

Sitzung des Planungsausschusses des Planungsverbands Region Oberland

am 02.05.2019 in Bad Tölz

zu TOP 5: Fortschreibung des Regionalplans

- Kap. Teil A „Grundlagen der regionalen
Entwicklung und Zentrale Orte“**
- Kap. Teil B IX „Verkehrs- und Nachrichtenwesen“**
- Kap. Teil B II „Siedlungswesen“**

Verfahrensablauf

Beschluss Konzept für FS der RP- Kapitel A , B II (Siedlung), B IX (Verkehr)

Erarbeitung Eckpunkte für Kap. A & B IX

PA:
Diskussion Eckpunkte Kap. A & B IX

Ausarbeitung VO- Entwurf für Kap. A und Vorentwurf für Kap. B IX
Erarbeitung Eckpunkte B II

PA:
Vorstellung, Diskussion und ggf. Billigung des VO- Entwurfs Kap. A
Diskussion Vorentwurf B IX und Eckpunkte B II

25.07.2018

26.11.2018

02.05.2019

förmliches Anhörungs- verfahren für Kap. A

Auswertung Anhörungs- verfahren & ggf. Überarbeitung

PA:
Vorstellung Anhörungsergebnisse & ggf. Beschlussfassung Kap. A

förmliche Anhörungsverfahren für - Kap. B IX, B II - ggf. Kap. A

PA:
Abschließende Beschlussfassung & Antrag auf Verbindlich- erklärung Kap. A, B IX & B II

In-Kraft- Setzung

Ausarbeitung VO-Entwurf für Kap. B IX
Ausarbeitung Vorentwurf für Kap. B II

Vorstellung, Diskussion Entwürfe Kap. B IX & B II

25.07.2019 / 26.09.2019

Fortschreibung des Regionalplans

Kap. Teil A „Grundlagen der regionalen Entwicklung und Zentrale Orte“

(Vormals „Überfachliche Ziele und Grundsätze“)

- Fortschreibungsbedarf Teil A (Anpassung an das LEP 2018 hinsichtlich Gebietskategorien und Zentrale Orte, Erneuerung der Inhalte und Formulierungen)
- Verfahren + Ergebnisse der Überprüfung der LEP-Vorgaben zur Festlegung von Grundzentren im RP 17
- Darlegung der inhaltlichen Eckpunkte und Diskussion

VO-Entwurf Teil A

Teil A Grundlagen der regionalen Entwicklung und Zentrale Orte

I Grundlagen der regionalen Entwicklung

1 (G) Leitbild

Leitbild der nachhaltigen Raumentwicklung unter Berücksichtigung der Herausforderungen der demographischen Veränderungen, des Klimawandels und der Digitalisierung. Zentrale Herausforderungen der regionalen Entwicklung in den Bereichen Mobilitäts-, Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, Wettbewerbsfähigkeit und regionale Eigenständigkeit. Besondere Bedeutung des Schutzes von Natur und Umwelt, der Kulturlandschaft und des kulturellen Erbes.

2 Leitlinien für die Region

- 2.1 (G) Stärkung der Region als eigenständiger Lebens- und Wirtschaftsraum. Weiterentwicklung der Teilräume und Intensivierung der Kooperation mit benachbarten Teilräumen.
- 2.2 (G) Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit, Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und Sicherung von Fachkräften.
- 2.3 (G) Steuerung des wachsenden Verkehrs-, Siedlungs- und Erholungsdrucks in der Region nach dem Maßstab der Region der kurzen Wege und im Sinne einer umweltschonenden Mobilität.
- 2.4 (G) Zukunftsfähiger Ausbau der Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und des Verkehrs unter verstärkter Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Menschen. Verbesserung der Erreichbarkeit und Tragfähigkeit von Infrastrukturen durch integrierte Planung der Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung.

2 Leitlinien für die Region (Fortsetzung)

- 2.5 (G) Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen unter Berücksichtigung des Klimawandels. Reduktion der Flächeninanspruchnahme im Freiraum.
- 2.6 (G) Pflege und Erhalt der Vielfalt an Natur- und Kulturlandschaften durch eine bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft, eine vielfältig strukturierte Forstwirtschaft sowie eine nachhaltige Siedlungsentwicklung.
- 2.7 (G) Sicherung der regionalen Energieversorgung und Nutzung der Potentiale der erneuerbaren Energien, der Energieeinsparung und Effizienzsteigerung.
- 2.8 (G) Anpassung von Tourismus und Freizeitaktivitäten an den Klimawandel und Steuerung zur Vermeidung von Überbeanspruchungen. Stärkung von Alternativen zum MIV im Freizeit- und Tourismusverkehr und Verbesserung der Erreichbarkeit von stark frequentierten Destinationen im ÖV.

