Veröffentlicht im Oberbayerischen Amtsblatt (OBABl) Nr. 26/2006 vom 29.12.2006, S. 255ff.:

REGIERUNG VON OBERBAYERN

Sechzehnte Änderung des Regionalplans der Region München (14) Kapitel B V „Verkehr und Nachrichtenwesen"

Bekanntmachung vom 14. Dezember 2006

Anlage: Karte 2 „Siedlung und Versorgung – Tekturkarte „Regionales Verkehrskonzept" i. M. 1:100.000

I.

Auf Grund von Art. 19 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 5 Satz 2 und mit Art. 34 Abs. 2 Satz 1 Halbsatz 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 27. Dezember 2004 (GVBl S. 521, BayRS 230-1-W) hat die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde mit Bescheid vom 21. Juli 2005 die normativen Vorgaben der Sechzehnten Änderung des Regionalplans der Region München für verbindlich erklärt. Diese normativen Vorgaben werden gemäß Art. 19 Abs. 1 Satz 2 BayLplG nachfolgend veröffentlicht.

Die Sechzehnte Änderung des Regionalplans der Region München liegt gemäß Art. 15 Sätze 1 und 2 BayLplG ab dem Tag des Inkrafttretens bei der Regierung von Oberbayern als
höherer Landesplanungsbehörde (80538 München, Maximilianstr. 39, Zimmer 4329) während der für den Parteienverkehr festgelegten Zeiten zur Einsichtnahme aus. Darüber hinaus ist die Änderung in das Internet eingestellt
(www.regierung.oberbayern.bayern.de; Stichwort: Regionalplan München (14)).

Auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften sowie auf die Rechtsfolgen des Art. 20 Abs. 2 Sätze 1, 2 und 4 BayLplG wird hingewiesen. Demnach wird eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften, die nicht nach Art. 20 Abs. 1 BayLplG unbeachtlich oder nach Art. 20 Abs. 2 Satz 4 BayLplG in jedem Fall beachtlich ist, dann unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres nach der Bekanntgabe des Regionalplans schriftlich gegenüber dem Regionalen Planungsverband München (80336 München, Uhlandstraße 5) geltend gemacht wird; der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen.

Die in diesem Amtsblatt Nr. 11/2006 S. 129 ff. bekannt gemachte Zweite Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region München, Kapitel V „Verkehr und Nachrichtenwesen" ist gegenstandslos.

Diese Änderung tritt am Monatsersten nach der Veröffentlichung im Oberbayerischen Amtsblatt in Kraft.

München, 14. Dezember 2006
Regierung von Oberbayern

Christoph Hillenbrand
Regierungspräsident

II.

Auf Grund des Art. 18 Abs. 1 und 7 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes – BayLplG – (BayRS 230-1-U) beschließt der Regionale Planungsverband München:

Der Regionalplan der Region München (14) (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung vom 20. Januar 1987, GVBl S. 27, BayRS 230-1-7-U, zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung des Regionalplans (Neunzehnte Änderung) vom 26. April 2005 (OBABl 2005, S. 246), wird wie folgt geändert:

B V Kapitel B V Verkehr und Nachrichtenwesen

1 Allgemeine Grundsätze

G 1.1 Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen im Rahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung so entwickelt werden, dass der Verkehr und das Nachrichtenwesen ihren Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten und möglichst effizient, umweltschonend und sozialverträglich gestaltet werden können.

G 1.2 Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert sowie die Attraktivität und die Verkehrssicherheit vor allem für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.

G 1.3 Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. In den Stadt- und Umlandbereichen und Mittelzentren soll dem ÖPV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingeräumt werden. Planungen der Maßnahmenträger des Verkehrswesens sollen koordiniert werden auch über Stadt-, Gemeinde- und Landkreisgrenzen hinaus.

G 1.4 Der Anteil des MIV gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich München reduziert, der des ÖPV und des nichtmotorisierten Verkehrs (NMV) erhöht werden.

