughafen ist zu errichten.		
2.2	**Schienengebundener Regional- und Fernverkehr**		
Z 2.2.1	Die Magistrale Paris, München, Salzburg, Wien, Budapest muss leistungsfähig ausgebaut werden, insbesondere im Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing.		
Z 2.2.2	Der Flughafen München muss an den Regional- und Fernverkehr sowie an den schienengebundenen Güterverkehr durch den Bau der Walpertskirchner Spange mit Anschluss an die Strecke München - Mühldorf angebunden werden.		
G 2.2.3	Die Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen soll mehrgleisig ausgebaut werden.		
Z 2.2.4	Die Strecke Grafing-Bahnhof – Tulling (-Wasserburg) ist		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	auszubauen.		
Z 2.2.5	Die Verbindung Freising / München – Kaufering (- Zürich) ist auszubauen.		
Z 2.2.6	Eine direkte Bahnverbindung zwischen der Westseite des Ammersees und der Landeshauptstadt München ist herzustellen.		
Z 2.2.7	Der ~~Bahnbetrieb~~ Personenverkehr auf der Strecke Landsberg – Schongau ist wieder aufzunehmen.		
Z 2.2.8	Durch eine durchgehende Tangente (Pasinger Kurve) ist eine Verknüpfung von Augsburg mit dem Flughafen zu ermöglichen.		
G 2.2.9	Die Strecke München – Passau soll mehrgleisig ausgebaut werden.		
Z 2.2.10	Ein ~~Regionalbahnhof~~ Regionalzughalt Poccistraße ist zu realisieren.	**Gemeinde Neufahrn b. Freising** Es sollte auch ein Regionalzughalt Kolumbusplatz realisiert werden. Damit könnten zusätzliche Umstiege zur U1, U2 und U7 ermöglicht werden. **Gemeinde Oberhaching** Es wird angeregt, den Regionalzughalt „Menterschwaige" mit aufzunehmen. Damit könnte zu verhältnismäßig überschaubaren Kosten und relativ zeitnah eine attraktive Anbindung des Münchner Südens realisiert werden.	**Gemeinde Neufahrn b. Freising** Mit den kurz aufeinanderfolgenden Regionalzughalten Ostbahnhof, Kolumbusplatz, Poccistraße würden die Regionalzüge an Attraktivität einbüßen. Mit Ergänzung des S-Bahn-Netzes durch den Südring (G 2.3.7) ließen sich aber attraktive und verkehrlich sinnvolle Umstiege auf die U-Bahn durch S-Bahn-Halte Kolumbusplatz, Poccistraße und Heimeranplatz gewährleisten. **Gemeinde Oberhaching** Der Haltepunkt „Menterschwaige" ist als geplanter Halt in Karte 2 aufgenommen worden. Bei Realisierung der Haltestelle muss die Möglichkeit, Regionalzüge dort halten zu lassen berücksichtigt werden. Es wird vorgeschlagen, auf eine Einzelbegründung der Haltestellen zu verzichten.
Z 2.2.11	Auch kleinere Stationen des Regionalverkehrs sind mindestens im Stundentakt zu bedienen.	**Gemeinde Oberhaching** Dieses Ziel wird begrüßt und vollumfänglich unterstützt. Wichtig wäre eine Ergänzung bzw. Präzisierung dahingehend, dass dieser Stundentakt täglich zwischen 06:00 bis 24:00 zu erfolgen hat. **Landratsamt Fürstenfeldbruck** „Kleinere Stationen" ist zu unscharf. Damit ist vermutlich eine Vollumfänglichkeit beabsichtigt. Es sollte formuliert werden: „Alle Stationen des…"	**Gemeinde Oberhaching** Es wird vorgeschlagen, im letzten Satz der Begründung „zwischen 6 und 24Uhr" einzufügen. **Landratsamt Fürstenfeldbruck** Z 2.2.11 legt eindeutig fest, dass es keine Stationen des Regionalverkehrs geben darf, die nicht stündlich bedient werden.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
2.3	**S-Bahn-Verkehr**		
Z 2.3.1	Die Kapazität der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof muss erhöht werden. Dazu ist ein zweiter Tunnel zu realisieren und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz zu verbessern. Die zweite Stammstrecke muss auch Regionalzüge und über den heutigen MVV-Raum hinausgehende Express-S-Bahnen bzw. regionalverkehrstaugliche S-Bahnen integrieren.		
Z 2.3.2	Das gesamte S-Bahn-Netz ist darüber hinaus so zu ertüchtigen, dass alle ~~S-Bahnlinien~~ S-Bahn-Stationen zusammen mit möglichen Express-S-Bahnen mindestens sechs Fahrten je Richtung und Stunde aufweisen. Der S-Bahn-Betrieb hat überall auf eigenen Gleisen zu erfolgen.	**Markt Markt Indersdorf** Für eine Taktverdichtung ist sicherzustellen, dass die DB Netz AG verpflichtet wird, das aufgelassene und zurückgebaute Ausweichgleis im Bereich der Haltestelle Markt Indersdorf nicht zu veräußern und als Eisenbahnbetriebsfläche zu erhalten. **Gemeinde Attenkirchen, Gemeinde Zolling, Gemeinde Wolfersdorf** Der Ausbau des S-Bahn-Netzes hat ausgewogen zu erfolgen. **Gemeinde Hallbergmoos** Ziel muss nach wie vor sein, dass auch der S-Bahnhof Hallbergmoos in beiden Fahrtrichtungen mit einem 10-Minuten-Takt bedient wird. **Gemeinde Gauting** Der S-Bahn-Betrieb hat überall dort, wo es sinnvoll und notwendig ist, auf eigenen Gleisen zu erfolgen. **Stadt Starnberg** Nach Auffassung der Stadt Starnberg kann der S-Bahnbetrieb nicht überall auf eigenen Gleisen erfolgen. Dies ist insbesondere bei der S 6 (z.B. aufgrund naturräumlicher Gegebenheiten) der Fall.	**Markt Markt Indersdorf** Im Rahmensetzenden Regionalplan für die Entwicklung der Region können nicht einzelne, nicht zu veräußernde Grundstücke aufgelistet werden. **Gemeinde Attenkirchen, Gemeinde Zolling, Gemeinde Wolfersdorf** Genau dies ist die Zielsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes. **Gemeinde Hallbergmoos** Genua dies gibt Z 2.3.2 vor („alle S-Bahn-Stationen"). **Gemeinde Gauting** Es ist verkehrlich sinnvoll und notwendig, dass der S-Bahn-Betrieb grundsätzlich vom übrigen Zugverkehr getrennt erfolgt. **Stadt Starnberg** Es ist verkehrlich sinnvoll und notwendig, dass der S-Bahn-Betrieb grundsätzlich vom übrigen Zugverkehr getrennt erfolgt. Eventuell bestehende Ausführungsprobleme sind im Einzelfall von den zuständigen Fachplanungsträgern (DB, Freistaat) zu lösen.
Z 2.3.3	Das S-Bahn-Netz ist zur Erschließung weiterer Gebiete zu ergänzen. Ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot ist insbesondere im Landkreis Landsberg am Lech, Richtung Geretsried, Wasserburg und Moosburg erforderlich. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie aufgrund verkehrlicher Erfordernisse sind weitere S-Bahn-Halte zu	**Gemeinde Grünwald** Der geplante Haltepunkt (Menterschwaige) besitzt für die Gemeinde Grünwald höchste Priorität. Es sind zwingend textliche, begründete Inhalte zu diesem Haltepunkt einzustellen.	**Gemeinde Grünwald** Der Haltepunkt Menterschwaige wurde u.a. als Forderung des Positionspapiers der Verbundlandkreise im 2. Anhörverfahren in den Fortschreibungsentwurf aufgenommen. Die verkehrliche Erforderlichkeit aller geplanten neuen S-Bahn-Halte ergibt sich aus der erfolgten

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
planen bzw. offen zu halten.		und der künftigen Siedlungsentwicklung. Siehe hierzu insbesondere auch die Hauptsiedlungsbereiche im Fortschreibungsentwurf. Es wird vorgeschlagen, auf eine Einzelbegründung der Halte zu verzichten.
	Gemeinde Oberschleißheim Die Gemeinde bittet erneut, die Errichtung eines zweiten S-Bahn-Haltes zu berücksichtigen.	**Gemeinde Oberschleißheim** Als Ergebnis des ersten Anhörverfahrens ist ein zweiter (zu planender) Haltepunkt in Karte 2 Siedlung und Versorgung aufgenommen worden.
	Stadt Moosburg a. d. Isar Die Stadt Moosburg beantragt erneut, dass auf den Anschluss an das S-Bahn-Netz verzichtet wird, da gravierende Verschlechterungen für die Bahnkunden zu erwarten sind.	**Stadt Moosburg a. d. Isar** Übergeordnete Zielsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation. Eine Verschlechterung der Situation für Bahnkunden des Mittelzentrums Moosburg stünde im grundsätzlichen Widerspruch zum Regionalplan. Z 2.3.3 gibt ja expressis verbis ein „deutlich verbessertes Verkehrsangebot" Richtung Moosburg verbindlich vor.
	Gemeinde Marzling Eine S-Bahn-Anbindung für Marzling wird positiv gesehen, sowiet es keine Einschränkungen beim Regionalzugverkehr gibt	**Gemeinde Marzling** Übergeordnete Zielsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation. Eine Verschlechterung des Regionalzugverkehrs stünde im grundsätzlichen Widerspruch zum Regionalplan. Z 2.3.3 gibt ja expressis verbis ein „deutlich verbessertes Verkehrsangebot" Richtung Moosburg verbindlich vor.
G 2.3.4 Mit einem Express-S-Bahn-System bzw. einem System von Express-Verbindungen, auch über die Regionsgrenzen hinaus sollen langfristig schnelle und attraktive Verbindungen nach Buchloe, Augsburg, Pfaffenhofen a.d.Ilm, Landshut, Dorfen, Rosenheim und in das Oberland geschaffen werden.	**Verkehrsclub Deutschland** Es sollte ergänzt werden, dass Express-S-Bahnen als zusätzliches Angebot einzuführen sind. Das vorhandene Angebot an S-Bahnen darf dafür nicht reduziert werden.	**Verkehrsclub Deutschland** Übergeordnete Zielsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation. Z 2.3.2 gibt verbindlich vor, dass alle S-Bahn-Stationen zusammen mit Express-S-Bahnen mindestens 6 Fahrten je Stunde und Richtung aufweisen.
	Gemeinde Langenbach Es muss der Halt Langenbach gewährleistet bleiben. Ihm kommt eine überörtliche Knotenpunkt-Funktion in der Region zu.	**Gemeinde Langenbach** Express-S-Bahnen bzw. Express-Verbindungen zeichnen sich dadurch aus, dass sie auf den verlängerten Außenabschnitten alle Stationen bedienen und ab den jetzigen S-Bahn-Endhalten dann möglichst ohne weitere Halte durchfahren. Eine Express-Verbindung Richtung Landshut ohne Halt Langenbach wäre eine regionalplanerische Fehlleistung. Es würde aber den Regionalplan sprengen alle Systemhalte namentlich zu benennen.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		Gemeinde Fahrenzhausen G 2.3.4 ist als Ziel festzusetzen. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** Die ursprünglich ablehnende Stellungnahme zu einer Express-S-Bahn wird zurückgenommen. Mögliche Betriebskonzepte werden skizziert. **Stadt Dorfen** Erneut wird darauf hingewiesen, dass sich durch die geplante Express-S-Bahn keine negativen Auswirkungen für die Stadt Dorfen ergeben dürfen. **Gemeinde Oberhaching** Eine regionsübergreifende Initiierung und Koordinierung teilräumlicher Gutachten oder politischer Vorstöße findet noch zu wenig statt. Beispielsweise wurden die Gemeinden der Region München nicht in das Strukturgutachten des Planungsverbandes Region Oberland einbezogen. Es ist anzustreben, dieses Strukturgutachten entsprechend zu ergänzen und zu vervollständigen. Der RPV könnte noch stärker die Funktion des überregionalen Koordinators und Moderators übernehmen.	**Gemeinde Fahrenzhausen** Der längerfristige Blick über die Regionsgrenzen hinaus sollte Grundsatz sein. Die Kompetenz, verbindliche Ziele festzusetzen, endet an der Regionsgrenze. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** Die von der Gemeinde dargelegten möglichen Betriebskonzepte werden mit Interesse zur Kenntnis genommen. **Stadt Dorfen** Übergeordnete Zielsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes ist die Verbesserung der verkehrlichen Situation. Z 2.3.2 gibt verbindlich vor, dass alle S-Bahn-Stationen zusammen mit Express-S-Bahnen mindestens 6 Fahrten je Stunde und Richtung aufweisen. **Gemeinde Oberhaching** Die kritische Anmerkung wird grundsätzlich geteilt. Allerdings können im Regionalplan München keine Ziele und Grundsätze für benachbarte Regionen normiert werden. Überregionaler Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf ist davon unbenommen. Der RPV ist bestrebt, intensiver bei überregionalen Themen und Initiativen mitzuwirken. Auf das in Aufstellung befindliche Mobilitätskonzept der Metropolregion München wird hingewiesen.
G 2.3.5	Die Möglichkeit von Express-Verbindungen von Altomünster Richtung Aichach sowie für das S-Bahn-Zukunftsprojekt Karlsfeld – Odelzhausen (- Dasing) soll geprüft werden.	**Gemeinde Fahrenzhausen** G 2.3.5 ist als Ziel festzusetzen.	**Gemeinde Fahrenzhausen** G 2.3.5 blickt recht weit in die Zukunft. Auch von der Dringlichkeit sind diese Projekte für die Region München nicht von vorderster Dringlichkeit. Grundsatz ist hier eindeutig richtig.
Z 2.3.6	Ein Nordring zwischen Allach bzw. Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring ~~und~~ hat das bisherige S-Bahn-Netz zu ergänzen.	**Gemeinde Unterföhring** Die verkehrliche Abwicklung auf dieser Trasse ist noch schlüssig darzustellen. **Landratsamt Dachau** Folgender Wortlaut wird angeregt: „Ein Nordring zwischen **Karlsfeld**/Allach bzw. Moosach…“.	**Gemeinde Unterföhring** Betriebs- und Trassenplanung im Detail sind nicht Aufgabe der Regionalplanung. **Landratsamt Dachau** Auf das Ergebnis der Abwägung zum 2. Anhörverfahren darf verwiesen werden (PA-Sitzung am 26.09.17, Synopse S. 69).
G 2.3.7	Ein Südring zwischen Giesing und Sendling soll~~en~~ das bisherige S-Bahn-Netz ergänzen.		
Z 2.3.8	Der Erdinger Ringschluss zwischen dem Flughafen	**Gemeinde Eitting**	**Gemeinde Eitting**

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	München und dem Oberzentrum Erding mit Anbindung der Walpertskirchner Spange muss realisiert werden.	Mit Nachdruck wird die Realisierung vordringlichen Verkehrsprojekte zur Erschließung des Verkehrsflughafens München gefordert. Hierzu zählen insbesondere der Erdinger Ringschluss und die Erweiterung der FTO.	Der Erdinger Ringschluss ist verbindliches Regionalplanziel und auch wieder in den Fortschreibungsentwurf übernommen (siehe Z 2.3.8 nebenstehend). Im Hinblick auf die Erweiterung der FTO wird auf G 3.3 verwiesen.
Z 2.3.9	Eine Verbindung zwischen Flughafen und Messe ~~soll~~ ist über Markt Schwaben ~~realisiert werden~~ zu realisieren.	**Gemeinde Feldkirchen** Eine Messe-Anbindung durch Verschwenkung der S.Bahn über Feldkirchener Gemeindegebiet wird abgelehnt, Vielmehr wird vorgeschlagen, eine U-Bahn-Verlängerung und Verknüpfung mit der S-Bahn in Feldkirchen zu prüfen.	**Gemeinde Feldkirchen** Die Planung einer S-Bahn-Anbindung der Messe an den Flughafen war von Anfang an im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans enthalten. Deren Ablehnung wird nun erstmals von der Gemeinde im Fortschreibungsverfahren vorgetragen. Diese S-Bahn-Maßnahme ist von großer regionaler Bedeutung und u.a. auch Bestandteil des Positionspapiers der Verbundlandkreise im MVV zu den Zukunftsperspektiven der S-Bahn München. Realisierbar ist sie nur über Feldkirchener Gemeindegebiet. Eine U-Bahn-Verlängerung mit Umsteigeverknüpfung in Feldkirchen wäre erheblich teurer, wohl von der Gemeinde Feldkirchen mit zu finanzieren und weniger verkehrswirksam. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Detailplanung, insbesondere auch Maßnahmen des Immissionsschutzes mit der Gemeinde Feldkirchen abgestimmt werden.