3 Leitlinien für den Alpenraum

- 3.1 (G) Nachhaltige Entwicklung des Alpenraums zum Erhalt der Vielfalt und Eigenart des alpinen Naturhaushalts sowie der regionstypischen Orts- und Landschaftsbilder.
- 3.2 (G) Berücksichtigung alpiner Naturgefahren bei raumbedeutsamen Planungen und Reduktion ihres Gefährdungspotenzials durch die Sicherung von Bergwäldern und nachhaltig genutzten Almflächen.
- 3.3 (G) Sicherung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch in den Alpentälern.

VO-Entwurf Teil A

II Zentrale Orte

1 Grundzentren

1.1 (Z) Festlegung der Grundzentren und Nahbereiche

Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen

Benediktbeuern/Bichl

Dietramszell

Egling

Kochel a. See

Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Bad Kohlgrub

Farchant/Oberau

Grainau

Krün/Wallgau

Landkreis Miesbach

Bayrischzell

Fischbachau

Schliersee

Waakirchen

Landkreis Weilheim-Schongau

Altenstadt

Bernried/Seeshaupt

Hohenpeißenberg

Huglfing/Oberhausen

Steingaden

VO-Entwurf Teil A

Karte 1 Raumstruktur

Regionalplan Region Oberland

Entwurf, Stand 16.04.2019

Regionaler Planungsverband Oberland
Bad Tölz, den XX.XX.XXXX

Landrat
Verbandsvorsitzender

Ziele des Regionalplans

- Grundzentrum
Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

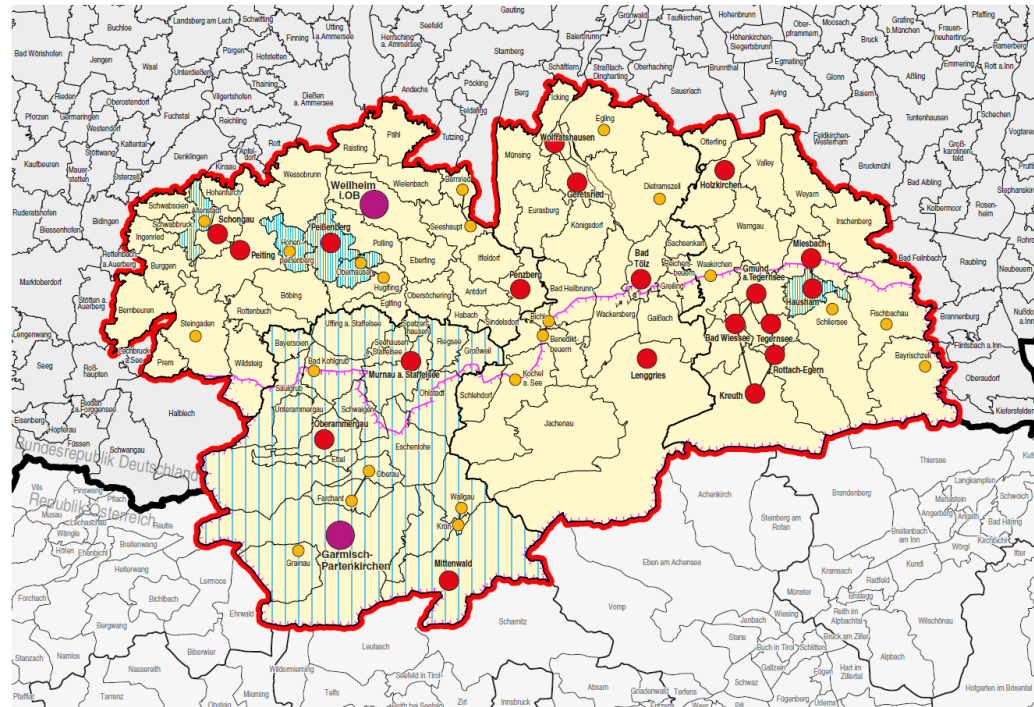
Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

(Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern, Verordnung vom 22.08.2013, geändert durch Verordnung vom 21.02.2018)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
Zentrale Doppel- oder Mehrfachorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf (Kreisregion)
- Raum mit besonderem Handlungsbedarf (Einzelgemeinde)
- Alpenraum gemäß Alpenplan, LEP 2.3.3 (2), Anhang 3
Die Zonen A, B und C sowie die Seen im Alpenraum sind in einer Signatur zusammengefasst.
- Grenze der Region

Zusätzliche Darstellungen

- Staatsgrenze
- Grenzen der kreisfreien Städte und Landkreise
- Gemeindegrenzen
- Zusammengehörige Gebietsteile



Maßstab 1 : 500 000

Bearbeiter: Regionsbeauftragte für die Region Oberland
Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
Herausgeber: Regionaler Planungsverband Oberland
Kartengrundlage: Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Herausgebers.