G 1.5 Der Flughafen München und die Messe München-Riem sollen aus allen Teilen der Region sowohl durch den ÖPV als auch den Individualverkehr (IV) gut erreichbar sein. Das neue Fußballstadion soll regional und überregional mit dem ÖPV und dem IV gut erreichbar sein. Dabei soll ein möglichst hoher Anteil der ÖPV-Nutzer angestrebt werden und eine Mehrbelastung des Straßennetzes außerhalb der Autobahnen möglichst gering gehalten werden.

2 Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

2.1 Allgemeines

G 2.1.1 Der ÖPV soll insbesondere im großen Verdichtungsraum München als zentrales Element des Gesamtverkehrs zu einem attraktiven, behindertengerechten, leistungsfähigen und störungsunempfindlichen Verkehrssystem weiter ausgebaut werden.

Z 2.1.2 Die monozentrisch-radiale Verkehrsstruktur der Region soll durch den Ausbau tangentialer ÖPV-Verbindungen in dicht besiedelten Räumen ergänzt werden.

Z 2.1.3 Der Gemeinschaftstarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) soll innerhalb der Region unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vertretbarkeit auf alle Linien des ÖPV ausgedehnt werden.

Z 2.1.4 Eine schnelle ÖPV-Verbindung, vorzugsweise eine Express-S-Bahn, soll zwischen dem Münchner Zentrum und dem Flughafen München errichtet werden.

Z 2.1.5 In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung sollen an folgenden Standorten neue regionalbedeutsame Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte errichtet werden:

– in Eching am Gewerbegebiet Neufahrn / Eching
– in Garching-Mitte und am Hochschul- und Forschungsgelände Garching
– in München: Freiham, Berduxstraße, Menterschwaige, Untermenzing und Friedenheimer Brücke
– in Poing-West
– in Weßling, im Ortsteil Weichselbaum.

Bestehende Haltestellen sollen nicht aufgelassen werden.

Insbesondere der S-Bahnhaltepunkt Mühlthal bei Leutstetten soll erhalten bleiben.

Z 2.1.6 In Abstimmung mit der Siedlungsstruktur und der Siedlungsentwicklung soll die Errichtung neuer Bahn- und S-Bahn-Haltepunkte in Betracht gezogen werden:

– in Emmering, zwischen dem Bahnhof Fürstenfeldbruck und dem Ortsteil Untere Au
– in Erding, an der Gemeindegrenze nördlich von Siglfing
– in Freising-Süd
– in Hallbergmoos, in Höhe des Gewerbegebiets
– in Karlsfeld, nördlich des bestehenden S-Bahnhofs Karlsfeld
– in Lachen-St. Alban (Dießen a. Ammersee)
– in Neufahrn b.Freising, am Gewerbegebiet an der B 11
– in Oberding, im Ortsteil Schwaig

Die Errichtung und Entwicklung dieser Haltepunkte soll bedarfsweise erfolgen.

2.2 Schienengebundener Regional- und Fernverkehr

G 2.2.1 Die Regionalverbindungen außerhalb des MVV von und nach München sollen verbessert und auf den S-Bahn-Takt abgestimmt werden.

Z 2.2.2 Die Haltepunkte München Hauptbahnhof, München Pasing, München Ostbahnhof, Dachau, Freising, Fürstenfeldbruck, Grafing Bahnhof, Kaufering, Moosburg, Neufahrn b. Freising und Starnberg-Nord sollen entsprechend ihrer herausragenden Stellung als wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPV-Netz leistungsfähig bedient werden. An diesen Haltepunkten sollen verstärkt Regionalzüge halten.

Die Haltepunkte Althegnenberg, Aßling, Geltendorf, Haspelmoor, Markt Schwaben, Nannhofen und Tutzing sollen verstärkt bedient und der Betrieb auf der Strecke Landsberg – Schongau wieder aufgenommen werden.