Z 2.3.10	Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sind weitere tangentiale Beziehungen auszubauen, insbesondere zwischen Pasing und Moosach, zwischen Erding, Flughafen und Freising sowie zwischen Riem und Daglfing.		
2.4 G 2.4.1	**U-Bahn-Verkehr** Die U-Bahn-Infrastruktur soll weiter ausgebaut und mit dem S-Bahn-Netz besser vernetzt werden.		
Z 2.4.2	Folgende U-Bahn-Verlängerungen sind zu realisieren: ⇒ Verlängerung der U 4 und Verknüpfung mit der S 8 in Englschalking		
	⇒ Verlängerung der U 5 über Pasing nach Freiham		
	⇒ Verlängerung der U 6 Klinikum Großhadern nach Martinsried		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München **Ziele, Grundsätze und Begründungen** **gemäß Entwurf vom 05.12.17**	**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
⇒ Verlängerung der U 5 nach Ottobrunn ⇒ Verlängerung der U 6 Garching Forschungszentrum und Verknüpfung mit der S 1 in Neufahrn	**Gemeinde Taufkirchen** Die Formulierung in der Begründung trägt der Bedeutung des Gewerbe- und Industriestandortes in den Gemeinden Taufkirchen, Ottobrunn und Brunnthal nicht Rechnung. Eine stärkere Vorgabe für die Verlängerung der U 5 Ost sollte angestrebt werden. **Gemeinde Hallbergmoos** Bereits im 2. Anhörverfahren wurde von der Gemeinde Hallbergmoos vorgetragen, dass die Verlängerung der U 6 nicht in Neufahrn an der S 1 endet, sondern eine Verknüpfung mit Hallbergmoos an der S 8 zu erfolgen hat. Die Universitätsstadt Garching wird damit an den Flughafen angebunden. Hilfsweise hat von Hallbergmoos aus eine tangentiale Anbindung an diesen künftigen Verkehrsknoten mit einem Expressbus zu erfolgen.	**Gemeinde Taufkirchen** Ein verbindliches Ziel einer U-Bahn-Verlängerung bis zum Technologie- und Gewerbestandort und den Ludwig-Bölkow-Campus, wäre angesichts zahlreicher ungeklärter Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungsproblemen nicht sachgerecht. **Gemeinde Hallbergmoos** Das Kosten-Nutzenverhältnis ließe sich mit einem Expressbus von/nach Hallbergmoos optimieren. Die Anbindung der Universitätsstadt Garching an den Flughafen ist bereits mit der Verlängerung der U 6 bis Neufahrn gewährleistet.
Zwischen Münchner Freiheit, Hauptbahnhof und Implerstraße ist die ~~Neubaustrecke~~ U 9 - Spange zu realisieren.		
2.5 Busverkehr		
Z 2.5.1 Der Busverkehr und damit die Erschließung der Fläche in der Region München und darüber hinaus ist deutlich auszubauen und zu beschleunigen. Dabei ist vor allem die taktgerechte Verknüpfung mit U-Bahnen, S-Bahnen und Regionalzugverkehr zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sind umweltfreundlich angetriebene Busse (Hybrid- bzw. Elektroantrieb) einzusetzen.		
Z 2.5.2 Busverbindungen sind zu beschleunigen. In Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen müssen großräumige tangentiale, leistungsfähige Verbindungen möglichst bald realisiert werden; sie müssen an die regionalen S-Bahn-Verkehre und an geeignete U-Bahn-Haltepunkte anbinden.	**Landratsamt Dachau** Die Aufnahme eines neuen Ziels wird angeregt: „B III Z 2.5.4 Nachdem das Schaffen von neuen Schienentrassen allenfalls langfristig möglich ist, andererseits bereits heute ein erheblicher verkehrlicher Bedarf hierfür besteht, ist das Einbeziehen von S-Bahn-ähnlichen bzw. –ersetzenden Expressverbindungen in die SPNV-Aufgabenträgerschaft anzustreben („Landesbusse"; siehe bereits andere Bundesländer)."	**Landratsamt Dachau** Die Vorgabe der Aufgabenträgerschaft fällt nicht in die Regelungskompetenz der Regionalplanung. Darüber hinaus darf daran erinnert werden, dass eine Stellungnahme nur noch zu den kenntlich gemachten Änderungen möglich ist. Auf Z 5.2 wird verwiesen.
Z 2.5.3 Der Einsatz von Elektrobussen ist zu fördern.		
3 Individualverkehr		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
Z 3.1	Das Radverkehrsnetz ist für den Alltagsverkehr weiter auszubauen. Dabei sind in Abstimmung mit den Landkreisen und mit den örtlichen Konzepten vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen und Versorgungseinrichtungen, die überörtlichen Verkehre, die Erreichbarkeit von -Erholungseinrichtungen zu verbessern und insbesondere eigene Trassen für ein Radschnellwegenetz zu realisieren.		
Z 3.2	Stellplätze und Bike-and-Ride-Anlagen, insbesondere an Haltepunkten des ÖPNV, müssen ausgebaut werden.		
G 3.3	Das Netz der Autobahnen und der regionalbedeutsamen Straßen soll weiterhin bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut werden. Dabei soll vor allem der Ausbau bestehender Infrastruktur realisiert werden.		
Z 3.4	Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen müssen Ortszentren und Wohngebiete auch durch den Bau von Ortsumgehungen vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Das gilt insbesondere im Bereich hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen.		
Z 3.5	Die Infrastruktur zur Förderung von Elektromobilität und CarSharing, Pendlerparkplätze und Mobilitätsstationen sind zu errichten und auszubauen.	**Markt Markt Indersdorf** Planung und Bau sind überörtlich zu koordinieren. Bestehende Ladeinfrastruktur ist beschleunigt, entsprechend den Planungen des Bundes und der EU, auszubauen. Für die Bauleitplanung ist das Ziel vorzugeben, ausreichend Flächen für die Errichtung von Ladestationen bereitzustellen.	**Markt Markt Indersdorf** Ziel und Begründung decken dies inhaltlich ab. Überörtlich koordiniertes Vorgehen ist Kern der Regionalplanung und jeglicher regionaler Entwicklung.
4	**Wirtschaftsverkehr**		
G 4.1	Ein möglichst großer Teil der Transportleistung soll auf der Schiene abgewickelt werden. Dazu sollen das dem Schienengüterverkehr dienende Streckennetz und die Anschlussgleise samt Umschlagstellen und Verbindungskurven erhalten und ergänzt werden.		
Z 4.2	Für den Lieferverkehr in den Orts- und Stadtkernen sind Umschlagterminals zu errichten, um den Lieferverkehr bündeln zu können.		
Z 4.3	Die Elektromobilität auch für den Liefer- und Taxiverkehr muss gefördert werden und ein Netz von Ladestationen ist zu realisieren.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
5	**Verkehrs- und Mobilitätsmanagement**	**Landratsamt Dachau** Der Artikel „die" ist zu streichen.	**Landratsamt Dachau** Der redaktionelle Fehler wird behoben.
Z 5.1	Park-and-Ride-Plätze sind zu Mobilitätsstationen weiter zu entwickeln. Dort ist die der MIV mit Radverkehr, ÖPNV, CarSharing, Miet-Fahrräder auch mit Elektrobikes, Ladestationen und weiterer Infrastruktur zu bündeln. Ebenso sind Park-and-Ride-Anlagen und Pendlerparkplätze weiter auszubauen.		
Z 5.2	Großräumige tangentiale Verbindungen, zunächst mit Expressbussen, müssen möglichst bald realisiert werden.		
6	**Verkehrsinfosysteme und Technologien**		
G 6.1	Die Verkehrssteuerung durch Echtzeitinformationen über Verkehrsangebote soll Nachfrage und Verkehrslage beeinflussen und ausgebaut werden.		
G 6.2	E-Ticketing soll gefördert werden.		
7	**Internet**		
Z 7.1	Die Breitbandinfrastruktur für Internet muss flächendeckend, auch im ländlichen Raum der Region München, ausgebaut werden (vgl. B IV Z 1.7).		
Z 7.2	Ein flächendeckendes Mobilfunknetz ist zu gewährleisten. Unter Beachtung der zulässigen Grenzwerte sind die baulichen Anlagen des Mobilfunks zu bündeln.		
8	**Luftverkehr (unverändert wie bisher B V 5, redaktionell angepasst)**	**Stadt Moosburg a. d. Isar, Gemeinde Hallbergmoos, Gemeinde Marzling** Eine 3. Start- und Landebahn ist für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens München nicht notwendig und wird entschieden abgelehnt.	**Stadt Moosburg a. d. Isar, Gemeinde Hallbergmoos, Gemeinde Marzling** Die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn ist kein Ziel des Regionalplans.
G 8.1	Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.	**Gemeinde Kranzberg** Eine 3. Start- und Landebahn ist für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsflughafens München nicht notwendig. Die Lebensqualität im Landkreis Freising und in der Gemeinde Kranzberg würde sich in unzumutbarer Weise verschlechtern.	**Gemeinde Kranzberg** Die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn ist kein Ziel des Regionalplans.
Z 8.2	Vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und –landeplätze dürfen ~~sollen~~ nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden.		
Z 8.3	Der Sonderlandeplatz Jesenwang steht nur ~~soll~~ für die	Auslagerung von Kleinflugzeugen auf Kleinflughäfen, z.B.	Es ist auch kein Ziel des Regionalplans, Luftverkehr zu

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Allgemeine Luftfahrt mit Motorflugzeugen eines Abfluggewichts ~~nur~~ unter 3.000 kg und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nur für Industrie- und Werkflugverkehr offen ~~stehen~~.	Oberpfaffenhofen.	verlagern, sondern die Zielsetzung, die Belastungen insgesamt auf ein unabdingbares Minimum zu beschränken.
		Der Flughafen bedarf eines ICE-Anschlusses. Das DB-Netz ist auszubauen, um Kurzstreckenflüge zu vermeiden.	Auf B III 2.2, insbesondere Z 2.2.2 wird verwiesen.
Z 8.4	In der Nähe von Wohngebieten dürfen ~~sollen~~ keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden.	Ein bayernweites Luftverkehrskonzept ist zu erstellen.	Adressat für diese Forderung ist der Freistaat Bayern. Die Regionalplanung ist für die regionale Entwicklung (hier die Region München) zuständig.
		Geschäftsreisen sind durch Einsatz alternativer Kommunikationstechniken zu vermeiden – ermöglicht durch einen raschen, flächendeckenden Breitbandausbau.	Siehe insbesondere B III Z 7.1.
		Der Einsatz von emissionsarmen Technologien in der Luft und am Boden wird gefordert.	Nachhaltigkeit (dazu gehören insbesondere auch emissionsarme Technologien) ist Leitprinzip des Regionalplans.
		Die Versorgung des Flughafens hat zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen zu erfolgen.	Auf B IV 7 wird verwiesen.
			Insgesamt ist festzuhalten, dass entgegen der Stellungnahme der Gemeinde Kranzberg, alle Forderungen der Gemeinde Kranzberg bereits Inhalte der Regionalplanfortschreibung sind – soweit diese in der Kompetenz und Zuständigkeit der Regionalplanung liegen.
		Gemeinde Attenkirchen, Gemeinde Zolling, Gemeinde Wolfersdorf, Gemeinde Marzling B III 8 ist so zu konkretisieren, dass eine 3. Start- und Landebahn nicht weiter verfolgt wird.	**Gemeinde Attenkirchen, Gemeinde Zolling, Gemeinde Wolfersdorf, Gemeinde Marzling** Die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München ist Ziel des LEP, nicht des RPV. Ein Negativziel zur 3. Start- und Landebahn im Regionalplan wäre als Widerspruch zum LEP nicht genehmigungsfähig.
Zu B III	**Verkehr und Nachrichtenwesen**		
Zu 1	**Leitbild**		
Zu G 1.1	Verkehr und Siedlungsentwicklung stehen in engem Wechselverhältnis. Neue Siedlungsflächen induzieren neuen Verkehr. Siedlungsentwicklung soll deshalb vorrangig an den, insbesondere im ÖPNV, gut erreichbaren Standorten erfolgen. Hinken Quantität und Qualität des Verkehrsangebotes der Nachfrageentwicklung hinterher, kann dies zu verkehrspolitisch und regional nachteiligen und		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	kontraproduktiven Verhaltensänderungen und Auswirkungen kommen. Dabei ist zu beachten, dass die Reiseparameter Fahrzeit, Pünktlichkeit, Komfort etc., unabhängig von der realen Situation, im ÖPNV tendenziell schlechter wahrgenommen und bewertet werden als im eigenen Auto, wie zahlreiche Untersuchungen belegen. Daraus ergibt sich auch die Konsequenz, dass es Sinn macht, mit der Verkehrserschließung bei neu zu entwickelnden, verkehrlich gut erschließbaren Gebieten, angebotsorientiert in Vorleistung zu gehen. Beim Infrastrukturausbau ~~sind~~ soll ~~die~~ den Belangen des Umweltschutzes, insbesondere des vorbeugenden Lärmschutzes, der Luftqualität und des § 50 BImSchG Rechnung getragen werden ~~von besonderer Bedeutung~~. Die Belange älterer Menschen und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind verstärkt zu berücksichtigen.		
Zu G 1.2	Aufgrund langer Planungszeiten, Finanzierungsproblemen und politisch anderweitiger Prioritätensetzungen hat sich bei den für die Region München vordringlichen Neubauprojekten im ÖPNV ein erheblicher Rückstau und Nachholbedarf ergeben. Weiterer Aufschub und zusätzliche Verzögerungen werden zu unabsehbaren, nachteiligen Folgen für die weitere Entwicklung des Wachstumsmotors Region München kommen. Insbesondere die im Regionalplan festgelegten Ausbaumaßnahmen sind mit Nachdruck und schnellstmöglich zu realisieren. Sie sind für die weitere Entwicklung der Region München, unabhängig von konkreten Ergebnissen der standardisierten Bewertung, von essentieller Bedeutung. Auch Zugänglichkeit und Komfort der Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs, mit verlässlichen Informationen am Bahnsteig, sind wichtige Nutzungsparameter und für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr unabdingbar. Alternative Finanzierungsformen sind zu prüfen bzw. zu entwickeln.		
Zu G 1.3	Der Bau neuer Straßen stößt räumlich und finanziell		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	in der Region München an Grenzen. Auch ist das Straßennetz in der Region München bereits sehr engmaschig, so dass im Regionalplan keine Neubauprojekte festgelegt sind. Jedoch ist das Straßennetz der Region München auf vielen Streckenabschnitten, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, überlastet. Da auch die unabdingbare Verlagerung möglichst hoher Anteile des weiter zunehmenden Verkehrs auf den ÖPNV nicht unbegrenzt möglich sein wird, sind die effiziente Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur und deren weitere Ertüchtigung von oberster Priorität. Neben Ausbaumaßnahmen im Bestand, kommt der gezielten Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung dabei große Bedeutung zu. Hierzu bedarf es moderner Verkehrsleittechnik und auch des Einsatzes der Fahrzeugtechnik.		
Zu G 1.4	Mit der Verbreitung von Smartphones und des mobilen Internets wuchsen und wachsen Bereitschaft und Möglichkeiten für intermodales Verkehrsverhalten. Intermodalität ist aber auch zwingende Voraussetzung, den künftigen Verkehrsbedarf möglichst umwelt- und sozialgerecht bewältigen zu können. Kein Verkehrsträger wird allein die prognostizierten Verkehrszuwächse aufnehmen können. Nur vernetzt lassen sich Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsarten optimieren. Die Knotenpunkte der intermodalen Mobilität sind die Bahnhöfe und die P+R-Anlagen. Diese sind sukzessiv zu Mobilitätsstationen weiter zu entwickeln. Deren Erreichbarkeiten sind zu verbessern. Tangentiale Verknüpfungen und Netzergänzungen sind zu schaffen. Die gewachsenen und weiter wachsenden verkehrlichen Verflechtungen und Reichweiten machen es dabei zwingend erforderlich, auch den Blick über die Regionsgrenzen hinaus zu lenken und dem hohen Bedarf nach verbesserten überregionalen Erreichbarkeiten Rechnung zu tragen.		