VO-Entwurf Teil A

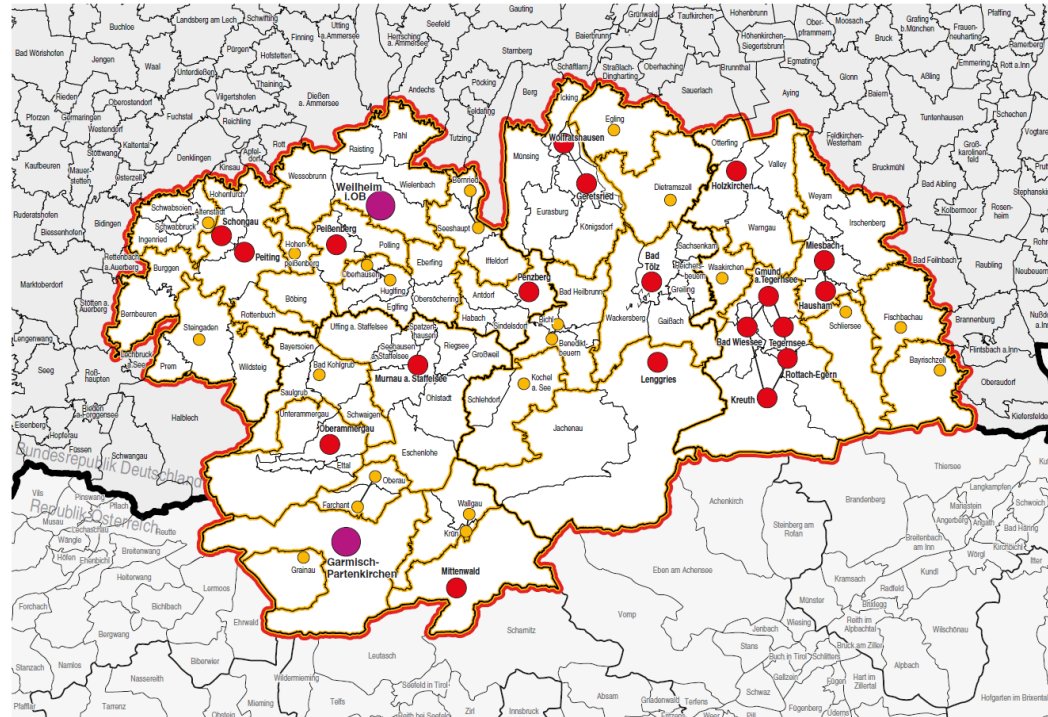
Nahbereiche der Zentralen Orte

Regionalplan Region Oberland

Begründungskarte zu Kapitel A II 1.1

Entwurf, Stand 16.04.2019

- Grundzentrum gemäß Regionalplan Region Oberland
Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Mittelzentrum gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern¹
Zentrale Doppel- oder Mehrfachorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Oberzentrum gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern¹
- Grenzen der Nahbereiche
- Grenze der Region
- Staatsgrenze
- Grenzen der kreisfreien Städte und Landkreise
- Gemeindegrenzen
- Zusammengehörige Gebietsteile



¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern LEP, Verordnung vom 22.08.2013, geändert durch Verordnung vom 21.02.2018

Maßstab 1 : 500 000

Bearbeiter: Regionsbeauftragte für die Region Oberland
Kartographie: Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.1
Herausgeber: Regionaler Planungsverband Oberland
Kartengrundlage: Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit Genehmigung des Herausgebers.

1.2 Sicherung und Entwicklung der Grundzentren

- (G) Sicherung und bedarfsgerechte Entwicklung der grundzentralen Versorgungseinrichtungen.
- (G) Sicherstellung der Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr.
- (G) Bündelung der zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung in den Siedlungs- und Versorgungskernen der Zentralen Orte.
- (G) Sicherstellung einer leistungsfähigen Verknüpfung der Teilorte der Doppelgrundzentren mit dem öffentlichen Verkehr zur Wahrnehmung des gemeinsamen Versorgungsauftrags.

2 Sicherung und Entwicklung der Mittelzentren

- (G) Sicherstellung der Erreichbarkeit der mittelzentralen Versorgungseinrichtungen in allen Teilräumen der Region.
- (G) Stärkung der funktionalen Verflechtungen zwischen den Teilorten der Doppelmittelzentren und des Mehrfachmittelzentrums der Region und Abstimmung raumbedeutsamer Planungen.

3 Sicherung und Entwicklung der Oberzentren

- (G) Weiterentwicklung der zentralörtlichen Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs in den Oberzentren der Region. Förderung des Ausbaus von Einrichtungen für Wissenschaft und Forschung und Stärkung der Erreichbarkeit im Schienenverkehr.

