

Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Gesamtfortschreibung Regionalplan München	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
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 Bahn 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 Regionalbahnhof Poccistraße ist zu realisieren.	Gemeinde Neufahrn b. Freising Es sollte auch ein Regionalbahnhof Kolumbusplatz realisiert werden. Damit könnten zusätzliche Umstiege zur U1, U2 und U7 ermöglicht werden. Gemeinde Oberhaching Es wird angeregt, den Regionalbahnhof „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.

Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17	Gesamtfortschreibung Regionalplan München 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 Dornen Erneut wird darauf hingewiesen, dass sich durch die geplante Express-S-Bahn keine negativen Auswirkungen für die Stadt Dornen ergeben dürfen. Gemeinde Oberhaching Eine regionsübergreifende Initiierung und Koordinierung teilsräumlicher 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 Dornen 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 Altmünster 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.		Gemeinde Unterföhring Betriebs- und Trassenplanung im Detail sind nicht Aufgabe der Regionalplanung.
G 2.3.7 Ein Südring zwischen Giesing und Sendling sollen das bisherige S-Bahn-Netz ergänzen.	Landratsamt Dachau Folgender Wortlaut wird angeregt: „Ein Nordring zwischen Karlsfeld/Allach bzw. Moosach...“		Landratsamt Dachau Auf das Ergebnis der Abwägung zum 2. Anhörungsverfahren darf verwiesen werden (PA-Sitzung am 26.09.17, Synopse S. 69).
Z 2.3.8 Der Erdinger Ringschluss zwischen dem Flughafen	Gemeinde Eitling	Gemeinde Eitling	

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 Mehrfahrtscheine bis hin zu Zeitkarten. Dieses System wirkt, insbesondere für auswärtige 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 betriebsunabhängigen 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 Zu Z 2.2.1	Schienegebundener Regional- und Fernverkehr Die Europäische Magistrale von Paris über Straßburg, München, Salzburg und Wien nach Budapest ist Teil des zu verwirklichenden Trans europäischen Verkehrsnetzes (TEN). Leider hinkt insbesondere der Ausbau des Abschnittes München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) und damit die Anbindung der Region nach Osten, den	

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 Kapazitätsweiterung 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 vierspurigen 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 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. Zu Z 2.3.3 Mit der Ergänzung des S-Bahn-Netzes können das ÖPNV-Angebot weiter verbessert und zusätzliche	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 St1 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.

Ziele, Grundsätze und Begründungen gemäß Entwurf vom 05.12.17 Zu Z 2.5.2	Eingegangene Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag
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 ortsfest 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 Flughafens 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