Zu 2	**Öffentlicher Personennahverkehr**		
Zu 2.1	**Allgemeines**		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu G 2.1.1	Das ÖPNV-Netz der Region München ist monozentrisch ausgerichtet. Die SPNV-Achsen laufen strahlenförmig auf das Zentrum der Landeshauptstadt München zu. Insbesondere mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland haben tangentiale Verkehrsbeziehungen an Bedeutung gewonnen und werden weiter wachsen. Dem wird das radiale SPNV-Netz nicht mehr gerecht. Querverbindungen im ÖPNV mindern den Verkehrsdruck im Zentrum und den Verkehrsaufwand bei nicht zentrumsorientierten Fahrten. Diese Querverbindungen können durch den SPNV, durch Trambahnverbindungen zwischen U- und S-Bahnlinien oder zeitnah und vergleichsweise kostengünstig durch tangentiale Busverbindungen realisiert werden.		
Zu G 2.1.2	Eine Trassensicherung für künftig wichtige schienengebundene Verbindungen ist nach derzeitiger Rechtslage im Regionalplan nicht möglich. Eine Trassensicherung kann deshalb nur auf der Ebene der kommunalen Bauleitplanung erfolgen.		
Zu Z 2.1.3	Eine Fahrt mit der S-Bahn vom Flughafen ins Stadtzentrum dauert knapp 40 Minuten. Mit der Errichtung einer Express-Verbindung lassen sich die Fahrzeit auf rund 25 Minuten verkürzen und der Schienenanteil des flughafenbezogenen Personenverkehrs deutlich steigern. Hierfür sind ostseitig (S 8) folgende Maßnahmen erforderlich/anzustreben: - Ausbau der Strecke Hallbergmoos – Ismaning auf 160 km/h - Wendeanlage am Flughafen bzw. am Bahnhof Schwaigerloh - Viergleisiger Ausbau Daglfing – Johanneskirchen. Darüber hinaus ist es angezeigt, auch über die Regionsgrenzen hinaus, weitere Gebiete an den Flughafen anzubinden. Mit einem überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX) kann dies bewerkstelligt		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	werden. Eine Direktverbindung Augsburg – zweite Stammstrecke – Flughafen ist grundsätzlich möglich.		
Zu G 2.1.4	Das Tarifgebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) ist in Räume, Zonen und Ringe aufgeteilt. Die Preisgestaltung ist entfernungsabhängig. Der Preis bemisst sich danach, wie viele Räume, Zonen und Ringe durchfahren werden. Dabei kommt es aber an den Zonengrenzen bei eng benachbarten Haltestellen zu überproportionalen Preissprüngen. Viele Fahrgäste kompensieren diese Preissprünge durch die Fahrt zur übernächsten Haltestelle. Im MVV-Tarifgebiet gibt es zudem, wiederum gestaffelt nach Entfernung, eine Fülle unterschiedlicher Fahrscheine, vom Einzelfahrschein über Mehrfahrtenscheine bis hin zu Zeitkarten. Dieses System wirkt, insbesondere für auswertige Fahrgäste und gelegentliche Nutzer, zuweilen kompliziert und abschreckend. Außerdem umfasst der MVV nicht alle öffentlichen Verkehrsangebote in der Region. Mit Vereinfachung des Tarifs und Ausdehnung des Gemeinschaftstarifs auf die gesamte Region kann ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zur Ansprache weiterer Nutzerkreise geleistet werden. Darüber hinaus ist ein großräumigeres Tarifgebiet, welches auch bei mehreren Verkehrsverbünden die Fahrt mit einem Fahrschein ermöglicht, ein wichtiger nächster Schritt, zusätzlichen Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Langfristig ist die Einführung eines verkehrsmittel- und betreiberunabhängigen Mobilitätstickets, welches z.B. auch Leihräder und CarSharing umfasst, anzustreben.	**Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft** Der letzte Satz sollte wie folgt umformuliert werden: „Perspektivisch soll mithilfe der Digitalisierung des Vertriebs und des Tarifs (z.B. elektronischer Tarif) eine Buchung aller zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote, einzeln oder in einer Reisekette, angeboten werden. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** In Satz 5 sollte statt „Fahrt zur übernächsten Haltestelle“ „Individualverkehrsfahrt zur übernächsten Haltestelle“ formuliert werden.	**Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft** Daraus ergibt sich kein inhaltlicher Mehrwert. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** Es wird vorgeschlagen, „die Fahrt“ durch „eine Autofahrt“ zu ersetzen.
Zu 2.2	**Schienengebundener Regional- und Fernverkehr**		
Zu Z 2.2.1	Die Europäische Magistrale von Paris über Straßburg, München, Salzburg und Wien nach Budapest ist Teil des zu verwirklichenden Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN). Leider hinkt insbesondere der Ausbau des Abschnittes München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) und damit die Anbindung der Region nach Osten, den		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	ursprünglichen Planungen erheblich hinterher. Der Ausbau München – Mühldorf ist bereits seit 1985 als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Der Ausbau München – Mühldorf – Freilassing ist auch für den Erdinger Ringschluss und die Anbindung des Flughafens aus dem Südosten Bayerns und die Anbindung des sog. Chemiedreiecks von herausragender Bedeutung. Für den Abschnitt München – Markt Schwaben sind dabei eigene S-Bahn-Gleise vorzusehen.		
Zu Z 2.2.2	Der Flughafen München benötigt dringend und längstens eine Anbindung an den schienengebundenen Regional-, Fern- und Güterverkehr. Der Erdinger Ringschluss in Verbindung mit der Walpertskirchner Spange zur Strecke München – Mühldorf - Freilassing ist für die Region München vordringlich.		
Zu G 2.2.3	Die Bahnstrecke München – Tutzing – Garmisch-Partenkirchen schließt ein bedeutendes Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiet im schienengebundenen Verkehr an die Region und an den Verdichtungsraum München an. Der mehrgleisige Ausbau trägt in erheblichem Maße zur Beschleunigung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs auf dieser Strecke bei und dient damit dem Ziel, einen Teil des Erholungsverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern.		
Zu Z 2.2.4	Die Bedienung der Bahnlinie Grafing-Bahnhof – Wasserburg ist sukzessive ausgebaut und verbessert worden und erschließt ein bedeutendes Pendleraufkommen über die Regionsgrenze hinaus nach München. Die Strecke wird werktäglich im Stundentakt bedient und verkehrt seit dem Fahrplanwechsel 12/2015 bis Wasserburg-Bahnhof zum MVV-Tarif. Mit dem zweigleisigen Ausbaus, insbesondere des Abschnitts Grafing – Ebersberg, der Elektrifizierung des Abschnitts Ebersberg – Tulling – Wasserburg-Bahnhof, weiteren Taktverdichtungen sowie der Wiederinbetriebnahme der Strecke Wasserburg-Bahnhof – Wasserburg-Stadt kann weiterer Pendlerverkehr aus dem Raum		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Ebersberg und aus dem Raum Wasserburg nach München durchgängig von der Straße auf die Schiene verlagert werden.		
Zu Z 2.2.5	Die Metropolen München und Zürich liegen 300 km voneinander entfernt. Dafür benötigt man mit der Bahn mehr als 4 Stunden und damit deutlich länger als auf der Straße oder mit dem Flugzeug. Mit Ausbau und Elektrifizierung der Strecke kann die Fahrzeit z.B. mit Neigetechnik-Zügen deutlich abgesenkt und der Takt verdichtet werden. Über die Pasinger Kurve lässt sich auch das Oberzentrum Freising bzw. der Flughafen an den Fernverkehr von Westen und den Großraum Zürich anbinden.		
Zu Z 2.2.6	Die letzte umsteigefreie Zugverbindung vom Ammersee-Westufer nach München ist zum Fahrplanwechsel 12/2007 gestrichen worden. Eine umsteigefreie Verbindung erhöht die Attraktivität der Schiene für Pendler vom Ammersee nach München sowie für Erholungssuchende am Ammersee und entlastet die A 96.		
Zu Z 2.2.7	Mit Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der Strecke Landsberg – Schongau wird der südwestliche Teil des Landkreises Landsberg am Lech im SPNV wieder an das Mittelzentrum Landsberg am Lech und darüber hinaus an die Hauptverkehrsstrecke München – Buchloe angebunden.		
Zu Z 2.2.8	Die Pasinger Kurve ermöglicht eine direkte Schienenverbindung von Augsburg zum Flughafen. Für Fluggäste aus Schwaben und dem Augsburger Raum wird damit ein attraktives, umsteigefreies Zubringerangebot zum Flughafen geschaffen. Die Anreise wird deutlich vereinfacht und verkürzt, die Straße entlastet. Die Pasinger Kurve ermöglicht auch eine Express-Verbindung vom Umsteigeknoten München-Pasing zum Flughafen sowie ggf. eine Weiterführung bis Erding und Mühdorf.		
Zu G 2.2.9	Der mehrgleisige Ausbau der Strecke München – Passau dient der besseren Anbindung der Region München an den ostbayerischen Raum. Ein		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	besonderes Nadelöhr stellt hierbei der eingleisige Abschnitt Landshut – Plattling dar. Auf dem Abschnitt München-Laim – Freising ist die Trennung vom S-Bahn- und Regional-/Güterverkehr notwendig.		
Zu Z 2.2.10	Wer mit dem Zug aus Osten kommend nach Sendling oder Schwabing pendelt, muss mindestens zweimal umsteigen. Weder der Ostbahnhof noch der Hauptbahnhof ist an die meistbefahrenen Münchner U-Bahn-Linien U 3 und U 6 angebunden. Ein Regionalzughalt Poccistraße kann Abhilfe schaffen.		
Zu Z 2.2.11	Zahlreiche kleinere Bahnhöfe werden nur von wenigen Zügen, in großen Zeitabständen bedient. Dies macht die Nutzung unattraktiv und fördert den Pkw-Verkehr. Auch kleinere Bahnhöfe müssen daher mindestens im Stundentakt angefahren werden.		
Zu 2.3	**S-Bahn-Verkehr**		
Zu Z 2.3.1	Die Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof ist mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit eine der am stärksten befahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands. Sie ist das Nadelöhr des sternförmig ausgerichteten Münchener S-Bahn-Netzes, da eine weitere Verdichtung der Zugfolge, welche die steigende Verkehrsnachfrage erforderlich macht, nicht möglich ist. Betriebsstörungen auf der Stammstrecke haben Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz. Mit dem Bau der zweiten Stammstrecke wird dieser Engpass beseitigt. Auf ca. 10 km Streckenlänge werden zwischen den Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring zwei neue Gleise gebaut. Kernstück der neuen Ost-West-Verbindung ist ein 7,3 km langer Tunnel der die beiden Umsteigebahnhöfe Haupt- und Ostbahnhof miteinander verbindet. Der zweite Stammstreckentunnel wird drei neue unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof erhalten. Die zweite Stammstrecke		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	ermöglicht weitere Taktverdichtungen im S-Bahn-Netz sowie zusätzliche Express-S-Bahnen. ~~Längerfristig~~ Grundsätzlich ermöglicht die zweite Stammstrecke auch Direktverbindungen von außerhalb der Region in das Zentrum von München. Hierfür sind entsprechende Angebote zu entwickeln. Die zweite Stammstrecke ist auch eine wesentliche Voraussetzung für eine attraktive, schnelle Anbindung des Flughafens. Ergänzend zu dieser Kapazitätserweiterung tragen eine intensivere Verknüpfung des U-Bahn-Netzes mit dem S-Bahn-Netz und die Stärkung tangentialer Beziehungen zu einer Entlastung der Stammstrecke bei.		
Zu Z 2.3.2	Auf den S-Bahn-Strecken sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht. Für eine attraktive Bedienung aller S-Bahn-Strecken, der Aufnahme zusätzlicher Fahrgäste und der Ermöglichung von Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV, ist eine weitere Verdichtung der Zugfolgen unumgänglich. Dies gilt insbesondere für die Außenstrecken. Der S-Bahn-Verkehr ist vom Regional- und Fernverkehr zu entflechten. Hierzu bedarf es beispielsweise des viergleisigen Ausbaus zwischen Pasing und Eichenau sowie zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben. Auf der Linie S 1 bedarf es des Baus eigener S-Bahn-Gleise zwischen Laim und Unterschleißheim und des weiteren Ausbaus zwischen Neufahrn und Freising. Eigene S-Bahn-Gleise sind auch zwischen Johanneskirchen und Daglfing erforderlich. Die S 7 Ost ~~soll~~ muss zwischen Giesing und Kreuzstraße zumindest abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden. Gleiches gilt für die S 2 Ost zwischen Markt Schwaben und Erding. An allen eingleisigen Streckenabschnitten ist der Platzbedarf für ein zweites Gleis zu berücksichtigen. Endziel ist, zusammen mit Express-S-Bahnen, die Ermöglichung von sechs Fahrten pro Stunde und Richtung auf allen S-Bahn-Linien.	**Gemeinde Neufahrn b. Freising** Hier wird suggeriert, dass der Bau eigener S-Bahn-Gleise zwischen Unterschleißheim und Neufahrn nicht notwendig sei. Es bedarf auf der gesamten S1 von Laim nach Freising den Bau eigener S-Bahn-Gleise.	**Gemeinde Neufahrn b. Freising** Es wird vorgeschlagen, im 4. Satz „grundsätzlich" einzufügen. Im 6. Satz sollte „vordringlich" eingefügt werden.
Zu Z 2.3.3	Mit der Ergänzung des S-Bahn-Netzes können das ÖPNV-Angebot weiter verbessert und zusätzliche		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	MIV-Anteile auf den ÖPNV verlagert werden. Verkehrsverlagerungen setzen voraus, dass der ÖPNV auch hinsichtlich Preis und Fahrzeit eine attraktive Alternative zum MIV darstellt. Für die weiter von München entfernten Teilräume kommen daher insbesondere Express-S-Bahnen für attraktive Angebotsverbesserungen in Betracht. Vom Landkreis Landsberg am Lech gehört nur der S-Bahn-Endhaltepunkt und Regionalzug-Halt Geltendorf zum MVV. Die Integration des Landkreises mit den Bahnhöfen Kaufering, Landsberg, Utting, Schondorf und Dießen in den MVV und eine Verlängerung der S-Bahn über Geltendorf hinaus durch eine Express-S-Bahn, ist ein wichtiger Anreiz für eine stärkere Nutzung des ÖPNV und aktiviert zusätzliches Entwicklungspotential im Landkreis Landsberg. Der Lenkung möglichst hoher Anteile wachstumsbedingter Mobilität auf den ÖPNV dienen auch Ergänzungen des S-Bahn-Netzes nach Geretsried, Richtung Wasserburg und Richtung Moosburg. Zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr sowie für einen möglichst kostendeckenden Betrieb eines leistungsfähigen SPNV bedarf es einer mit der Siedlungsentwicklung eng abgestimmten Planung der Haltepunkte (siehe hierzu Karte 2 Siedlung und Versorgung im Maßstab 1:100.000).		
Zu G 2.3.4	Die Verkehrsströme haben sich deutlich über den MVV-Raum hinaus entwickelt. Sie reichen weit in die Europäische Metropolregion. Dem muss auch das S-Bahn-System Rechnung tragen. Überlegungen und Planungen eines Systems von Express-S-Bahnen sind voranzutreiben. Relevante Destinationen sind u.a. Buchloe, Augsburg, Pfaffenhofen a.d.Ilm, Landshut, Dorfen, Rosenheim oder das Oberland (Lenggries, Tegernsee, Bayrischzell). Denkbar ist auch eine Verlängerung nach Kochel. Da sich die Zugangebote „S-Bahn", „Express-S-Bahn", „Regionalbahn" und „Regionalexpress" zunehmend überschneiden und ergänzen, sind die Vernetzung wie auch die wechselseitige Ergänzung aller Angebote im SPNV zu optimieren.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu G 2.3.5	Überlegungen über eine Verlängerung der Gleise von Altomünster nach Aichach oder über einen Neubau einer S-Bahn parallel zur A 8 von Karlsfeld über Odelzhausen nach Dasing sind weiter in die Zukunft gedacht. Jedoch bedarf es zumindest der Sicherstellung, dass potentielle Trassen nicht verbaut werden (siehe auch G 2.1.2).		
Zu Z 2.3.6	Der Nordring besteht bereits und wird von Güterzügen genutzt. Großräumig führen die Gleise von Olching über den Rangierbahnhof München-Nord, Milbertshofen, Freimann und verlaufen südlich von Unterföhring in Richtung Süden bis Trudering. Es gibt eine Vielzahl möglicher Anschlüsse und Verknüpfungen. ~~Mit einem~~ Der S-Bahn-Nordring zwischen Allach bzw. Moosach und Johanneskirchen/Unterföhring ~~und einem S-Bahn-Südring zwischen Giesing und Sendling können~~ verbindet die S-Bahn-Linien S 8 und S 1 sowie S 2 und erweitert damit sinnvoll das radiale S-Bahnnetz, entlastet die Stammstrecke und schafft attraktive Verknüpfungen zur U-Bahn ~~geschaffen werden~~.		