Fortschreibung des Regionalplans

Kap. Teil B IX „Verkehrs- und Nachrichtenwesen“

1. Leitbild
2. Öffentlicher Verkehr
 - 2.1 Leitlinien zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
 - 2.2 Schienenverkehr
 - 2.3 Busverkehr
3. Individualverkehr
 - 3.1 Straßenverkehr
 - 3.2 Fahrradverkehr
4. Freizeit- und Tourismusverkehr
5. Elektromobilität und Sharing-Systeme

Leitbild

Weiterentwicklung des Verkehrssystem der Region Oberland zu einem nachhaltigen Mobilitätsangebot durch vorrangigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs sowie durch die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur

Leitbild II

Dabei soll:

- gemäß dem Maßstab der Region der kurzen Wege Verkehr vermindert und der notwendige Verkehr umweltverträglich abgewickelt werden,
- der Ausbau des Mobilitätsangebots, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, grundsätzlich mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden,
- den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen hinsichtlich Sicherheit, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit sowie räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit Rechnung getragen werden,
- die Verkehrsinfrastruktur flächensparend ausgestaltet werden und der Infrastrukturausbau unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, erfolgen,
- die Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs-, Bildungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten mit dem öffentlichen Verkehr verbessert und der Alltags- und Erholungsverkehr verträglich gesteuert werden.

Leitbild III

- Innovative Mobilitätsangebote sollen ausgebaut und die Möglichkeiten digitaler Mobilitätsdienstleistungen verstärkt genutzt werden.
- Anlagen und Angebote zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sollen ausgebaut werden.

Leitlinien zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs

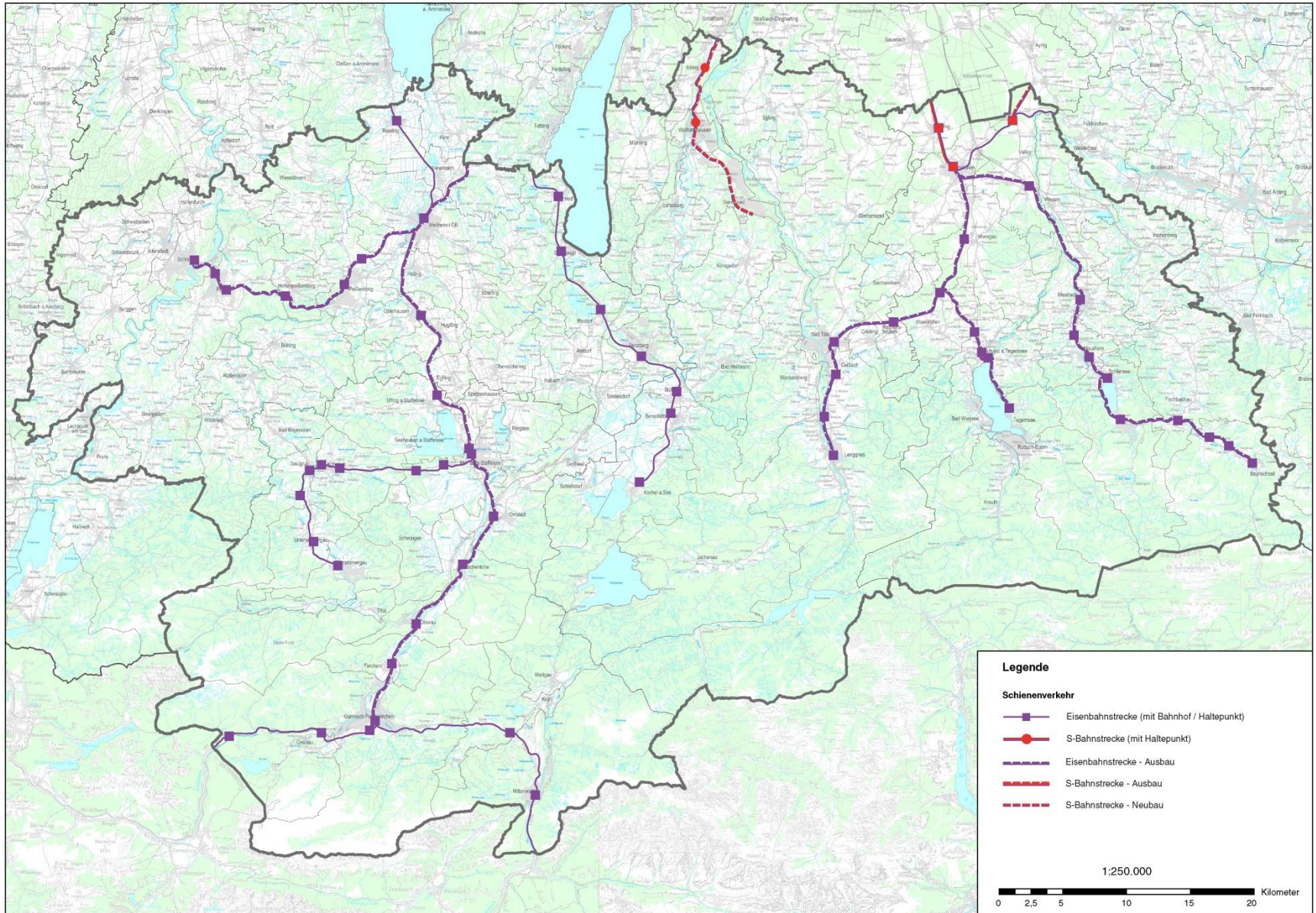
- Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs sollen durch einen beschleunigten angebotsorientierten Ausbau von Infrastruktur und Angebot verbessert werden.
- Das bisher radial auf den Verdichtungsraum München hin orientierte Verkehrssystem soll durch den Ausbau tangentialer Querverbindungen weiterentwickelt werden.
- Das Tarifsystem in der Region Oberland soll vereinheitlicht und vereinfacht werden.
- Die Aufstellung bzw. Fortschreibung der Nahverkehrspläne soll zwischen den Landkreisen der Region abgestimmt werden und langfristig ein regionaler Nahverkehrsplan angestrebt werden.
- An den bedeutenden Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs sollen bedarfsgerechte PKW- und Fahrradabstellanlagen geschaffen werden.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll barrierefrei ausgebaut werden.