Z 2.2.3 Die Anbindung des Flughafens München an den Regional- und Fernverkehr und an den schienengebundenen Güterverkehr soll realisiert werden. Dazu soll eine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen und der Strecke München – Mühldorf a. Inn (Walpertskirchner Spange) geschaffen werden sowie der Anschluss an die Bahnlinie München-Landshut über die Neufahrner Kurve erfolgen.

Z 2.2.4 Folgende Strecken sollen für die Erfordernisse ihrer künftigen Belegung einschließlich der angestrebten Verdichtung der Zugfrequenz der S-Bahn ausgebaut werden:

– München Ostbahnhof – Markt Schwaben (– Mühldorf a. Inn – Freilassing),
– (München Hauptbahnhof –) Olching – Althegnenberg (– Augsburg),

– (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Petershausen (– Ingolstadt),
– (München Hauptbahnhof –) Neulustheim – Freising (– Landshut) und
– (München Hauptbahnhof –) Geltendorf – Kaufering (– Kempten).

Z 2.2.5 Die Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen soll in der Region München mehrgleisig ausgebaut werden. Darüber hinaus soll der Ausbau der Strecke Grafing Bahnhof – Wasserburg in der Region München und eine direkte Bahnverbindung zwischen der Westseite des Ammersees und München angestrebt werden.

Z 2.2.6 Die europäische Magistrale Paris – München – Salzburg – Wien – Budapest soll in der Region München baldmöglichst leistungsfähig ausgebaut werden.

Z 2.2.7 Im Nordwesten des Oberzentrums München sollen die überregionalen Entwicklungsachsen München – Augsburg und München – Landshut mit einer durchgängigen Tangente (Schienenverkehr) verknüpft werden.

2.3 S-Bahn-Verkehr

Z 2.3.1 Das gesamte S-Bahn-Netz in der Region soll so ertüchtigt werden, dass alle S-Bahn-Linien im 10-Minuten-Takt verkehren können. Auf den Außenästen soll bei entsprechendem Bedarf ein durchgängiger 20-Minuten-Takt gefahren werden. Dazu soll der S-Bahn-Verkehr vom übrigen Zugverkehr insbesondere auf folgenden Strecken entflochten und auf eigenen Gleisen geführt werden:

– München Neulustheim – Neufahrn b.Freising
– München Neulustheim – Dachau
– München Ostbahnhof – Markt Schwaben
– München Pasing – Buchenau
– Zorneding – Grafing – Ebersberg
– München Zamdorf – München Johanneskirchen.

Auf den bestehenden S-Bahn-Linien sollen – wo möglich – Express-S-Bahnen ergänzend eingesetzt werden.

Folgende S-Bahn-Strecken sollen zweigleisig ausgebaut und ihre Erschließungsfunktion in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessert werden:

– Dachau – Altomünster
– Markt Schwaben – Erding
– Höllriegelskreuth – Schäftlarn (– Wolfratshausen).

Die Strecke Dachau – Altomünster soll elektrifiziert und zu den Hauptverkehrszeiten mit durchgängigen Zügen zum und vom Hauptbahnhof München einschließlich ständiger Halte in München Allach und Karlsfeld bedient werden.

Z 2.3.2 Die Kapazität der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof soll erhöht werden. Dazu soll ein zweiter, parallel zur S-Bahn-Stammstrecke verlaufender Tunnel realisiert und die Verknüpfung mit dem S- und U-Bahn-Netz verbessert werden.

Z 2.3.3 Bis zur Realisierung eines zweiten, parallel zur S-Bahn-Stammstrecke verlaufenden Tunnels soll die Option für die Ergänzung des S-Bahn-Netzes über den Südring zwischen Heimeranplatz und Ostbahnhof offengehalten werden.

Z 2.3.4 Eine Ergänzung des S-Bahn-Netzes über den Nordring zwischen Moosach und Johanneskirchen bzw. Unterföhring soll offengehalten werden.