Zu G 2.3.7	Ein ~~und einem~~ S-Bahn-Südring zwischen Giesing und Sendling ist ein weiterer Baustein, ~~können~~ die Stammstrecke zu entlasten, das radiale S-Bahn-Netz sinnvoll zu ergänzen ~~erweitert~~ und attraktive Verknüpfungen zur U-Bahn zu schaffen ~~geschaffen werden~~.		
Zu Z 2.3.8	Während der Flughafen aus Richtung Westen und der ~~Oberzentrum~~ Landeshauptstadt München derzeit durch zwei S-Bahn-Linien angebunden ist, fehlt eine Schienenanbindung aus dem Osten noch immer. Die Verlängerung der S-Bahn über Erding hinaus zum Flughafen schließt diese Lücke. Sie ist zudem eine wesentliche Voraussetzung für eine Stärkung der Achse Feldkirchen – Markt Schwaben – Erding – Flughafen und für die Schaffung einer Anbindung des Flughafens an die Messe. Zusammen mit der Walpertskirchner Spange erhält der Flughafen auch die dringend erforderliche Anbindung an den Regional- und Fernverkehr aus dem südostbayerischen Raum und dem Raum Salzburg.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Mit der Neufahrner Kurve nach Freising entsteht zudem eine wichtige tangentiale Verbindung im ÖV, welche die monozentrisch-radiale Verkehrsstruktur der Region wirksam entlastet.		
Zu Z 2.3.9	Mit dem Erdinger Ringschluss wird auch die Voraussetzung für eine direkte Messeanbindung des Flughafens über Markt Schwaben geschaffen. Dies setzt den viergleisigen Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben zur Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom Regional- und Fernverkehr (Bestandteil der ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing) sowie eine 3 km lange Neubaustrecke zwischen Feldkirchen und der Messe voraus.		
Zu Z 2.3.10	Für die Schaffung bzw. den Ausbau tangentialer Verkehrsverbindungen im öffentlichen Verkehr bieten sich leistungsfähige S-Bahnverbindungen an. Beim Nordring und beim Südring kann auf bereits vorhandene Gleise zurückgegriffen werden. Bei der Zamdorfer Spange zwischen Riem und Daglfing und der Pasinger Kurve zwischen Pasing und Obermenzing/Moosach existieren ebenfalls Gleisanlagen bzw. lassen sich mit vergleichsweise geringem Aufwand neue tangentiale Schnellbahn-Verbindungen schaffen und erhebliche Entlastungseffekte für die Stammstrecke erzielen. Beide Maßnahmen sind zudem Bausteine für zusätzliche direkte Schienenanbindungen des Flughafens.		
Zu 2.4	**U-Bahn-Verkehr**		
Zu G 2.4.1	Mit dem weiteren Ausbau des U-Bahn-Netzes kann verstärkt Verkehr zwischen dem Zentrum der Landeshauptstadt München und den Stadtrandgebieten sowie dem Umland auf den ÖPNV gelenkt werden. Verknüpfungen mit dem S-Bahn-Netz machen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Region München attraktiver. Fahrzeit wird verkürzt, tangentiale Verbindungen werden gestärkt und die Stammstrecke sowie innerstädtische U-Bahn-Knotenpunkte werden entlastet.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu Z 2.4.2	Die in Z 2.4.2 festgelegten Ergänzungen im U-Bahn-Netz stellen wichtige Lückenschlüsse dar. Sie sind auch im regionalen Maßstab verkehrlich wirksam, da sie das U-Bahn-Netz zusätzlich mit dem S-Bahn-Netz verknüpfen sowie aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen mit Stadtrandgebieten und dem Umland bedienen. Die anzubindenden Standorte und deren Umfeld liegen alle innerhalb von regionalen Hauptsiedlungsbereichen, die mit dem Ausbau der U-Bahn noch deutlich besser erschlossen werden: • Mit der Verlängerung der U 4 über den Halt Arabellapark hinaus und Verknüpfung mit der S 8 in Englschalking wird Bogenhausen und der Nordwesten Münchens besser an den Flughafen sowie das östliche Umland angebunden. Im Hinblick auf die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme München Nordost ist eine weitere Verlängerung der U 4 offen zu halten. • Mit der Verlängerung der U 5 West über den Halt Laimer Platz hinaus nach Pasing wird eine Verknüpfung zu einem überregional bedeutenden Verkehrsknoten geschaffen. Die weitere Verlängerung nach Freiham erschließt einen neuen Wohn- Arbeits- und Versorgungsstandort. Eine Verlängerung nach Germering kann offen gehalten werden. • Mit der Verlängerung der U 6 vom Klinikum Großhadern nach Martinsried (Gemeinde Planegg) wird das Biotechnologiezentrum direkt an die Landeshauptstadt angebunden. • Die Verlängerung der U 5 Ost über den Halt Neuperlach Süd hinaus erschließt mit Ottobrunn die Gemeinde, mit der zweithöchsten Einwohnerdichte Deutschlands und einen bedeutenden Gewerbe- und Hochtechnologiestandort. Auch Einrichtungen in Neubiberg (z.B. Universität der Bundeswehr) könnten		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	angebunden werden. Eine Anbindung des Gewerbe- und Technologiestandorts Taufkirchen mit Ludwig-Bölkow-Campus und IKEA kann offen gehalten werden. • Mit der Verlängerung der U 6 und deren Verknüpfung mit der S 1 können die Universitätsstandorte Garching und Freising verbunden werden. Um die Knotenbahnhöfe zu entlasten, müssen tangentiale Bypässe geschaffen werden. Der Bau einer neuen U-Bahn zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße (U 9) ist für Netzerweiterungen an den Außenästen essentiell.		
Zu 2.5	**Busverkehr**		
Zu Z 2.5.1	Der Bus dient insbesondere der Flächenerschließung und der verkehrlichen Anbindung der Gebiete, die nachfragebedingt nicht an den SPNV angebunden werden können. Dabei ist auch in den dünn besiedelten Teilräumen des ländlichen Raumes ein möglichst attraktives Bus-Angebot bereitzustellen, um die Bereitschaft, den Bus zu nutzen zu fördern und denjenigen, die über kein eigenes Auto verfügen, zu ermöglichen, mobil zu sein. Zu den Haltepunkten des Schienenverkehrs erfüllt der Bus außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs eine wichtige Zubringerfunktion. Dabei sind eine enge zeitliche Verzahnung mit dem Takt des Schienenverkehrs und eine über Kommunalgrenzen hinweg optimierte Streckenführung wichtig, um schnelle und bequeme Umsteigebeziehungen zu gewährleisten, so dass der öffentliche Verkehr auch in der Fläche eine Alternative zum MIV darstellen kann. Entsprechend den Verkehrsverflechtungen bedarf es auch abgestimmter Buskonzepte und –fahrpläne über Landkreisgrenzen hinaus. Auch die Erholungsgebiete sind angemessen mit Bussen zu erschließen, um auch hier die Belastungen durch den MIV so gering wie möglich zu halten. Allgemein ist der verstärkte Einsatz von		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	schadstoffarmen bzw. elektrobetriebenen Bussen zu forcieren. Flexible Bedienungsformen können auch in dünn besiedelten Teilräumen wirtschaftlich vertretbare Angebote schaffen.		
Zu Z 2.5.2	Tangentiale Quell- und Zielverkehre haben in der Region München aufgrund der Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzstruktur stark zugenommen und werden weiter zunehmen. Mit dem bestehenden radialen SPNV-Netz lassen sich diese Verkehre nur umwegig und zeitaufwendig über das Zentrum abwickeln. Durch den Aufbau neuer und den Ausbau vorhandener Buslinien der Landkreise zu tangentialen, sukzessive beschleunigten Busverbindungen können dagegen, vergleichsweise schnell und kostengünstig, attraktive tangentiale Verkehrsangebote bereitgestellt werden. Hinzu kommt, dass insbesondere junge Leute eine pragmatische, vorurteilsfreie, geänderte Affinität zur Verkehrsmittelwahl im Allgemeinen und zur Busbenutzung im Speziellen haben. Besteht ein schnelles und kostengünstiges Angebot, dann ist man grundsätzlich bereit, dieses auch zu nutzen. Mit sogenannten Expressbusverkehren kann man sich innovativ dem Qualitätsstandard von SPNV-Systemen annähern und dabei die Kostenvorteile des Busses nutzen. Mögliche Merkmale von Expressbusverkehren sind u.a.: • Verbindung der Schnellbahn- und Regionalzughalte • Möglichst geradlinige Streckenführung, überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen • Konzentration auf wenige Haltestellen (z.B. SPNV-Halte) • Höherer Fahrkomfort • Fahrerunabhängiger Ticketverkauf (z.B. Ticketautomaten, elektronisches Ticketing) Mögliche Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind u.a.:		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	• Leistungsfähige und barrierefreie Haltestelleninfrastruktur zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten • Ampelbevorrechtigung durch LSA-Beeinflussung • Eigene Busspuren • Busschleusen an (Ampel-)Kreuzungen Der Aufbau großräumig tangentialer, leistungsfähiger und schneller Tangentialverbindungen setzt die Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften (Landkreise, Kommunen) und Straßenbaulastträgern sowie der Landkreise untereinander als Aufgabenträger des Busverkehrs voraus. Entsprechend den geänderten Verkehrsverflechtungen sind regionsübergreifende Abstimmungen zu intensivieren und längerfristig auch regionsüberschreitende Verbindungen aufzubauen. Mit den neuen Verkehrsverflechtungen und –bedienungen sind auch die Fördermodalitäten zu überprüfen und den geänderten verkehrlichen Anforderungen anzupassen.		
Zu Z 2.5.3	Der Einsatz von Elektrobussen dient einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung und ist ~~sollte~~ gezielt zu fördern ~~gefördert werden~~.		
Zu 3	**Individualverkehr**		
Zu Z 3.1	Die Nutzung des Fahrrades nicht nur für Freizeit und Sport, sondern insbesondere auch im Alltagsverkehr, hat rasant zugenommen. Elektrofahrräder erschließen neue Nutzergruppen und verändern Erreichbarkeiten. Beim weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes sind daher verstärkt die überörtlichen Verkehre zu berücksichtigen. Auf eine einheitliche Beschilderung ist zu achten. Sog. Radschnellwege dienen der leistungsstarken und schnellen Abwicklung auch größerer Radverkehrsmengen. Radschnellwege verknüpfen Wohn-, Gewerbe-, Freizeitgebiete und sonstige Standorte größeren Verkehrsaufkommens. Sie ermöglichen eine gleich bleibend hohe Geschwindigkeit u.a. durch Kreuzungsfreiheit (Unter-		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	und Überführungen), Bevorrechtigungen, Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, gute Oberflächenbeschaffenheit und ausreichende Wegebreite.		
Zu Z 3.2	Attraktive, sichere Stellplätze an den Bedarfsschwerpunkten tragen maßgeblich dazu bei, das Fahrrad noch stärker im Alltagsverkehr zu etablieren. Die Fahrradstellplätze sollten schnelles Abstellen ermöglichen sowie Diebstahl- und möglichst auch Wetterschutz gewähren. Ausreichende und attraktive Fahrradstellplätze an den ÖPNV-Haltepunkten, fördern die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zum ÖPNV. Bike-and-Ride ist die umweltfreundlichere und platzsparende Variante zu Park-and-Ride. Wichtige und hilfreiche Hinweise zur Förderung und Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV gibt der Leitfaden „Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike + Ride-Anlagen“ der INZELL-Verkehrsinitiative für die Region München.		
Zu G 3.3	Die Autobahnen in der Region München zählen mit bis zu 200.000 Kfz pro Tag zu den höchst belastetsten Straßen Deutschlands. Sie sind besonders stau- und ~~unfallträchtig~~ störanfällig. Häufig wird die Kapazitätsgrenze überschritten. Infolge dessen sind häufig auch die nachgeordneten regionalbedeutsamen Straßen überlastet. Aufgrund prognostizierter weiterer Verkehrszuwächse und der Bedeutung der Autobahnen im deutschen und europäischen Fernstraßennetz sowie der regionalbedeutsamen Straßen für die regionale Mobilität, werden im Bestand sukzessive weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich sein. Wegen der Dichte des Autobahn- und regionalbedeutsamen Straßennetzes würden neue Straßenplanungen nicht nur an räumliche Grenzen stoßen und zu massiven ökologischen Konflikten führen, sondern auch keine zusätzlichen Erschließungsqualitäten ergeben bzw. verkehrspolitisch kontraproduktiv sein. Auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte mit dem nachgeordneten Straßennetz ist zu achten.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu Z 3.4	Viele Ortszentren sind neben dem Ziel- und Quellverkehr zusätzlich durch den überörtlichen Durchgangsverkehr belastet und haben ihre Aufenthaltsqualität verloren. Stop-and-Go-Verkehr mit hohen Lärm- und Schadstoffemissionen ist vielerorts, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, die Regel. Belastungen, die vom überörtlichen Durchgangsverkehr ausgehen, finden sich auch in einer Vielzahl von Wohngebieten. Um die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität der Ortszentren und der Wohngebiete zu verbessern, können Ortsumfahrungen mit flankierenden innerörtlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Wohnumfeldverbesserungen ein geeignetes Mittel sein.		
Zu Z 3.5	Mit der Verbreitung der Elektromobilität verringern sich die klimaschädlichen Emissionen, die Luftqualität verbessert sich, insbesondere innerorts. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind auch leiser als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die breite Einführung der Elektromobilität setzt ein dichtes Netz von öffentlich zugänglichen Stromtankstellen mit Sonderparkfläche voraus. Informationen über die Standorte der Ladestationen müssen gedruckt und digital verfügbar sein. Pendlerparkplätze fördern die Bildung von Fahrgemeinschaften und tragen damit zur Entlastung der Straßen und zur Verringerung der Umweltbelastungen bei. Mindeststandards wie Beleuchtung, Sauberkeit, Toiletten, Fahrradstellplätze, Beschilderung, gute verkehrliche Anbindung usw. steigern die Akzeptanz der Anlagen. Informationen über die jeweiligen Standorte sowie über deren durchschnittliche und aktuelle Auslastung müssen verfügbar sein. CarSharing und Mobilitätsstationen sind weitere Bausteine einer nachhaltigen, vernetzten Mobilität, welche es den Verkehrsteilnehmern ermöglicht, ihr Verhalten am spezifischen Bedarf und an den spezifischen Vorzügen der einzelnen Verkehrsmittel auszurichten.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu 4	**Wirtschaftsverkehr**		
Zu G 4.1	Leider ist die Zahl der Unternehmen mit Gleisanschluss in der Region stark rückläufig. Als Gründe für die Aufgabe/Stilllegung des Gleisanschlusses werden die Kosten des Anschlusses und die größere Flexibilität bei Transport auf der Straße genannt. Aus Umweltgründen und wegen Kapazitätsengpässen auf der Straße sind jedoch künftig die Reaktivierung der Schiene und die Rückverlagerung möglichst hoher Anteile des Gütertransportes auf die Schiene unabdingbar. Denn auch bei Umstellung auf Elektromobilität bleibt das Überlastungsproblem der Straße ungelöst. Eine stärkere Nutzung der Schiene setzt auch mehr Trassenkapazitäten für den Gütertransport im überregionalen Verkehr voraus.		
Zu Z 4.2	Umschlagterminals dienen der intermodalen Verknüpfung von Schiene und Straße und verbessern die Logistik- und Transportketten erheblich, indem Güterverkehr sinnvoll gebündelt und Kapazitäten effektiver genutzt werden. In München-Riem besteht ein leistungsfähiger Umschlagbahnhof. Hier werden in erster Linie internationale Verkehre umgeschlagen. Zur Verlagerung von mehr Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene sind dezentral weitere Verteil- und Umschlagzentren in Stadt und Region nötig. Leider gestaltet sich die Standortsuche äußerst schwierig. Verkehrsengpässe und Umweltanforderungen (z.B. EU-Vorgaben zur Luftreinhaltung) zwingen jedoch zum Handeln. Insbesondere die Feinverteilung der Güter- und Warenverkehre muss effektiver gestaltet werden. Die Suche nach realisierbaren Standorten für Verteilzentren muss daher mit Nachdruck weitergeführt werden.		