Schienenverkehr I

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots des regionalen Schienenverkehrs müssen insbesondere,

- die Strecke (Tutzing –) Weilheim – Murnau a.Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen mehrgleisig ausgebaut,
- die Strecken Holzkirchen – Lenggries, Schaftlach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell ausgebaut und elektrifiziert,
- die S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried verlängert,
- die Strecken der S-Bahn-Außenäste in die Region durchgängig mehrgleisig ausgebaut,
- die Strecke Weilheim – Schongau elektrifiziert werden.

zu Schienenverkehr I



Schienenverkehr II

- Perspektivisch soll eine Ost-West-Verbindung im Schienenverkehr angestrebt werden.
- Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg) soll reaktiviert werden.
- Trassen für den künftigen Ausbau schienengebundener Verbindungen sollen von den Kommunen freigehalten werden.
- Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten sollen zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden.
- Die Zahl höhengleicher Bahnübergänge soll verringert und Bahnübergänge verkehrssicher beschränkt werden.
- Zur Verbesserung des Angebots im regionalen Schienenverkehr soll der Takt im Berufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr verdichtet und die Fahrzeugkapazitäten erhöht werden.

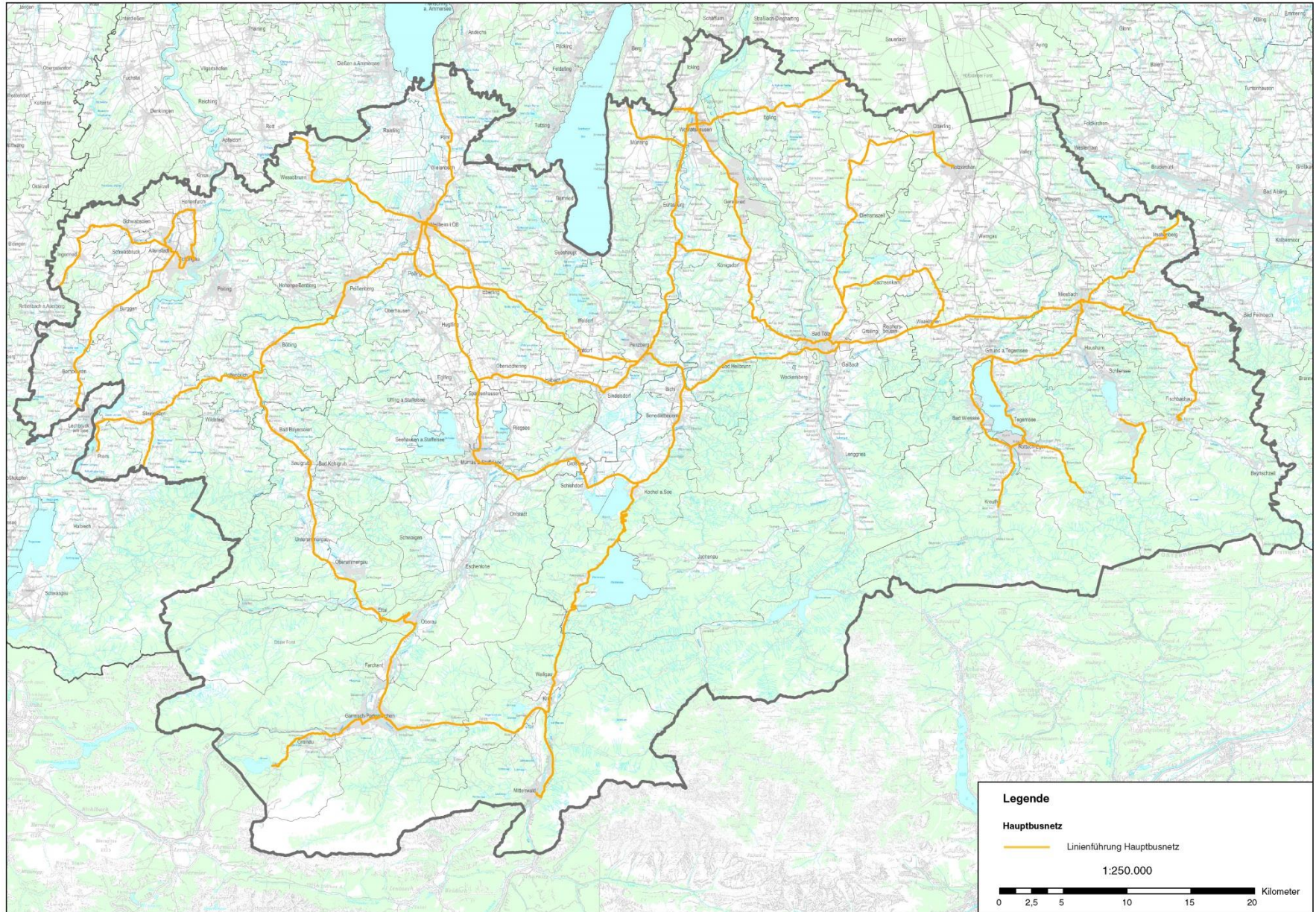
Busverkehr I

- Zur Gewährleistung eines regionsweiten Grundangebots sollen Bedarfsverkehre und innovative Bedienformen ausgebaut werden.
- Gewerbestandorte sollen durch ein auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Angebot leistungsfähig angebunden werden.
- Die leistungsfähige Anbindung hoch frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen soll durch den Ausbau und die Schaffung von touristischen Linien und Bedarfsverkehren gewährleistet werden.
- Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte im Busverkehr soll verbessert werden.
- Die Anbindung der Bahnhöfe im Busverkehr soll verbessert und eine taktgerechte Verknüpfung mit dem Schienenverkehr sichergestellt werden.

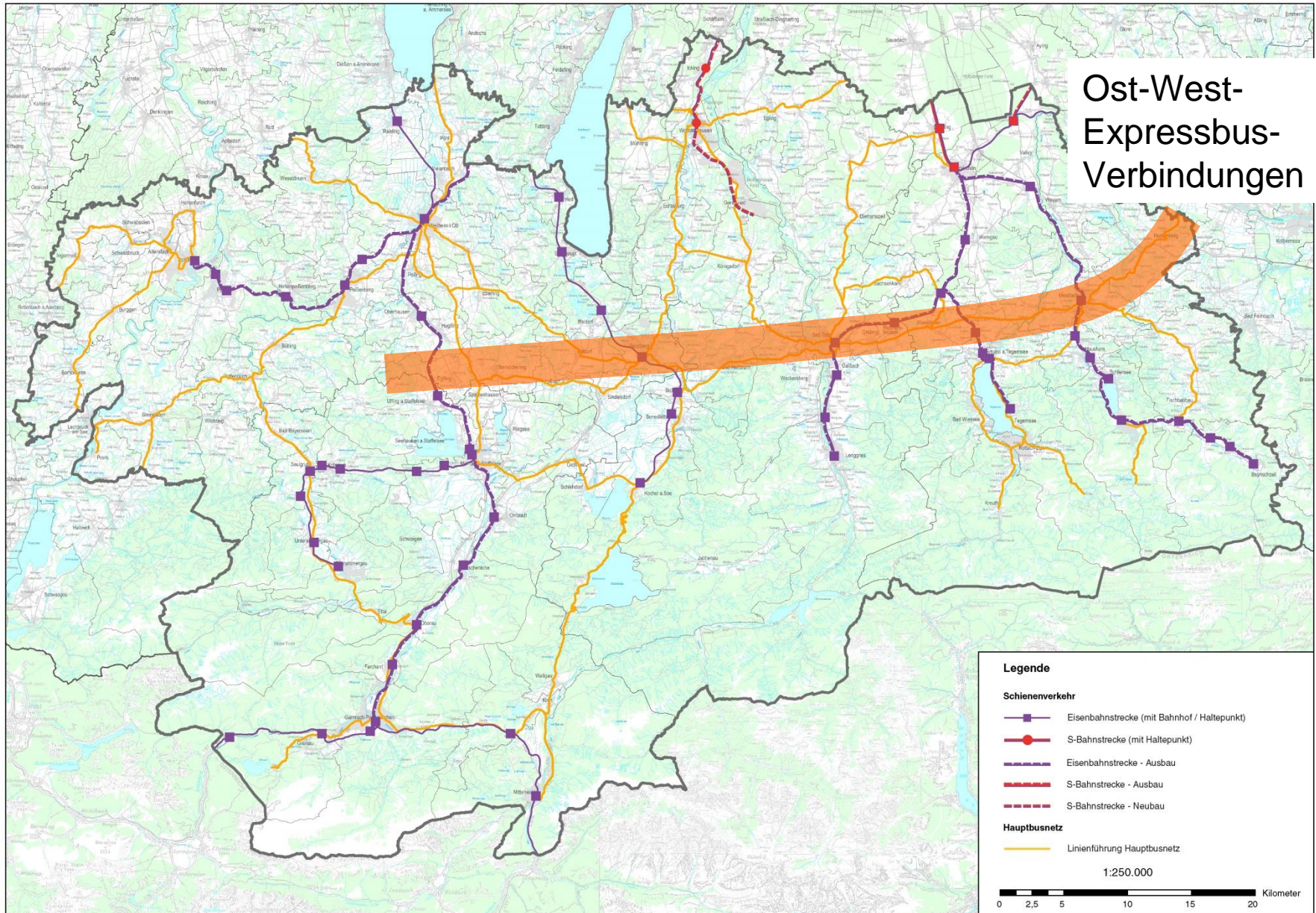
Busverkehr II

- Regionsweit ist ein getaktetes Hauptnetz im Busverkehr einzurichten.
- Schnelle Ost-West-Tangenten mittels Express-Bus-Verbindungen sind insbesondere auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a.Staffelsee/Weilheim i.OB zu realisieren.