Z 2.3.5 Zwischen dem Flughafen München und Erding soll eine S-Bahn-Verbindung (Erdinger Ringschluss) baldmöglichst hergestellt werden sowie eine Weiterführung über die Neufahrner Kurve nach Freising erfolgen.

Z 2.3.6 Im Einklang mit der Siedlungsentwicklung und ohne Einschränkung des bestehenden Regionalverkehrs soll die
S-Bahn-Strecke München Ostbahnhof – Freising nach Moosburg verlängert werden.

G 2.3.7 Eine Verlängerung weiterer geeigneter S-Bahnlinien über ihre derzeitigen Endhaltepunkte hinaus soll offengehalten werden.

Z 2.3.8 Zwischen geeigneten S-Bahn-Strecken sollen weitere tangentiale Beziehungen ermöglicht werden. Insbesondere zwischen den Haltepunkten Pasing und Moosach bzw. Obermenzing (Pasinger Kurve) sowie Riem und Daglfing (Zamdorfer Spange) sollen direkte S-Bahn-Verbindungen (Verbindungskurven) geschaffen werden.

2.4 U-Bahn-Verkehr

Z 2.4.1 Das U-Bahn-Netz soll weiter ausgebaut und mit dem
S-Bahn-Netz und dem Netz des schienengebunden Regional- und Fernverkehrs verknüpft werden.

Z 2.4.2 Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen hergestellt werden:
– Verlängerung der U 3 über den Haltepunkt Olympiazentrum nach Moosach und Verknüpfung mit der S 1

– Verlängerung der U 4 über den Haltepunkt Arabellapark und Verknüpfung mit der S 8
– Verlängerung der U 5 über den Haltepunkt Laimer Platz und Verknüpfung mit dem Bahnhof Pasing.

G 2.4.3 Folgende Ergänzungen des U-Bahn-Netzes sollen offengehalten werden:
– Verlängerung der U 2/U 7 über den Haltepunkt Messestadt-Ost und Verknüpfung mit der S 6
– Verlängerung der U 6 Nord über den Haltepunkt Garching Hochschuleinrichtungen zum Flughafen und weiter zum möglichen Oberzentrum Freising oder zu einer Verknüpfung mit der S-Bahn bei Neufahrn b.Freising
– Verlängerung der U 6 Süd über den Haltepunkt Klinikum Großhadern nach Martinsried und Verknüpfung mit der S 6.

2.5 Bus- und Straßenbahnverkehr sowie Stadt-Umland-Bahn

G 2.5.1 In den Teilräumen, die nicht durch den Schienenpersonenverkehr (SPV) erschlossen werden, soll der Busverkehr ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Personenverkehr sicherstellen. Dazu soll das Buslinien-Netz mit dem SPV-Netz räumlich und zeitlich verknüpft werden und die Streckenführung der Stadt- und Landkreisgrenzen überschreitenden Buslinien optimiert werden.

G 2.5.2 Insbesondere im ländlichen Raum soll das Buslinien-Netz weiter ausgebaut, untereinander verknüpft und an den MVV angeschlossen werden. Alternative Bedienungsformen, wie Anrufsammeltaxen und Rufbusse, sollen in das Linien-Netz eingebunden werden.

G 2.5.3 Die Busse und Straßenbahnen im Ortsverkehr sollen

– Siedlungsgebiete möglichst flächendeckend erschließen und vom motorisierten Individualverkehr entlasten,
– Ortsbereiche außerhalb fußläufiger Einzugsbereiche der Bahn-, S-Bahn- und U-Bahn-Haltepunkte an diese anschließen und
– im Gebiet der Stadt München tangentiale Verkehrsverbindungen verstärken.

G 2.5.4 Der Schulbusverkehr soll nach Möglichkeit in den öffentlichen Personenverkehr integriert werden.