Zu Z 4.3	Der verstärkte Einsatz von Elektrofahrzeugen im Liefer- und Taxiverkehr verringert die Lärm- und Abgasbelastung und ist für die Landeshauptstadt München ein wichtiger Baustein, Lärm- und Schadstoffgrenzwerte einzuhalten. Die stärkere Verbreitung der Elektromobilität im		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Wirtschaftsverkehr bedingt ein dichtes Netz von Ladestationen. Dabei ist nicht nur an den Einsatz von elektrobetriebenen LKWs und Transportern zu denken, auch Elektro-Lastenräder können verstärkt beim Lieferverkehr zum Einsatz kommen. Im innerstädtischen Verkehr der Landeshauptstadt München kann auch die sog. Gütertram eine interessante Alternative zur Güter- und Warenlieferung darstellen. Dies setzt entsprechende infrastrukturelle Kapazitäten voraus.		
Zu 5	**Verkehrs- und Mobilitätsmanagement**		
Zu Z 5.1	Park-and-Ride-Plätze sind wichtige Umsteigepunkte vom PKW auf den öffentlichen Schienenverkehr und entlasten insbesondere die Gebiete im Zentrum der Region vom Autoverkehr. Da die Park-and-Ride-Plätze auch Stellplätze für Fahrräder aufweisen und von Bussen angefahren werden, dienen sie auch dem Umstieg vom nichtmotorisierten - und vom öffentlichen Verkehr auf den öffentlichen Verkehr. Es liegt daher nahe, sie sukzessive um neue Verkehrsangebote zu ergänzen und sie zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben auszubauen, die den Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten erleichtern. An derartigen Mobilitätsstationen werden die Verkehrsangebote des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit anderen Verkehrsangeboten und Verkehrsdienstleistungen wie z.B. Carsharing, Mietradsystemen, Taxistationen, Mitfahrgelegenheiten, Ladestationen, Informations- und Auskunftsangeboten, Fernbusterminals angeboten. Um das Verkehrsaufkommen auch künftig bewältigen zu können, sind der weitere Ausbau der dezentralen Park-and-Ride-Plätze sowie die Anlage weiterer Pendlerparkplätze an überregionalen Straßen wichtige verkehrsplanerische Bausteine. Zusätzliche Angebote für Park-and-Ride-Nutzer, wie z.B. eine zeitliche Stellplatzreservierung, sind zu entwickeln und sollen Komfort und Attraktivität erhöhen.		
Zu Z 5.2	Die verbundüberschreitenden und insbesondere		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	tangentiale Quell- und Zielverkehre haben in der Region München aufgrund der Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzstruktur stark zugenommen und werden weiter zunehmen. Der Bedarf nach tangentialen Querverbindungen zwischen den radialen Verkehrsachsen steigt ständig. Untersuchungen zu tangentialen Schienenverbindungen haben aber gezeigt, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis den Bau noch nicht rechtfertigt bzw. dass der Bau und der Betrieb großräumiger, schienengebundener Tangenten derzeit nicht finanzierbar sind. Überlegungen zu einer Stadt-Umland-Bahn wurden deshalb vorläufig ~~eingestellt~~ zurückgestellt. Durch den Aufbau neuer und den Ausbau vorhandener Buslinien der Landkreise zu tangentialen, sukzessive beschleunigten Busverbindungen können ~~dagegen~~, vergleichsweise schnell und kostengünstig, attraktive tangentiale Verkehrsangebote bereitgestellt werden. Hinzu kommt, dass insbesondere junge Leute eine pragmatische, vorurteilsfreie, geänderte Affinität zur Verkehrsmittelwahl im Allgemeinen und zur Busbenutzung im Speziellen haben. Besteht ein schnelles und kostengünstiges Angebot, dann ist man grundsätzlich bereit, dieses auch zu nutzen. Mit sogenannten Expressbusverkehren kann man sich innovativ dem Qualitätsstandard von SPNV-Systemen annähern und dabei die Kostenvorteile des Busses nutzen.		
Zu 6	**Verkehrsinfosysteme und Technologien**		
Zu G 6.1	Elektronische Verkehrsinformationen und Fahrplanauskünfte informieren die Verkehrsteilnehmer über die aktuelle Verkehrslage und ermöglichen situations- und bedürfnisgerechte Routen- und Verkehrsmittelwahl. Gleichzeitig kann mithilfe der elektronischen Informationssysteme und moderner Verkehrstechnologien der Verkehr situationsgerecht und vorausschauend so gesteuert werden, dass Be- und Überlastungen sowie Engpässe möglichst vermieden bzw. minimiert werden. Bestmöglich funktioniert dies nur, wenn die Systeme dem aktuellen Stand der Technik		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
entsprechen und flächenhaft zur Verfügung stehen. Zu G 6.2 E-Ticketing funktioniert einfach, bequem und bargeldlos von zu Hause oder unterwegs. Dabei lassen sich 2 Arten unterscheiden: Das Online-Ticket, welches am PC gekauft und ausgedruckt wird und das Handy-Ticket, welches auf das Smartphone geladen wird. Anstehen am Fahrkartenschalter erübrigt sich. Auch können durch einfache, verständliche Nutzerführung Verständnisprobleme bezüglich des Tickets- und des Tarifsystems, insbesondere bei auswärtigen Verkehrsteilnehmern, vermieden werden. Dabei muss E-Ticketing für alle Tickets und Verkehrsangebote möglich sein. Über das gesamte reguläre Fahrkartensortiment hinaus können zusätzliche Angebote, wie z.B. eine Best-Price-Abrechnung, das E-Ticketing weiter attraktivieren. **Zu 7 Internet** Zu Z 7.1 Noch immer ist nicht in allen Teilräumen der Wachstumsregion München Breitbandinfrastruktur vorhanden. Dies bedeutet einen erheblichen Standortnachteil, welcher eine regional stärker ausgewogene Entwicklung behindert. Auch für das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist eine flächendeckende Breitbandversorgung von herausragender Bedeutung. Zu Z 7.2 Ein flächendeckender Empfang im Mobilfunk ist unabdingbar. Die Bündelung der baulichen Anlagen minimiert hierbei die Belastungen und fördert die Akzeptanz in der Bevölkerung. **Zu 8 Luftverkehr (inhaltlich unverändert wie bisher Zu B V 5, redaktionell angepasst)**		
B IV Wirtschaft und Dienstleistungen **1 Leitbild** G 1.1 Die Region München soll weiter als Wirtschaftsregion		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	erfolgreich sein. Ihre Attraktivität und Leistungsfähigkeit sollen gesichert und weiterentwickelt werden.		
G 1.2	In allen Teilräumen soll eine ausgewogene Entwicklung erfolgen.		
G 1.3	Es sollen gute Voraussetzungen und Bedingungen für eine zukunftsfähige Entwicklung der Wirtschaft geschaffen werden.		
G 1.4	Die vielfältigen regionalen Kompetenzen sollen weiter gefestigt und ausgebaut werden, insbesondere die Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit der Region als Versicherungs- und Bankenstandort, als Messe- und Kongressstandort, als Standort für die Luft- und Raumfahrtindustrie, als Standort für Biotechnologie, Elektronik und IuK, Medien, Automobil- und Fahrzeugbau, Umwelttechnik, Medizintechnik, Satellitennavigation, Gesundheit und Wellness, Finanzdienstleistungen, Unternehmens- und Wirtschaftsberatung. Die Voraussetzungen und das Angebot für den Städte-, Tagungs-, Kongress- Messe-, Geschäfts- und Erholungstourismus sollen weiter verbessert, die Impulse des besonderen Wirtschaftsfaktors Oktoberfest sollen weiter belebt werden.		
G 1.5	Kooperationen sollen gefördert und Möglichkeiten regionalplanerisch sinnvoller interkommunaler Zusammenarbeit sollen verstärkt genutzt werden (vgl. A I G 3.3 u. G 3.4).		
Z 1.6	Bandartige Entwicklungen durch Neuansiedlungen sind zu vermeiden.		
Z 1.7	Die Breitbandversorgung ist als essentieller Standortfaktor in allen Teilräumen zu realisieren (vgl. B III Z 7.1).		
G 1.8	Die Funktionsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft soll gesichert werden.		
2	**Regionale Wirtschaftsstruktur**		
G 2.1	In allen Teilräumen der Region sollen wohnortnahe Arbeitsplätze ermöglicht werden.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
G 2.2	Insbesondere im ländlichen Raum sollen Missverhältnisse von Arbeitsplätzen im Vergleich zur Bevölkerungsstärke abgemildert werden.		
Z 2.3	Im ländlichen Raum ist allen Gemeinden eine maßstäbliche und ausgewogene Entwicklung zu ermöglichen (vgl. B II Z 2.2).		
G 2.4	Dezentrale, wohnortnahe Handwerksstrukturen sollen erhalten und soweit möglich durch Ansiedlung neuer Handwerksbetriebe gestärkt bzw. wieder hergestellt werden. Dem Flächenbedarf bestehender Handwerks- und Gewerbebetriebe soll vorrangig Rechnung getragen werden.		
3	**Einzelhandel und Versorgung**		
Z 3.1	Bei der Einzelhandelsplanung ist auf raumverträgliche Versorgungsstrukturen zu achten.		
Z 3.2	Eine integrierte, wohnortnahe Versorgung, vor allem mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in allen Gemeinden anzustreben.		
G 3.3	In unterversorgten Teilräumen sollen flexible Versorgungskonzepte die Grundversorgung gewährleisten.		
4	**Bildung und Wissenschaft**		
G 4.1	Bei den weiterführenden Schulen soll eine Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt München und den Landkreisen sowie zwischen den Landkreisen, auch über die Regionsgrenze hinaus, über die Schulstandorte mit gemeinsamem Einzugsbereich erfolgen.		
G 4.2	Die Fachausbildung in der Region München soll gestärkt werden.		
G 4.3	Die Hochschulstandorte in der Region sollen erhalten und mit außeruniversitären Forschungseinrichtungen und der Wirtschaft zu Kompetenzzentren weiterentwickelt werden.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
5 Sicherung und Gewinnung von Bodenschätzen (unverändert wie B IV 2.8, Gliederungsziffern und Verweisungen redaktionell angepasst)	**Regierung von Oberbayern** Es wird der hinweisende Vorschlag unterbreitet, in B IV G 5.3.2 fachlich besser zu formulieren: „…Gesamtrekultivierungskonzeptes auf ausgebeuteten/erschöpften Teilflächen…“	**Regierung von Oberbayern** In der Begründung wird von einer „ordnungsgemäßen Rekultivierung oder Renaturierung“ im Sinne des Hinweises der Regierung gesprochen.
6 Land- und Forstwirtschaft		
G 6.1 Kulturlandschaft und Flächen für eine vielfältige und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft, insbesondere zur Produktion von Nahrungsmitteln und des nachwachsenden Rohstoffes Holz, sollen erhalten werden.	**Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg** Auf die Stellungnahme vom 11.05.17 wird verwiesen. Diese ist unverändert gültig.	**Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg** Das Ergebnis der Abwägung der Stellungnahme kann der Synopse zum 2. Anhörverfahren entnommen werden (siehe PA-Sitzung vom 26.09.17).
G 6.2 Es soll darauf hingewirkt werden, dass die land- und forstwirtschaftliche Produktion möglichst umweltschonend erfolgt.	**Bund Naturschutz** In G 6.1 soll „naturverträgliche Nutzung“ ergänzt werden.	**Bund Naturschutz** Auf G 6.2 wird verwiesen.
G 6.3 Die Auswahl von Kompensationsmaßnahmen soll mit den Erfordernissen einer bedarfsgerechten landwirtschaftlichen Produktion abgestimmt werden.		
G 6.4 Waldflächen sollen erhalten, ~~und gleichzeitig als~~ der Rohstoff Holz soll für die Energieversorgung genutzt werden.	**Bund Naturschutz** In G 6.4 soll „naturverträgliche Nutzung“ ergänzt werden.	**Bund Naturschutz** Auf G 6.2 wird verwiesen.
7 Energieerzeugung		
G 7.1 Die Energieerzeugung soll langfristig finanziell tragfähig, sicher, umwelt- und klimaverträglich und für die Verbraucher günstig sein.		
G 7.2 Energieerzeugung und Energieverbrauch sollen räumlich zusammengeführt werden.		
G 7.3 Die regionale Energieerzeugung soll regenerativ erfolgen. Hierzu bedarf es der interkommunalen Zusammenarbeit.		
G 7.4 Die Gewinnung von Sonnenenergie (Strom und Wärme) soll vorrangig auf Dach- und Fassadenflächen von Gebäuden, auf bereits versiegelten Flächen und im räumlichen Zusammenhang mit Infrastruktur erfolgen.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
G 7.5	Bestehende Wasserkraft soll effizienter genutzt werden.	**Wasserwirtschaftsamt Weilheim** Auf die Stellungnahme im 2. Anhörverfahren wird verwiesen. Dort war der Hinweis gegeben worden, dass eine effizientere Nutzung der Wasserkraft an bestehenden Anlagen, insbesondere an kleinen Gewässern, häufig nicht mit den Anforderungen zur Sicherung der Mindestwasserführung (§ 33 WHG) vereinbar ist. Die erforderliche Umrüstung bestehender Anlagen wird für viele Betreiber hinsichtlich der nach § 40 EEG geforderten Leistungssteigerung unter wirtschaftlichen Aspekten kaum möglich sein. Ein ergänzender Hinweis in G 7.5 auf die entsprechenden gesetzlichen Vorgaben (WHG und EEG) ist eine Möglichkeit, diese Konfliktsituation darzustellen.	**Wasserwirtschaftsamt Weilheim** Grundsätzlich ist die Einhaltung wasserrechtlicher Vorgaben im Genehmigungsverfahren zu regeln, nicht im Regionalplan. Fachrechtliche Vorgaben sind bei allen regionalplanerischen Normen einschlägig und zu beachten.
G 7.6	Geothermie soll insbesondere zur Wärmeversorgung gefördert werden.		
G 7.7	Kommunale Windkraftplanungen sollen gefördert werden.	**Gemeinde Planegg** Die Diskussion des Themas Windenergie wird auf Regionalplanebene für dringend notwendig erachtet. Sollten Untersuchungen ergeben, dass keine Flächen für Positivstandorte vorhanden sind, so ist dies in der Begründung des Regionalplans und in Erläuterungskarten schlüssig darzulegen.	**Gemeinde Planegg** Das Thema Windenergie wurde auf Regionalplanebene intensiv diskutiert. Hierzu war eigens eine Kommission Windkraft gebildet worden. Der Planungsausschuss war wiederholt über den Sachstand unterrichtet worden. Legt man nur die harten Tabukriterien für die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten zugrunde, blieben kaum realisierbare Standorte übrig. Eine regionalplanerische Steuerung erübrigt sich. Eine entsprechende Karte war auch im Planungsausschuss des regionalen Planungsverbands am 26.09.2017 präsentiert worden und findet sich auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes München. Mit Antrag auf Verbindlicherklärung wird der Verzicht auf Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Windkraft ausführlich begründet (siehe auch Drucksache Nr. 5/17 des PA-Sitzung vom 26.09.17).
Zu B IV **Zu 1** Zu G 1.1	**Wirtschaft und Dienstleistungen** **Leitbild** München ist die herausragende Wirtschaftsregion Deutschlands und eine der führenden Wirtschaftsregionen Europas und weltweit. Die herausragende wirtschaftliche Positionierung der Region München ist aber kein fortwährender Selbstläufer, sondern bedarf immer wieder der Bestätigung im nationalen und internationalen Wettbewerb. Leistungsfähige Infrastrukturen, ein gesunder Branchenmix, hoher Freizeitwert sind		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	wichtige Bausteine des wirtschaftlichen Erfolges, müssen aber auch künftigen Erfordernissen und Herausforderungen gerecht werden und geeignet sein, diesen Rechnung zu tragen. Der rasante Fortschritt bei der Informations- und Kommunikationstechnologie, Globalisierung und Internationalisierung führen zu immer kürzeren Produktzyklen und Zeitspannen des wirtschaftlichen Wandels. Der Konkurrenzdruck unter den Regionen nimmt zu. Weltoffenheit, Flexibilität, ein kreatives, kooperatives Milieu, welches Innovationsprozesse fördert und eine selbstbewusste Präsentation nach außen werden für den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg der Region München von entscheidender Bedeutung sein.		
Zu G 1.2	Wirtschaftlicher Erfolg der Region München setzt gleichwertige Lebensverhältnisse und die Förderung einer ausgewogenen Entwicklung in allen Teilräumen der Region voraus. Dagegen würde teilräumlich funktionale Konzentration (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgen, Ausbildung) zu interregionalen Disparitäten und Abhängigkeiten führen. Die verkehrlichen, sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Konsequenzen gingen zu Lasten der Region insgesamt, aber auch ihrer einzelnen Teilräume.		