Zu Busverkehr

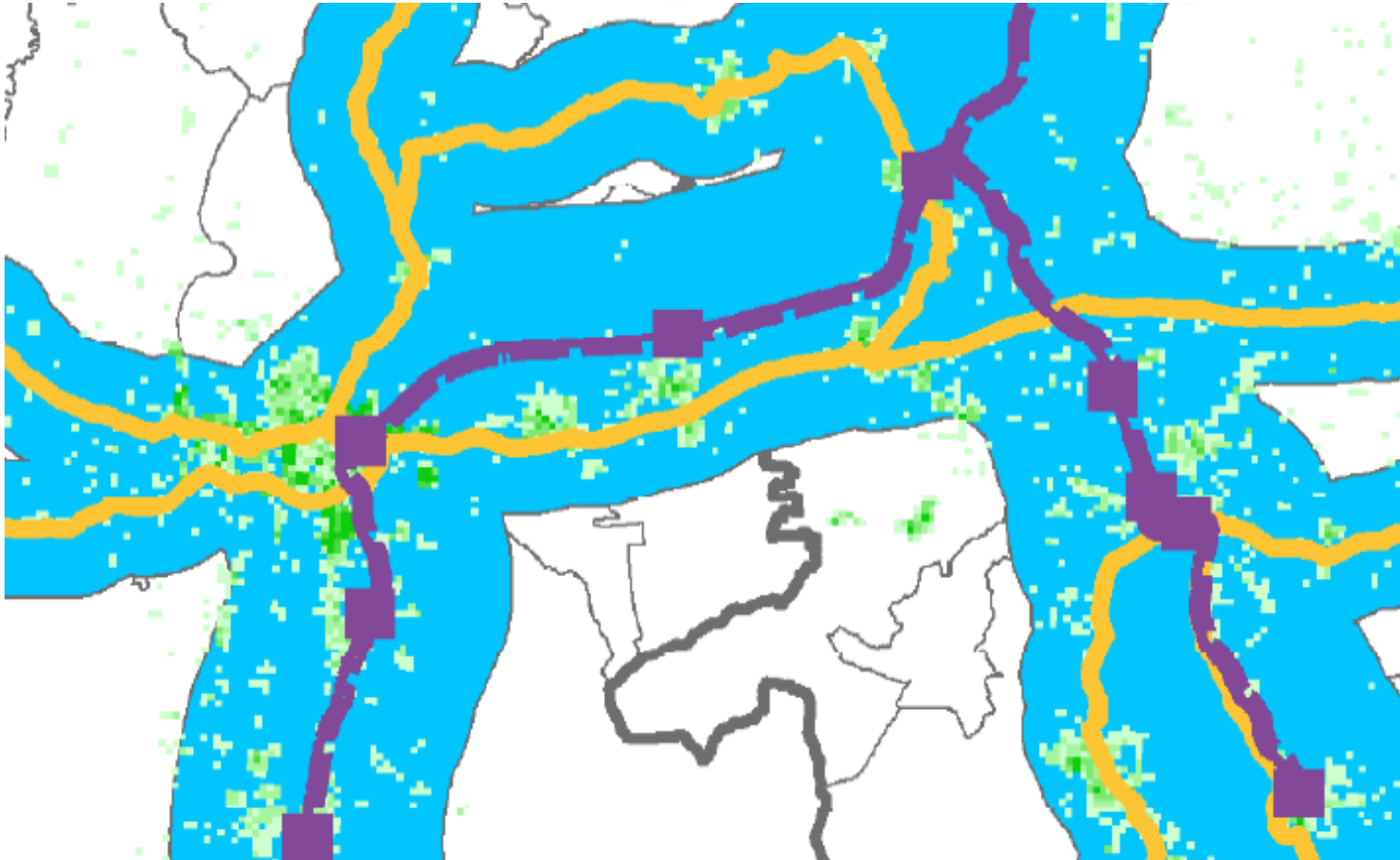


zu Busverkehr



Schiene- und Busnetz

Einwohner im Einzugsbereich des Schienennetzes (2km) und des Hauptbusnetzes (1km) gemäß Zensus 2011