G 2.5.5 Im Umland des Flughafens München sollen die Busverbindungen vom und zum Flughafen verbessert und kurze Übergangszeiten zum SPV ermöglicht werden. Konkurrenzverkehre zum SPV sollen vermieden werden.

G 2.5.6 Die Planungsüberlegungen in der Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Stadt-Umland-Bahn sollen in Abstimmung mit den Kommunen fortgeführt werden. Entsprechende Trassen sollen von den Kommunen offen gehalten werden.

3 Individualverkehr

3.1 Fußgänger- und Radverkehr

G 3.1.1 Die Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr sollen vor allem innerorts, aber auch zwischen den Orten, verbessert werden. Insbesondere die Ortskerne, weitere herausragende Ziele und bedeutsame Haltestellen des ÖPV sollen für Fußgänger und Radfahrer schneller und sicherer erreicht werden können.

Z 3.1.2 In der Region München soll ein abgestimmtes regionales Radwege-Netz geschaffen werden. Dabei sollen die herausragenden Freizeiteinrichtungen in der Region eingebunden werden.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Z 3.2.1 Das Autobahnnetz soll in der Region München um folgende Abschnitte ergänzt werden:

– A 94 Forstinning – (Simbach – Pocking – Linz) und
– westlicher Autobahnring München im Zuge der A 99 zwischen A 8 und A 96.

Z 3.2.2 Folgende Maßnahmen sollen unter hoher Berücksichtigung der Aspekte des Lärmschutzes für die angrenzenden Siedlungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden:

– sechsstreifiger Ausbau der A 8 auf der gesamten Länge westlich Münchens bis zur Regionsgrenze
– sechsstreifiger Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle München-Frankfurter Ring und dem Kreuz München-Nord
– achtstreifiger Ausbau der A 9 ab dem Kreuz München-Nord in der Region Richtung Dreieck Holledau und
– durchgängiger sechsstreifiger Ausbau der A 94 zwischen dem Kreuz München-Ost und der künftigen Anschlussstelle der Flughafentangente Ost
– achtstreifiger Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd.

Auf den achtstreifigen Ausbau der A 92 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und der Anschlussstelle Flughafen München soll mittelfristig hingewirkt werden.

Z 3.2.3 Die Flughafentangente Ost soll zwischen der A 92 und der A 94 als durchgehende Straßenverbindung vordringlich fertig gestellt werden.

Z 3.2.4 Der Verdichtungsraum München soll durch großräumige Umfahrungen, insbesondere durch den Bau der Fernstraßenverbindung Regensburg – Rosenheim (B 15 neu) und Augsburg – Füssen (B 17), vom Fernverkehr entlastet werden.

Z 3.2.5 Der Mittlere Ring in München (B 2R) soll zunächst entsprechend dem Bürgerentscheid von 1996 ausgebaut werden.

Z 3.2.6 Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen sollen

Ortszentren und Wohngebiete, insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen, vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Dies gilt vordringlich im Verlauf folgender überregional bedeutsamer, hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundesstraßen:

– B 2 von der Regionsgrenze im Westen bis zum geplanten Anschluss an die A 99 sowie im Raum Starnberg
– B 11 von der Anschlussstelle an die A 92 bis zum Autobahnkreuz München Nord
– B 13 von der Regionsgrenze im Norden bis zur Anschlussstelle an die A 92
– B 301 von der Regionsgrenze im Norden bis zur Kreuzung mit der B 11
– B 304 von der Regionsgrenze im Osten bis zur Anschlussstelle an die A 99
– B 388 von der Regionsgrenze im Osten bis einschließlich der Umfahrung Erdings sowie B 388 neu im Bereich Hallbergmoos

Die Planungen für eine Parallelstraße zur A 99 im Osten Münchens sollen fortgeführt und realisiert werden.

Z 3.2.7 Auf die Einführung neuer Fernstraßen in das Gebiet des Oberzentrums München bis zum Mittleren Ring (B 2R) soll verzichtet werden.