Zu G 1.3	Für die Wirtschaftsentwicklung von besonderer Bedeutung ist es, die Standortvorteile der Region München, insbesondere die nationale und internationale Verkehrsanbindung, das Innovationspotential sowie das Potential qualifizierter Arbeitskräfte und Entscheidungsträger weiter auszubauen und die hohe Lebensqualität und den großen Freizeitwert zu erhalten und möglichst weiter zu verbessern. Die zentrale Lage in Europa macht die Region München zum Drehkreuz im West-Ost- und Nord-Süd-Verkehr. Sämtliche Wirtschaftszentren Europas sind günstig zu erreichen. Sieben Autobahnachsen und sieben EC/IC- bzw. ICE-Strecken treffen in München zusammen. Allerdings stößt das Verkehrsnetz immer öfter an seine		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Kapazitätsgrenzen, so dass es verstärkt integrierter, verkehrsträgerübergreifender Maßnahmen bedarf, die verkehrliche Standortgunst nachhaltig zu sichern und auszubauen. Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte sind in diesem Zusammenhang u.a.: • Der leistungsfähige Ausbau der (Schienen-) Magistrale Paris, München, Salzburg, Wien, Budapest, • Die verbesserte Anbindung des Flughafens München an den Regional- und Fernverkehr, insbesondere durch den Erdinger Ringschluss und die Walpertskirchner Spange, • Die bestandsorientierte, bedarfsgerechte Ertüchtigung des Fernstraßennetzes, • Die Verbesserung der regionalen ÖPNV-Erschließung, vorrangig durch den Bau der 2. Stammstrecke. Neben der Lage im Verkehrsnetz sind die Hochschulen und Fachhochschulen ein wichtiger Standortfaktor. Mit 16 Hochschulen ist die Region München der größte „Talent-Pool" Deutschlands. Eine große Zahl an hoch qualifizierten und hoch produktiven Arbeitskräften garantiert einer Region jedoch nicht dauerhaft eine gute Wettbewerbssituation. Um sich langfristig als attraktiver Wirtschaftsstandort behaupten zu können und zur Gewährleistung des wettbewerbsimmanenten technischen Fortschritts, bedarf es fortwährender Erneuerung des Know-how und der Erweiterung des Wissens. Jährlich geben die Unternehmen der Region München mehrere Milliarden für Forschung und Entwicklung (F&E) aus. Der Anteil des F&E-Personals an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen ist der mit Abstand höchste in Deutschland. Zudem verzeichnet die Region München die größte Dichte an Patentanmeldungen. Der Wirtschaftsstandort München hat einen sehr hohen Bedarf an Akademikern und Facharbeitern. Dieser kann nicht allein aus dem „endogenen		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Potential", d.h. von den Absolventen der hiesigen Hochschulen und Fachhochschulen bzw. der regionalen Ausbildungsplätze gedeckt werden. Die Region ist auch in Zukunft von qualifizierten Zuwanderern abhängig. Es kommt darauf an, das Potential der zuwandernden Menschen, insbesondere auch derer aus dem nichteuropäischen Ausland, bestmöglich zu nutzen.		
Zu G 1.4	München ist der bedeutendste Allfinanzplatz. Die bayerische Landeshauptstadt ist mit Abstand der größte Versicherungsplatz und nach Frankfurt der zweitwichtigste Bankenplatz Deutschlands. In der Region München ist jeder fünfzehnte Erwerbstätige im Kredit- und Versicherungswesen beschäftigt. Ein Wert, der in keiner anderen Region Deutschland auch nur annähernd erreicht wird. Ein starker Banken- und Versicherungssektor ist nicht nur ein bedeutender regionaler Arbeitgeber, sondern für eine innovationsfreundliche, wettbewerbsfähige Wirtschaftsstruktur eine wichtige Rahmenbedingung. Für ein innovationsfreundliches Klima sind Risikokapitalgesellschaften von besonderer Bedeutung. Der Städte-, Tagungs-, Kongress-, Messe- und Geschäftstourismus stellt insbesondere in der Landeshauptstadt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Allein in der Stadt München sorgen die Besucher für einen jährlichen Umsatz von über 5 Milliarden €. In der Stadt hängen 75.000 Arbeitsplätze vom Tourismus ab. Die ausgabefreudigste Besuchergruppe stellen die Kongresstouristen dar. Der Kongress-, Messe- und Geschäftstourismus ist nicht nur über die getätigten Ausgaben der Gäste von Bedeutung. Er begründet darüber hinaus erhebliche Standortvorteile für die Region, weil er die Teilhabe am Markt und am fachlichen Informationsaustausch der verschiedenen Berufsgruppen und Unternehmen erleichtert. Einen besonderen Wirtschaftsfaktor stellt das Münchener Oktoberfest dar. München und Oktoberfest sind weltweit miteinander verbundene Begriffe. Jedes Jahr besuchen rund 6 Millionen		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Besucher das größte Volksfest der Welt. Der unmittelbare und mittelbare Umsatz des Oktoberfestes wird auf ca. 1 Milliarde € geschätzt. Dabei profitiert nicht nur die Landeshauptstadt München selbst vom Wirtschafts- und Imagefaktor Oktoberfest, das 8.000 feste und 4.000 wechselnde Arbeitskräfte beschäftigt. Etwa jeder Achte der Oktoberfestbesucher, die mehrere Tage bleiben, übernachtet im Umland. 12 % der ausländischen Gäste verbinden einen Urlaub mit einem Oktoberfestbesuch. Dieses Potential gilt es außerhalb der Landeshauptstadt München durch spezielle touristische Angebote und Konzepte noch stärker zu nutzen und weiter auszubauen. Denn in der Region München bieten reizvolle Landschaften und kulturhistorische Sehenswürdigkeiten dafür ausgezeichnete Voraussetzungen. Im Fünfseen-Gebiet, in welchem, neben der Naherholung, der Fremdenverkehr bereits große Bedeutung erlangt hat, ist vor allem eine qualitative Verbesserung und nachfragegerechte Anpassung des Fremdenverkehrsangebots angezeigt. Die Ausweisung eines Naturparks könnte für einen zusätzlichen Attraktivitätsschub sorgen. Auch in den anderen Regionsteilen kommt es vor allem auf einen behutsamen Ausbau des touristischen Angebotes und eine bessere Vermarktung der touristischen Attraktivitäten an. Hierbei ist, möglichst großräumig, einheitliches Auftreten und einheitliche Vermarktung anzustreben. Messen und Ausstellungen dienen der Präsentation und Darstellung der Unternehmen und ihrer Erzeugnisse und darüber hinaus dem regionalen Ansehen insgesamt. Sie sind ein bedeutender Imagefaktor und ein wichtiger Baustein für den wirtschaftlichen Erfolg der Region München. Der Messestandort München gehört weltweit zu den zehn führenden Messestandorten. Daneben bieten regionale Gewerbeschauen, Fachmessen und Verbraucherausstellungen Unternehmen und Verbrauchern Präsentations- und Kommunikationsplattformen, bei denen insbesondere kleinere Betriebe ihren		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Bekanntheitsgrad und ihre Absatzchancen steigern können. Beispielhaft zu nennen ist in diesem Zusammenhang die FFB-Schau, als eine der größten regionalen Messen und Gewerbeschauen in Bayern. In der Region München gibt es erfolgreiche Clusterstrukturen, d.h. räumliche Konzentrationen von branchenverwandten bzw. in einer Wertschöpfungskette miteinander verbundenen Unternehmen, Zulieferern, Dienstleistern und unterstützenden Institutionen. Zur Vermeidung krisenanfälliger Monostrukturen ist es wichtig, die diversifizierten Clusterstrukturen der Region München zu erhalten und durch gezielte komplementäre Unternehmens- und Dienstleistungsansiedlungen, durch ergänzende Ausbildungs-, Forschungs-, Fort- und Weiterbildungseinrichtungen sowie durch innovative Vermarktung der regionalen Spezialisierung nachhaltig zu fördern und sinnvoll auszubauen. Dabei sollen die Branchenstrukturen gefördert werden, die aufgrund ihrer Stärke im regionalen und überregionalen Kontext Ausstrahlungswirkungen auf andere wirtschaftliche Aktivitäten in der Region entfalten und für Innovationen ein günstiges Umfeld schaffen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Region weiter erhöhen. Vorrangig zu nennen sind in diesem Zusammenhang die regionalen Kompetenzfelder: • Luft- und Raumfahrt, insbesondere an den Standorten Weßling-Oberpfaffenhofen und Ottobrunn/Taufkirchen, • Biotechnologie, insbesondere an den Standorten Planegg-Martinsried, München und Freising-Weihenstephan, • Elektronik und IuK, insbesondere an den Standorten München und Garching, • Medien, insbesondere an den Standorten München, Unterföhring, Ismaning und Grünwald, • Automobil- und Fahrzeugbau,		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	insbesondere an den Standorten München, Karlsfeld und Garching, • Umwelttechnik, insbesondere am Standort München, • Medizintechnik, insbesondere am Standort München, • Satellitennavigation, insbesondere am Standort Weßling-Oberpfaffenhofen, • Gesundheit/Wellness, insbesondere am Standort München, • Finanzdienstleistungen, Unternehmens- und Wirtschaftsberatung, insbesondere am Standort München.		
Zu G 1.5	Mit wechselseitigen Kooperationen zwischen Unternehmen, Hochschulen, Kommunen, Landkreisen und Regionen kann der zunehmenden Komplexität aller Lebenslagen erfolgreich begegnet werden. Singuläre und teilräumliche Potentiale können zusammengeführt, wirtschaftliches Know-how und wirtschaftliche Potenz gebündelt werden. Kooperationen und Vernetzung auf kommunaler Ebene ersetzen lokale Einzelegoismen durch regionale Verantwortung und tragen so zu mehr wirtschaftlicher Effizienz bei. In Kooperationen mit anderen Regionen kann partnerschaftlich voneinander gelernt und einander geholfen werden. Regionsübergreifende Probleme lassen sich gemeinsam lösen. Der Nutzen regionaler und kommunaler Kooperationen beschränkt sich dabei nicht nur auf benachbarte Regionen und Kommunen. Durch Kooperation mit anderen Regionen und Kommunen im In- und Ausland lassen sich Erkenntnisse über verschiedene Herangehensweisen bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen gewinnen, Planungsabläufe und Ergebnisse können miteinander verglichen werden. Das Bewusstsein für eigene regionale und kommunale Zusammenhänge wird geschärft, der eigene Standpunkt kann kritisch reflektiert werden. Konkurrenzdenken und Furcht vor der Abwerbung von Betrieben sowie deren gestiegene		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Standortansprüche führten oft dazu, dass Gemeinden in der Ausweisung von Gewerbegebieten, sich gegenseitig überboten, um so dringend benötigte Steuereinnahmen zu erzielen. Sowohl im Hinblick auf das Gebot eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, als auch im Hinblick auf eine wirtschaftlich effiziente und tragfähige Entwicklung bieten sich oft auch gemeindeübergreifende Lösungen an. Im Rahmen eines Lasten- und Vorteilsausgleichs lassen sich Kosten und Nutzen gerecht verteilen. Der finanzielle Aufwand für Flächenbereitstellung und Erschließung wird bei interkommunaler Abstimmung geringer, die Möglichkeiten zur Schaffung zukunftsfähiger, den vielfältigen betrieblichen Anforderungen gerecht werdender Standorte werden dagegen größer.		
Zu Z 1.6	Bandartige Entwicklungen tragen zur Zersiedelung der Landschaft bei. Sie beeinträchtigen das Orts- und Landschaftsbild sowie die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Freiraumes und des Naturhaushalts.		
Zu Z 1.7	Auch in der Wachstumsregion München sind zahlreiche Gebiete nicht mit schnellem Internet versorgt. Breitbandversorgung, d.h. schneller Internetanschluss, ist aber ein essentieller Standortfaktor und Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze. Insbesondere für Firmen, die große Datenmengen austauschen, ist schneller Internetanschluss unabdingbar.		
Zu G 1.8	Eine ~~intakte~~ funktions- und entwicklungsfähige Land- und Forstwirtschaft ist für die regionale Versorgung der Bevölkerung von herausragender Bedeutung. Durch Erhalt und Pflege der Kultur- und Erholungslandschaft prägt sie maßgeblich Landschaftsbild und Image der Region und ist damit ein bedeutender „weicher" Standortfaktor.		
Zu 2	**Regionale Wirtschaftsstruktur**		
Zu G 2.1	Wohnortnahe Arbeitsplätze sind ein wichtiger Beitrag		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	für mehr Lebensqualität. Sie reduzieren den Verkehrsaufwand und entlasten die Umwelt und das Zeitbudget der dort beschäftigten Arbeitnehmer. In allen Teilräumen der Region sind deshalb nicht nur ausreichend Wohnungen bereitzustellen, sondern es sollen auch die Voraussetzungen und Möglichkeiten für ein möglichst vielfältiges Angebot an Arbeitsplätzen geschaffen werden.		
Zu G 2.2	Insbesondere im ländlichen Raum entspricht das Angebot an Arbeitsplätzen an Quantität und Qualität meist nicht der Nachfrage der dort lebenden Bevölkerung. Pendlerverkehre, insbesondere in den Verdichtungsraum mit seinen vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten, sind die Konsequenz. Ein kleinräumlich möglichst ausgewogenes Verhältnis von Wohnraum und Ausbildungsplätzen bietet die Chance, Pendlerverkehre zu minimieren.		
Zu Z 2.3	Eine maßstäbliche, ausgewogene Entwicklung muss in allen Gemeinden des ländlichen Raumes möglich sein. Eine maßstäbliche, ausgewogene Entwicklung umfasst als allgemeingültiges Planungsprinzip zwingend, sich wohnbaulich und gewerblich organisch entwickeln zu können (siehe B II Z 2.1), damit die Gemeinden auch künftig in der Lage sind, ihre Aufgaben der Daseinsvorsorge zu erledigen und ihrer Gemeinwohlverpflichtung nachzukommen. Zur Förderung der sozioökonomischen Stabilität sind möglichst gemischte funktionale und soziale Strukturen anzustreben.		
Zu G 2.4	Der wirtschaftliche Erfolg der Region München fußt auf einem gesunden Branchenmix und einer dezentralen Struktur des Handwerks, welche eine wohnort- und zeitnahe Versorgung mit vielfältigen Gütern und Dienstleistungen sichert. Die stabilisierende Funktion des Handwerks gerät jedoch in Gefahr, wenn die Handwerksbetriebe einem zu starken Verdrängungswettbewerb, z.B. durch Wohnungsbau oder höherwertigen Büronutzungen ausgesetzt sind.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München **Ziele, Grundsätze und Begründungen** **gemäß Entwurf vom 05.12.17**		**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
Zu 3	**Einzelhandel und Versorgung**		
Zu Z 3.1	Wohnortnahe Einzelhandelsstandorte in integrierter Lage sind für alle, auch für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, gut erreichbar. Dagegen erzwingen nichtintegrierte Standorte auf der „grünen Wiese“ zum Einkaufen die Pkw-Nutzung, wobei dann, insbesondere ältere Menschen, die über kein Auto (mehr) verfügen, vom Einkaufen ausgeschlossen werden. Dabei sind die unterschiedlichen Versorgungsangebote (täglicher Bedarf, periodischer innenstadtrelevanter Bedarf, längerfristiger Bedarf) und deren Verkaufsflächen der zentralörtlichen Funktion der jeweiligen Kommune und der zentralörtlichen Struktur und der Versorgungsstruktur im Umfeld anzupassen. Beeinträchtigungen intakter, verbrauchernaher Versorgungsstrukturen im Umfeld sind zu vermeiden. Die Lenkung des Einzelhandels auf zentrale Versorgungsbereiche und städtebaulich integrierte Standorte stärkt nicht nur die verbrauchernahe Versorgung, sondern gewährleistet auch eine effektive Flächennutzung und einen ressourcenschonenden Infrastruktureinsatz.		
Zu Z 3.2	Eine möglichst flächendeckende wohnortnahe Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ermöglicht den Menschen, insbesondere auch den mobilitätsbeschränkten oder den Bürgern, die über kein Auto verfügen, den Einkauf des täglichen Bedarfs zu Fuß oder mit dem Rad zu tätigen. Wie eine Haushaltsbefragung in München ergeben hat, erfolgt der Einkauf der Güter des täglichen Bedarfs zu zwei Dritteln zu Fuß oder mit dem Rad. Dabei sind noch immer überwiegend die Frauen für den Lebensmitteleinkauf „zuständig“. Dabei haben die Geschäfte auch eine wichtige soziale und stadt-, ortsplanerische Funktion; erhalten und schaffen bzw. prägen sie doch Orts- und Stadt(teil)zentren und füllen diese mit Leben.		
Zu G 3.3	In zahlreichen Gemeinden, insbesondere im dünn besiedelten ländlichen Raum, gibt es keine Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (mehr). Aufgrund geringer Nachfrage ist oft ein		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	betriebswirtschaftlich rentabler Betrieb nicht möglich. Hierbei spielen auch die veränderten Versorgungsstrukturen mit großen Discountern und Supermärkten an autoaffinen Standorten eine Rolle. Flexible Versorgungskonzepte wie von Bürgern betriebene Dorfläden, mobile Versorgung, aber auch Versorgung über die neuen Medien können hier eine verbrauchernahe Grundversorgung gewährleisten.		
Zu 4	**Bildung und Wissenschaft**		
Zu G 4.1	Mit dem Wachstum der Bevölkerung steigt auch der Schulbedarf. Durch Kooperationen zwischen der Landeshauptstadt München mit den Landkreisen sowie zwischen den Landkreisen, auch über die Regionsgrenze hinaus, lassen sich bei gemeinsamen bzw. sich überschneidenden Einzugsbereichen der weiterführenden Schulen Engpässe und Kapazitäten abstimmen sowie Kosten und Nutzen optimieren.		
Zu G 4.2	Trotz wirtschaftlicher Prosperität, herrscht in der Region München Fachkräftemangel. Dieser wird sich gemäß „IHK-Fachkräftemonitor" in den nächsten Jahren weiter akut verschärfen. Ein Grund liegt in der zunehmenden Alterung der Belegschaft. Gesucht werden insbesondere Mechatroniker, Automatisierungstechniker, Elektroingenieure, aber beispielsweise auch qualifizierte Fachkräfte für die Hotellerie. In den besonders zukunftsträchtigen technischen Berufsgruppen, in denen erheblicher Fachkräftemangel herrscht, sind Frauen bislang geradezu dramatisch unterrepräsentiert. Bei der Fachausbildung, welche gestärkt werden muss, sind daher verstärkt Frauen anzusprechen und für die technischen Berufe zu gewinnen. Neben der zu stärkenden Fachausbildung ist ein zweiter wichtiger Baustein eine gezielte arbeitsmarktorientierte Zuwanderung. Darüber hinaus gilt es auch Flüchtlingen einen schnelleren und leichteren Zugang zum Ausbildungs- und Arbeitsmarkt zu ermöglichen und die Integrationsanstrengungen zu erhöhen.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu G 4.3	Die Region München hat als Hochschulstandort einen ausgezeichneten Ruf. Die Hochschulstandorte sind als Forschungs- und Ausbildungszentren zusammen mit den außeruniversitären Forschungseinrichtungen die Keimzellen des Wissens- und Technologietransfers. Im Zusammenspiel mit den Unternehmen werden die Voraussetzungen für Entwicklung innovativer Ideen, Produkte und Prozesse und damit für die Konkurrenzfähigkeit der Region München im globalen Wettbewerb geschaffen. Denn nur als attraktive, innovative Wissensregion wird sich die Region München erfolgreich gegenüber den immer neuen Anforderungen behaupten können. Die Entwicklung der bestehenden Hochschulstandorte zusammen mit F&E-Einrichtungen und der Wirtschaft zu „Wissensclustern"/Kompetenzzentren schafft hierfür die infrastrukturellen Rahmenbedingungen.		
Zu 5	**Sicherung und Gewinnung von Bodenschätzen (unverändert, Gliederungsziffern und Verweisungen redaktionell angepasst)**		
Zu 6	**Land- und Forstwirtschaft**		
Zu G 6.1	Die direkte wirtschaftliche Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft ist in der Region München gering. Indirekt ist sie jedoch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, da sie die Bayerische Kulturlandschaft prägt und maßgeblich als „weicher Standortfaktor" zum hervorragenden Image/Erscheinungsbild der Region München beiträgt. Kulturlandschaft schafft Vertrautheit, vermittelt Heimatgefühl und hat Erholungswert. Auch sind die regional erwirtschafteten Produkte Bestandteil regionalen Selbstverständnisses und regionaler Identität. Mit der Energiewende und der Umstellung auf erneuerbare Energien erhält die Land- und Forstwirtschaft neben der Nahrungs-, Futtermittel- und Holzproduktion, sowie der Landschaftspflege eine zusätzliche lukrative Nutzungsmöglichkeit. Einseitige Konzentration auf		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	den Anbau von Energiepflanzen, insbesondere Raps und Mais oder den Bau von Photovoltaikfeldern zu Lasten der regionalen Nahrungsmittelproduktion, verändert aber massiv die Kulturlandschaft. Das Landschaftsbild verliert an Vielfalt. Der Importbedarf von Nahrungsmitteln steigt, die Umweltbelastungen nehmen zu. Aus diesen Gründen ist aus regionalplanerischer Sicht anzustreben, dass eine möglichst vielfältige und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft in der Region München erhalten bleibt und ein möglichst hoher Flächenanteil zur Produktion von Holz und regionalen, qualitativ hochwertigen Nahrungsmitteln zur Verfügung steht.		
Zu G 6.2	Von einer möglichst umweltschonenden land- und forstwirtschaftlichen Produktion profitieren Umwelt, Verbraucher sowie Land- und Forstwirte gleichermaßen. Nachhaltige Landwirtschaft kann als Ausgangspunkt einer Wertschöpfungskette die regionale Vermarktung und regionale Verarbeitung hochwertiger Lebensmittel ermöglichen. Dies setzt beispielsweise auch einen streng bedarfsorientierten, effizienten Einsatz von möglichst natürlichen Dünge- und Pflanzenschutzmitteln voraus. Nur nachhaltige Land- und Forstwirtschaft sichert langfristig die land- und forstwirtschaftliche Existenzgrundlage und dient der hervorhebenden Positionierung regional erwirtschafteter Produkte. Regionale Wirtschaftskreisläufe sind geeignet, die Marktchancen und Konkurrenzfähigkeit der heimischen Land- und Forstwirtschaft zu verbessern. Sie sind ein wichtiger Baustein zur Förderung regionalen Bewusstseins und leisten damit indirekt auch einen Beitrag zur Schaffung eines innovationsfreundlichen regionalen Klimas. Beispielhaft sei die Regionalvermarktung „Brucker Land“ genannt.		
Zu G 6.3	~~Mit der Ausweisung von Ausgleichsflächen werden zunehmend Flächen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen.~~ Aufgrund der großen Bedeutung regionaler, qualitativ hochwertiger Nahrungsmittel zur Versorgung der	**Bayerischer Bauernverband** Die vorgenommenen Streichungen werden entschieden abgelehnt. Vor dem Hintergrund des massiven Flächenverbrauchs in der Region München ist zumindest bei den Kompensationsmaßnahmen darauf zu achten, dass auf	**Bayerischer Bauernverband** G 6.3 formuliert genau das Erfordernis, Kompensationsmaßnehmen mit der landwirtschaftlichen Produktion abzustimmen (im Sinne des Bauernverbandes). Auch die Begründung unterstreicht die große Bedeutung

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Regionsbevölkerung und aufgrund der Bedeutung einer lebendigen, wertgeschätzten Landwirtschaft für das regionale Selbstverständnis und die regionale Identität, ist es unabdingbar, dass ausreichend Flächen für eine bedarfsgerechte landwirtschaftliche Produktion zur Verfügung stehen. Die landwirtschaftliche Produktion gerät zunehmend in eine Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen; hierzu gehören insbesondere Infrastruktur- und Bauvorhaben, die ihrerseits einen entsprechenden naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf auslösen. ~~Um dies zu gewährleisten und aufgrund der~~ Im Hinblick auf die vielfältigen Nutzungsansprüche ist ein ~~regionsweites~~ überörtliches ~~Ausgleichs~~ Kompenstionsflächenmanagement ~~mit besonderer Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Erfordernisse~~ anzustreben. Hierbei sind neue Möglichkeiten von Kompensationsmaßnahmen zu prüfen und umzusetzen, welche die landwirtschaftlichen und die naturschutzfachlichen Belange in einem ausgewogenen Verhältnis gewährleisten.	diesen Flächen die Möglichkeit der landwirtschaftlichen Wertschöpfung erhalten bleibt	regionaler Nahrungsmittel und die Wertschätzung der Landwirtschaft.
Zu G 6.4	Wald hat vielfältige, für Mensch, Flora und Fauna essentielle Funktionen. Er dient dem Boden-, Wasser-, Erosions-, Immissions- und Klimaschutz. Er gestaltet die Landschaft, prägt das Landschaftsbild und dient der Erholung. Er ist Lebensraum für Pflanzen und Tiere und wichtiger Rohstoffproduzent für Baumaterial und Ausgangsprodukt für zahlreiche Werkstoffe, Instrumente, Werkzeuge, Gebrauchsgegenstände usw. Holz ist darüber hinaus wichtiger Rohstoff für die Energieversorgung. Der Wert der Holzverwendung für den Klimaschutz ist umso wirkungsvoller, je mehr nachhaltig geerntetes Holz stofflich genutzt wird. Wald hat aber auch eine emotionale Bedeutung und einen zu schützenden Eigenwert. Um diese Leistungen für das Wohl der Allgemeinheit und den Naturhaushalt dauerhaft erbringen zu können, ist es wichtig, den Wald in seiner Flächensubstanz zu erhalten und große zusammenhängende Waldgebiete möglichst vor Zerschneidung zu bewahren.	**Gemeinde Wörth** Im letzten Satz von Zu G 6.4 ist „möglichst" zu streichen.	**Gemeinde Wörth** Mit dem Wort „möglichst" soll lediglich zum Ausdruck gebracht werden, dass es unabdingbare Ausnahmetatbestände geben kann, wobei auch bei Streichung des Wortes „möglichst" sich der Aussagegehalt des Satzes nicht ändert (es ist wichtig, dass). Es kann empfohlen werden, „möglichst" zu streichen.

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Zu 7	**Energieerzeugung**		
Zu G 7.1	Eine ausreichende, günstige und sichere Energieversorgung ist für die wirtschaftliche Entwicklung und den Wohlstand der Region München unabdingbar. Bei der Umstellung auf erneuerbare Energien sind in der Region München insbesondere nachhaltig zu nutzende Biomasse, Geothermie und Solarenergie von Bedeutung. Wasserkraft und Windkraft können das regenerative Energieangebot ergänzen. Daneben ist der sparsame und rationelle Umgang mit Energie ein zentraler Ansatz einer langfristig verantwortungsvollen Energiepolitik.		
Zu G 7.2	Eine verbrauchsnahe, dezentrale Energieversorgung hat regionalwirtschaftliche Vorteile. Es ist weniger Netzausbau nötig. Die Leitungsverluste sind geringer. Verbrauchsnahe, dezentrale Energieerzeugung ist auch stärker bedarfsorientiert mit weniger Speicherbedarf. Energie wird entweder direkt verbraucht oder an den/die nächstliegenden Abnehmer weitergeleitet. Der Investitionsbedarf ist bei kleineren, dezentralen Anlagen geringer. Die Wertschöpfung bleibt in der Region, bei den Kommunen und, wenn sich Bürger an der Energieerzeugung beteiligen oder Energie produzieren, beim Bürger. Einen wichtigen Beitrag für den Auf- und Ausbau lokaler Energienetze kann die Kraft-Wärme-Kopplung leisten.		
Zu G 7.3	Regenerative Energieerzeugung ist umweltfreundlich und, da in der Region München hierfür grundsätzlich gute Voraussetzungen bestehen, von potentiell hoher regionaler Wertschöpfung. Die Förderung regenerativer Energien, hierzu bedarf es der interkommunalen Zusammenarbeit, erfordert bzw. bedingt dabei eher dezentrale Anlagen mit unmittelbarem regionalem Nutzen, deren Standorte sich oft nach dem natürlichen Angebot richten. Die Nutzung, der in der Region vorhandenen Erdwärme durch Geothermieanlagen bedingt verbrauchsnahe Strukturen, da Wärmeverteilung über größere		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Distanzen aufgrund hoher Leitungsverluste wenig wirtschaftlich ist. Auch die in der Region reichlich vorhandene Biomasse ist wegen begrenzter Energiedichte weniger für den Transport über weite Strecken geeignet. Die regionale Landwirtschaft profitiert unmittelbar. Auch für die Nutzung der Sonnenenergie durch Kollektoren und Solarzellen für die Wärme- und Stromgewinnung bestehen in der Region München, mit vergleichsweise hoher Sonnenscheindauer, grundsätzlich gute Voraussetzungen. Kollektoren und Solarzellen an Fassaden und auf Dächern kommen direkt den Bürgern zu gute.		
Zu G 7.4	Mit deutschland- und europaweit überdurchschnittlich viel Sonnenstunden und Globalstrahlung (1.100 – 1.200 Kilowatt-Stunden pro m²) bestehen in der Region München gute Voraussetzungen, die Solarenergie für die Strom- und Wärmeerzeugung zu nutzen. Die vorrangige Nutzung von Dächern und Fassaden für Kollektoren und Solarzellen und der vorrangige Bau von Photovoltaikfeldern auf bereits versiegelten Flächen bzw. im räumlichen Zusammenhang mit Infrastruktur helfen, Flächen zu sparen und das Landschaftsbild zu schonen. Landwirtschaftliche Flächen können für die Nahrungsmittelproduktion erhalten bleiben.		
Zu G 7.5	In der Region München gibt es eine ganze Reihe, überwiegend kleinerer Wasserkraftwerke. Bei effizienterer Nutzung und umweltschonender Modernisierung kann auch die Wasserkraft einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Stromerzeugung beitragen.		
Zu G 7.6	In der Region München, insbesondere im Landkreis München, bestehen durch die Lage im bayerischen Molassebecken hervorragende Voraussetzungen zur Nutzung der Geothermie. Erdwärme, hier Thermalwasser, wird für die Wärmeversorgung, aber auch für die Stromerzeugung gefördert. Das bayerische Molassebecken, es erstreckt sich in einer Breite von fast 130 km nördlich der Alpen, gilt als bedeutendstes Reservoir geothermischer Energie Mitteleuropas. Geothermie kann deshalb in der		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Region München, insbesondere zur Wärmeversorgung einen hervorragenden Beitrag leisten.		
Zu G 7.7	Windenergie ist eine ideale Ergänzung zur Nutzung der Sonnenenergie, denn Windkraftanlagen führen auch dann zu Erträgen, wenn in sonnenarmen Zeiten Photovoltaikanlagen nicht zur Lastdeckung beitragen können. Zur Förderung der dezentralen Versorgung mit erneuerbaren Energien ist daher der Ausbau der lokalen Windenergie zu fördern und zu unterstützen.		
B V	**KULTUR, FREIZEIT UND ERHOLUNG**		
1	**Leitbild**		
G 1.1	Einrichtungen der Kultur, für Freizeit und Erholung sollen als wichtige Standortfaktoren für die Entwicklung der Region gesichert und ausgebaut werden.		
G 1.2	Dabei soll der Freizeitwert der Region und die Attraktivität für Erholung erhalten und weiterentwickelt werden, sowie Belastungsgrenzen berücksichtigt werden.		
G 1.3	Überörtlich und regional abgestimmte Konzepte für Freizeit und Erholung sollen realisiert werden.		
2	**Freizeit- und Erholungseinrichtungen**		
Z 2.1	Erreichbarkeit und Erschließung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie von Erholungsgebieten sind zu verbessern, insbesondere im ÖPNV.		
Z 2.2	Rad- und Wanderwege für naturbezogene Erholung sind auszubauen.		
Z 2.3	Bei der Errichtung neuer Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit besonderem Infrastrukturbedarf muss die ökologische Verträglichkeit beachtet werden.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
Z 2.4	Golfplätze in der Region München sind als landschaftliche Golfplätze anzulegen.		
G 2.5.1	Die Ausweisung von Flächen für Freizeit-Großprojekte soll sich an den Auswirkungen auf die Umwelt, das Landschafts- und Ortsbild sowie an den soziokulturellen und ökonomischen Effekten orientieren.		
Z 2.5.2	Freizeit-Großprojekte müssen an leistungsfähige Netze des ÖPNV und des MIV angebunden werden.		