3.3 Wirtschaftsverkehr

G 3.3.1 Zur Verlagerung von Transportleistungen von der Straße auf die Schiene soll auf die verstärkte Nutzung des schienengebundenen Güterverkehrs hingewirkt werden.

Z 3.3.2 Der schienengebundene Güterverkehr soll an geeigneten Standorten mit dem Güterverkehr von der Straße verknüpft werden. Insbesondere in verkehrsgünstiger Zuordnung zu Anschlussstellen der Autobahnen sowie an schienenerschlossenen, städtebaulich verträglichen Standorten in der Nähe von herausragenden Produktions- und Konsumstätten sollen Einrichtungen zur Verknüpfung von Gütertransporten vorgesehen werden.
Bestehende Ladepunkte für den Schienengüterverkehr sowie Gleiserschließungen in Gewerbe- und Industriegebieten sollen möglichst flächendeckend erhalten und bei Bedarf neu errichtet werden.

Z 3.3.3 Als Grundlage für Standortentscheidungen soll ein überörtlich abgestimmtes Konzept geeigneter Standorte für Güterverkehrszentren und für Schwerpunktbereiche des Transportgewerbes erstellt werden.

Z 3.3.4 Das dem schienengebundenen Güterverkehr dienende Netz von Strecken und Anschlussgleisen und die dazugehörigen Umschlagstellen und Verbindungskurven sollen erhalten und nachfrageorientiert entwickelt werden.

4 Verkehrsmanagement / Mobilitätsmanagement

4.1 Allgemeines

Z 4.1.1 Technische und organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssysteme sollen Vorrang vor ihrem Ausbau haben.

4.2 Park+Ride-Anlagen sowie Bike+Ride-Anlagen

G 4.2.1 An den Haltepunkten der öffentlichen Verkehrsmittel sollen ausreichend und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln soll erleichtert werden.

G 4.2.2 An Bahnhöfen und an S-Bahnhöfen der S-Bahn-Außenäste und an geeigneten Schnittstellen des Bahn- oder S-Bahn- und des Fernstraßennetzes sowie des S- und U-Bahnnetzes sollen ausreichend Park+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. An den Bahnhöfen der Schnellbahnen sollen verstärkt Bike+Ride-Plätze errichtet werden.

Z 4.2.3 Folgende Park+Ride-Anlagen mit größerem Erweiterungsbedarf sollen bevorzugt ausgebaut werden:

– S 1: Gewerbegebiet Neufahrn/Eching (geplant)
– S 2: Dachau, Karlsfeld, Petershausen
– S 4: Geltendorf
– S 5: Harthaus, Grafing Bahnhof
– S 6: Feldkirchen, Markt Schwaben, Erding nördlich Siglfing (geplant)
– S 7: Höllriegelskreuth
– Moosburg

Darüber hinaus sollen im Stadtgebiet München, insbesondere an folgenden bestehenden und geplanten Verknüpfungspunkten von S- und U-Bahnen, ausreichende Parkplatzkapazitäten vorgehalten werden:

– Feldmoching (S1/ U2)
– Moosach (S1/ U3)
– Neuperlach Süd (S1/ U5)
– Englschalking (S8/ U4)

Z 4.2.4 An den bestehenden und geplanten U-Bahnlinien sollen Park+Ride-Anlagen insbesondere an den Haltepunkten Olympiapark-Nord (U3) und am Hochschul- und Forschungsgelände Garching (U 6) errichtet werden.

Z 4.2.5 Die Park+Ride-Plätze in Flughafennähe sollen dem Tagespendelverkehr zur Verfügung stehen.

4.3 Verkehrsinformationssysteme und -technologien

G 4.3.1 Die Träger der Verkehrsinfrastruktur sollen dem Verkehrsteilnehmer Verkehrsinformationssysteme in ausreichendem Maße zur Verfügung stellen.