3	**Festlegung und Entwicklung von Erholungsräumen (unverändert wie bisher B III 5, Gliederungsziffern redaktionell angepasst)**		
Zu B V	**Kultur, Freizeit und Erholung**		
Zu 1	**Leitbild**		
Zu G 1.1	Der hohe Freizeitwert der Region München resultiert nicht nur aus der Schönheit der Landschaft und dem hohen Naturraumpotential, sondern setzt auch infrastrukturelle Einrichtungen voraus, welche es ermöglichen, den Freizeitbedürfnissen auch nachgehen zu können. Da die Bedürfnisse vielfältig sind, diese reichen beispielsweise vom stillen Genuss bis zum intensiven Spektakel, bedarf es zur Gewährleistung bzw. Aufrechterhaltung eines hohen Freizeitwertes vielfältiger Angebote. Diese lassen sich nicht in allen Teilräumen der Region vollumfänglich bereitstellen. Bei der Sicherung und dem Ausbau von Einrichtungen für Kultur, Freizeit und Erholung bedarf es daher der sachgerechten Abwägung nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien und der Beantwortung der Frage, was, wo und wie raumverträglich ist.		
Zu G 1.2	Das Freizeit- und Erholungsangebot in der Region München ist noch stark geprägt durch vielfältige, aus der Tradition heraus gewachsene, eher kleinteilig dezentrale Einrichtungen. Diese tragen dem Bedürfnis nach unterhaltungs- und erlebnisorientierter Freizeit und Erholung Rechnung		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	und fügen sich dabei harmonisch in die Landschaft ein bzw. ergänzen diese zu einem stimmigen Gesamtbild. Da in der modernen Freizeitgesellschaft neue Freizeittrends in immer kürzeren Zyklen auftreten, der gesellschaftliche Wertewandel zur zunehmenden Ausdifferenzierung von Lebensstilen führt, stehen die Ansprüche an den Raum zum Teil konkurrierend nebeneinander. Dabei besteht bei den infrastrukturellen Angeboten ein Trend zu immer besser, größer, und spektakulärer. Damit der hohe Freizeit- und Erholungswert der Region München langfristig erhalten bleibt und um eine dauerhafte und regional ausgewogene Entwicklung zu ermöglichen, gilt es, die Ansprüche der Freizeit- und Erholungsnutzung an den Raum mit seinen ökologischen und kulturhistorischen Funktionen in Einklang zu bringen. Hierbei ist es wichtig, Freizeit- und Erholungsangebote so weiterzuentwickeln, dass sichergestellt ist, den veränderten Bedürfnissen der Freizeitgesellschaft flexibel Rechnung tragen zu können und Belastungsgrenzen einzuhalten. Es muss verhindert werden, dass der hohe Freizeit- und Erholungswert der Region durch Freizeit- und Erholungsnutzung quasi selbst gefährdet wird.		
Zu G 1.3	Nicht in allen Teilräumen der Region lässt sich ein umfassendes Angebot an Kultur- und Freizeiteinrichtungen bereitstellen. Auch sind die teilräumlichen Potentiale unterschiedlich. Mit überörtlich und regional abgestimmten Konzepten lassen sich Stärken und Potentiale besser in Wert setzen und Fehlentwicklungen vermeiden.		
Zu 2	**Freizeit- und Erholungseinrichtungen**		
Zu Z 2.1	Unterscheidet man nach dem Verkehrszweck, dann entfällt der höchste Verkehrsanteil auf den Freizeitverkehr. Er liegt vor dem Einkaufsverkehr und ist weit höher als der Berufsverkehr. Ganz besonders wird dies bei der Verkehrsleistung, den zurückgelegten Kilometern, deutlich. Hier zeigt der Freizeitverkehr auch die größten Zuwächse. Der		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17		Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
	Hauptanteil des Freizeitverkehrs erfolgt mit dem Pkw. Dies führt insbesondere an schönen Wochenenden zu verstopften Straßen bei An- und Rückfahrt zu/von den Freizeitgebieten und verstopften Straßen und zum Teil untragbarer Parksituation im jeweiligen Zielgebiet. Aus diesen Gründen ist es zwingend geboten, bei der Erschließung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) und hierbei, insbesondere bei größeren Distanzen, dem ÖPNV mehr Gewicht zu geben. Eine Möglichkeit, den ÖPNV zu fördern ist beispielsweise auch, das ÖPNV-Ticket in das Veranstaltungsticket zu integrieren bzw. mit Eintrittspreisen oder sonstigen Aufwendungen zu koppeln.		
Zu Z 2.2	Wandern, Spazierengehen und Radfahren erfreuen sich großer Beliebtheit. Vor allem Radfahren hat eine sprunghafte Entwicklung genommen und ist eine der häufigsten Freizeitbeschäftigungen. Der Ausbau der Wander- und Radwege zu attraktiven Wegenetzen fördert nicht nur naturnahes, umweltschonendes Freizeitverhalten, sondern kanalisiert die Erholungssuchenden auf die dafür vorgesehenen Wege und schützt Tier- und Pflanzenwelt in der Fläche. Ein einheitliches Erscheinungsbild der jeweiligen Wander- und Radwanderwege erhöht deren Attraktivität und erleichtert die Orientierung. Durch Verknüpfung der Wander- und Radwege mit den Haltepunkten des ÖPNV wird die Erreichbarkeit verbessert und die ÖPNV-Nutzung gefördert. Eine gute Erreichbarkeit von Rad- und Wanderwegen mit dem ÖPNV animiert umgekehrt dazu, in der Freizeit öfter zu wandern und/oder Rad zu fahren.		
Zu Z 2.3	Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit besonderem Infrastrukturbedarf sind neben Freizeitgroßprojekten u.a. Unterhaltungs-, Gastronomie-, Handels- oder Dienstleistungseinrichtungen. Da die Nachfrage steigt, ist verstärkt mit der Neuerrichtung solcher Einrichtungen zu rechnen. Durch Lenkung stärker infrastrukturgebundener Freizeit- und Erholungseinrichtungen auf Gebiete mit geringerer		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
ökologischer Qualität, werden ökologisch sensible Gebiete vor intensiver Freizeitnutzung geschützt. Hinzu kommt, dass diese ökologisch empfindlichen Gebiete oft in Nachbarschaft zu bereits naturschutzrechtlich gesicherten Gebieten liegen, wodurch sich auch in diesen erhöhter Nutzungsdruck vermeiden lässt. Bei den naturschutzrechtlich gesicherten Gebieten handelt es sich insbesondere um: • Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler, Landschaftsbestandteile, Grünbestände und gesetzlich geschützte Biotope, • Gebiete nach der Fauna, Flora, Habitat-Richtlinie, • Feuchtgebiete nach der Ramsar-Konvention, • Bannwälder Hingegen kann die Anlage von Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit besonderem Infrastrukturbedarf in Gebieten mit geringer ökologischer Bedeutung zu deren Aufwertung beitragen. Denkbar ist dies bei: • Ausgeräumten Kulturlandschaften, • monostrukturierten Gebieten, • ehemals militärisch genutzten Flächen, • aufgelassene Industrie- und Gewerbeflächen • stillgelegten Abbauflächen oberflächennaher Rohstoffe Zu Z 2.4 Landschaftliche Golfplätze zeichnen sich u.a. dadurch aus, dass: • Die golfsportlich genutzte Fläche die Hälfte der Gesamtfläche nicht übersteigt; der Anteil der intensiv genutzten Spielflächen wie Grüns, Vorgrüns, Abschläge, Spielbahnen, Semirough und Übungsflächen sollen nicht mehr als ein Drittel der Gesamtfläche		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
betragen. Zusammen mit den Infrastruktureinrichtungen wie Parkplätze, Zufahrt, Clubhaus etc. sollte nicht mehr als die Hälfte der Gesamtfläche erreicht werden. • Die Gestaltung des Platzes besonderen ökologischen und naturräumlichen Anforderungen entspricht; Hard-Rough-Flächen sind möglichst großflächig (mindestens 1 ha) anzulegen. Zwischen Spielbahnen und Waldsäumen, Biotopen und Ufersäumen sind mindestens 25m breite Pufferflächen einzuplanen. Der Golfplatz ist landschaftsverträglich mit möglichst geringen Landschaftsveränderungen zu gestalten. Feldgehölze und Hecken sind anzulegen. Auf Kunstdünger, Herbizide und Pestizide ist weitgehend zu verzichten. Der Golfplatz und seine Infrastruktur sind möglichst an eine kommunale Wasserversorgung, Abwasseranlage anzuschließen. Clubgebäude sollen in bestehende bauliche Anlagen integriert werden. • Die Zugänglichkeit für Wanderer und Radfahrer gewährleistet bleibt; auf eine Einzäunung des Geländes ist zu verzichten. Bestehende Wege sind zu erhalten. Ihre gefahrlose Benutzung ist zu ermöglichen. Spielbahnen dürfen sich nicht mit Rad- und Wanderwegen kreuzen. Auf ausreichenden Abstand zu öffentlichen Wegen ist zu achten.		
Zu G 2.5.1 Bei einem Freizeitgroßprojekt handelt es sich um eine Einrichtung, die innerhalb eines Komplexes eine Vielzahl von Freizeitaktivitäts-, Unterhaltungs- und Gastronomieeinrichtungen bietet, die auch mit Handels- und Dienstleistungsangeboten kombiniert sein können. Es werden sehr viele Besucher		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
angelockt (deutlich mehr als 1 Million pro Jahr) aus einem Einzugsbereich, der weit über das direkte Umfeld hinausgeht. Die Einrichtung ist auf dauerhaften oder saisonalen Betrieb ausgerichtet und arbeitet streng nach erwerbswirtschaftlichen Grundsätzen. Freizeitgroßprojekte haben erhebliche räumliche Auswirkungen. Diese sind bei der Ausweisung von Flächen sorgsam und verantwortungsvoll abzuwägen. Dabei sind u.a. folgende Effekte zu bedenken: Durch die hohen Besucherzahlen sind Freizeitgroßprojekte große Verkehrserzeuger und belasten die Verkehrsinfrastruktur. Sie haben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt, u.a. durch Flächenversiegelung, Energieverbrauch, betriebsbedingte und verkehrsinduzierte Emissionen. Freizeitgroßprojekte können das Landschafts- und Ortsbild beeinträchtigen und mit ihrer Dimension den landschaftlichen und den städtebaulichen Maßstab sprengen. Die Massierung der Besucher kann störend auf das Sozialleben der ortsansässigen Bevölkerung wirken. Freizeitgroßprojekte haben insbesondere erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen, die weit über die Standortgemeinde hinausgehen können. Dabei können auch wirtschaftliche Abhängigkeiten entstehen. Der Bau einer Großeinrichtung stellt immer auch ein Risiko dar, mit der Gefahr einer Fehlinvestition, die nach kurzer Nutzungsdauer zur Schließung der Anlage führen kann. Eine „Investitionsruine“ wäre die Folge. Freizeitgroßprojekte können belebend für die Standortgemeinde und die Region wirken und damit auch positive Effekte auf die traditionellen Freizeiteinrichtungen haben. Sie können aber auch in erheblicher Konkurrenz zu den traditionellen Einrichtungen stehen und dort zu Umsatzrückgängen und Betriebsaufgaben führen. In der Standortgemeinde und in der Region können sich erhebliche Folgelasten ergeben.		

Gesamtfortschreibung Regionalplan München **Ziele, Grundsätze und Begründungen** **gemäß Entwurf vom 05.12.17**	**Eingegangene Stellungnahmen**	**Abwägungsvorschlag**
Zu Z 2.5.2 Freizeitgroßprojekte induzieren erheblichen Verkehr. Hierfür bedarf es leistungsfähiger Anbindungen an den MIV und insbesondere auch an den ÖPNV. Auch Freizeitgroßprojekte sollten möglichst auf städtebaulich integrierte Lagen, vorrangig der Ober- und Mittelzentren, gelenkt werden. Dies wird aber, insbesondere bei Großflächigkeit (z.B. Freizeitparks) nicht immer möglich sein. Es sollte dann darauf geachtet werden, dass der Standort in der Nähe eines SPNV-Haltepunktes und einer Autobahnausfahrt liegt. Leistungsfähige Zubringerstraßen sollten ortsfern geführt werden. Ortsdurchfahrten sind zu vermeiden. **Zu 3 Festlegung und Entwicklung von Erholungsräumen (unverändert wie bisher Zu B III 5, Gliederungsziffern redaktionell angepasst)**		
Karte 2 Siedlung und Versorgung	**VG Fuchstal** An der B 17 ist der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße Leeder – Thaining als höhenfreie Anschlussstelle darzustellen. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** Es wird redaktionell angemerkt, dass der S-Bahn-Halt in Neufahrn als bereits bestehender S-Bahn-Halt in Verbindung mit einem geplanten U-Bahn-Halt darzustellen ist. **Landratsamt Fürstenfeldbruck, Bund Naturschutz** Die Darstellung des ehemaligen militärisch genutzten Flughafen Fürstenfeldbruck ist trotz naturschutzfachlich erheblichen Bedenken als gewerbliche Fläche dargestellt. Tatsächlich ist die Fläche als FFH-Gebiet gelistet.	**VG Fuchstal** Die Regionalplankarte wird entsprechend aktualisiert. **Gemeinde Neufahrn b. Freising** Zum vermeintlichen redaktionellen Fehler ist erklärend anzumerken, dass hier die kartographischen Symbole „bestehender S-Bahn-Halt" und „geplanter U-Bahn-Halt" übereinandergelegt sind. „Geplant" (U-Bahn) überlagert „bestehend" S-Bahn. **Landratsamt Fürstenfeldbruck, Bund Naturschutz** Im Regionalplan werden FFH-Flächen nicht dargestellt. Die topographische Hintergrundkarte des Regionalplans stellt für die bebauten Bereiche die Flächennutzungsplan-Situation der einzelnen Kommunen dar, wobei differenziert wird nach wohnbaulicher und gewerblicher (einschließlich Sonderbauflächen) Nutzung. Mit der topographischen Hintergrundkarte sind keine regionalplanerischen Erfordernisse oder Intentionen verbunden. Die topographische Hintergrundkarte wird vor Abschluss des Fortschreibungsverfahrens noch aktualisiert, also an die

Gesamtfortschreibung Regionalplan München Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
		aktuellen Flächennutzungspläne angepasst. Sollte die Flächennutzungsplandarstellung der Gemeinde Maisach nicht den naturschutzfachlichen Erfordernissen entsprechen, dann wäre dies zwischen Landratsamt und Gemeinde Maisach zu klären.
Umweltbericht		
Anhang zu Kapitel B I		
Nach Anhörschluss zu: **B II Z 4.6.1 Regionale Grünzüge**	**Gemeinde Moosinning (01.03.18)** Die Gemeinde hält ihre Stellungnahme zur 2. Anhörung aufrecht. Eine weitere Grünzugsrücknahme bis zum Ortsrand von Eichenried wird gefordert. Es wird weiter eine Abgrenzung der Grünzüge gefordert, die sich stärker am vorhandenen Siedlungsbestand orientiert. Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass die bereits im FNP dargestellte Umfahrung der B 388 im Norden von Eichenried weiterhin im Grünzug möglich ist.	**Gemeinde Moosinning** Auf die getroffenen Abwägungen zu den vorhergehenden Anhörverfahren wird verwiesen. Diese sind auf der Homepage des RPV dokumentiert und einsehbar (siehe PA-Sitzungen 06.12.16 und 26.09.17). Es wird noch mal darauf hingewiesen, dass kleinere Ortsteile und Nebenorte einheitlich nicht aus den Grünzügen ausgenommen worden sind. Z 4.6.1 regelt, dass Planungen und Maßnahmen im Einzelfall und zur organischen Entwicklung grundsätzlich möglich sind. Zur Umfahrung von Eichenried ist festzuhalten, dass im FNP nur ein Trassenkorridor dargestellt ist und dass die exakte Trassierung noch mit den Fachbehörden abzustimmen ist. Es wird davon ausgegangen, dass auch der RPV beteiligt wird und dass eine grünzugsverträgliche Lösung gefunden wird.
Nach Anhörschluss zu: **A II Z 1 Festlegung der Grundzentren**	**Gemeinde Hebertshausen (01.03.18)** Die Gemeinde beantragt erneut, als Grundzentrum ausgewiesen zu werden und begründet dies u.a. durch die Mitversorgung von Röhrmoos durch die Mittelschule und der Vergleichbarkeit mit bestehenden Grundzentren.	**Gemeinde Hebertshausen** Es wird auf die getroffene Abwägung und Erläuterung im Rahmen des 2. Anhörverfahrens verwiesen. Dies ist auf der Homepage des RPV dokumentiert (siehe PA-Sitzung 26.09.17).