G 4.3.2 Elektronische Informationen sollen verstärkt durch folgende Maßnahmen zum Einsatz kommen:

– Das Angebot an digitalen Verkehrsinformationen soll für jeden Verkehrsteilnehmer verfügbar sein.
– An Verknüpfungspunkten im ÖPV-Netz sollen elektronische Verkehrsinformationssysteme der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Z 4.3.3 Für die Benutzung von Mobilfunktelefonen sollen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.

Z 4.3.4 In den Ortszentren und im Bereich von Einrichtungen mit verstärktem Parkplatzbedarf sollen Parkleitsysteme den Parkplatzsuchverkehr möglichst gering halten.

Z 4.3.5 Verkehrsleit- und -informationssysteme sollen auf dem Mittleren Ring (B 2R) und den Autobahnen innerhalb des Stadt- und Umlandbereichs München (A 8, A 9, A 92, A 94,
A 95, A 96, A 99) errichtet und ausgebaut werden.

Z 4.3.6 Die Voraussetzungen zur zügigen und effektiven Bewältigung von Betriebsstörungen im ÖPV in der Region München sollen schnellstmöglich geschaffen werden.

5 Luftverkehr

G 5.1 Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den

nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.

Z 5.2[1]

Z 5.3[2] Der Sonderlandeplatz Jesenwang soll für die Allgemeine Luftfahrt mit Motorflugzeugen eines Abfluggewichts nur unter 3000 kg offen stehen.

Z 5.4 In der Nähe von Wohngebieten sollen keine Hubschrauberlandeplätze für gewerbliche Zwecke zugelassen werden.

6 Nachrichtenwesen

G 6.1 Die Einrichtungen des Fernmeldewesens, insbesondere Kabelnetze und Richtfunkstrecken, sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden. Sie sollen den zeitgemäßen Anforderungen von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt an Telekommunikation und -information sowie den kommunalen Planungen gerecht werden.

G 6.2 Die Nutzung von baulichen Anlagen des Mobilfunks soll unter Beachtung der zulässigen Grenzwerte gebündelt werden. Insbesondere Antennenträger für Richtfunkstrecken (Mobilfunkmasten) sollen von den Mobilfunkgesellschaften möglichst gemeinsam genutzt werden.

G 6.3 Antennenträger (Mobilfunkmasten) sollen so in die Siedlungsbereiche oder den Freiraum integriert werden, dass die von ihnen ausgehenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich bleiben.

G 6.4 Auf den ausreichenden flächendeckenden Erhalt des öffentlich zugänglichen Fernsprechnetzes in der gesamten Region soll hingewirkt werden.

Die Karte 2 Siedlung und Versorgung Tekturkarte „Regionales Verkehrskonzept" erhält die beiliegende Fassung.

Diese Änderung tritt am Monatsersten nach der Veröffentlichung im Oberbayerischen Amtsblatt in Kraft; zum gleichen Zeitpunkt tritt das Kapitel B V Verkehr und Nachrichtenwesen in der bis zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung außer Kraft.

München, den 25. Oktober 2006
Regionaler Planungsverband München

Hager
1. Bürgermeister, Verbandsvorsitzender

[1] Das Ziel 5.2 wurde von der Verbindlicherklärung zurückgestellt. Es lautet in der Fassung des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 9. Dezember 2003: „Vorhandene zivil mitbenutzte militärische Flugplätze sowie Sonderflughäfen und -landeplätze sollen nicht aufgestuft oder über den genehmigten Betrieb hinaus erweitert werden."

[2] Der zweite Halbsatz des Ziels 5.3 wurde von der Verbindlicherklärung zurückgestellt. Das ganze Ziel lautet in der Fassung des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 9. Dezember 2003: „Der Sonderlandeplatz Jesenwang soll für die Allgemeine Luftfahrt mit Motorflugzeugen eines Abfluggewichts nur unter 3000 kg und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nur für Industrie- und Werkflugverkehr offen stehen."