Leitlinien I

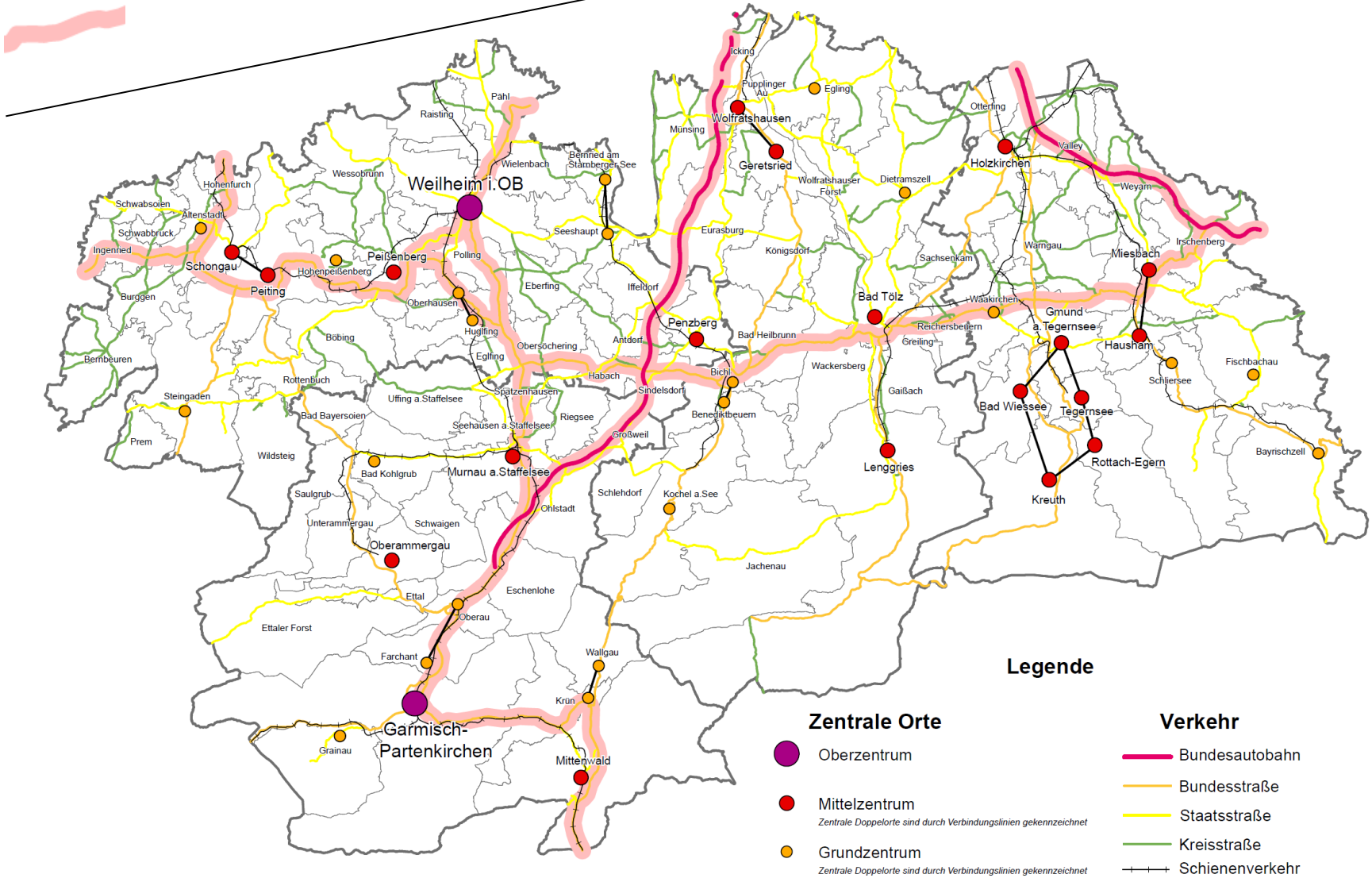
- Das regionale Straßennetz soll in seinem Bestand leistungsfähig und verkehrssicher erhalten sowie bedarfsgerecht ergänzt werden.
- Instandhaltung, Ausbau und Neubau sollen so gestaltet werden, dass die Straßen ihre jeweilige Verbindungsfunktion erfüllen.
- Ein Ausbau von Straßen ist dem Neubau grundsätzlich vorzuziehen.
- Flächensparsame und ökologisch verträgliche Lösungen sollen bevorzugt werden.
- Anlagen für den ruhenden motorisierten Individualverkehr sollen flächeneffizient gestaltet und betrieben werden.

Leitlinien II

- Im Zuge von Straßenplanungen sollen berücksichtigt werden:
 - Bedürfnisse von Rad- und Fußverkehr
 - Anforderungen des Busverkehrs
 - Möglichkeiten zur Implementierung straßenbegleitender Linieninfrastruktur
- Dem Schutz der Wohnbevölkerung vor negativen Umweltwirkungen des motorisierten Straßenverkehrs ist ein besonderer Stellenwert beizumessen.

Straßenverkehr

Regionale Hauptverkehrsachsen

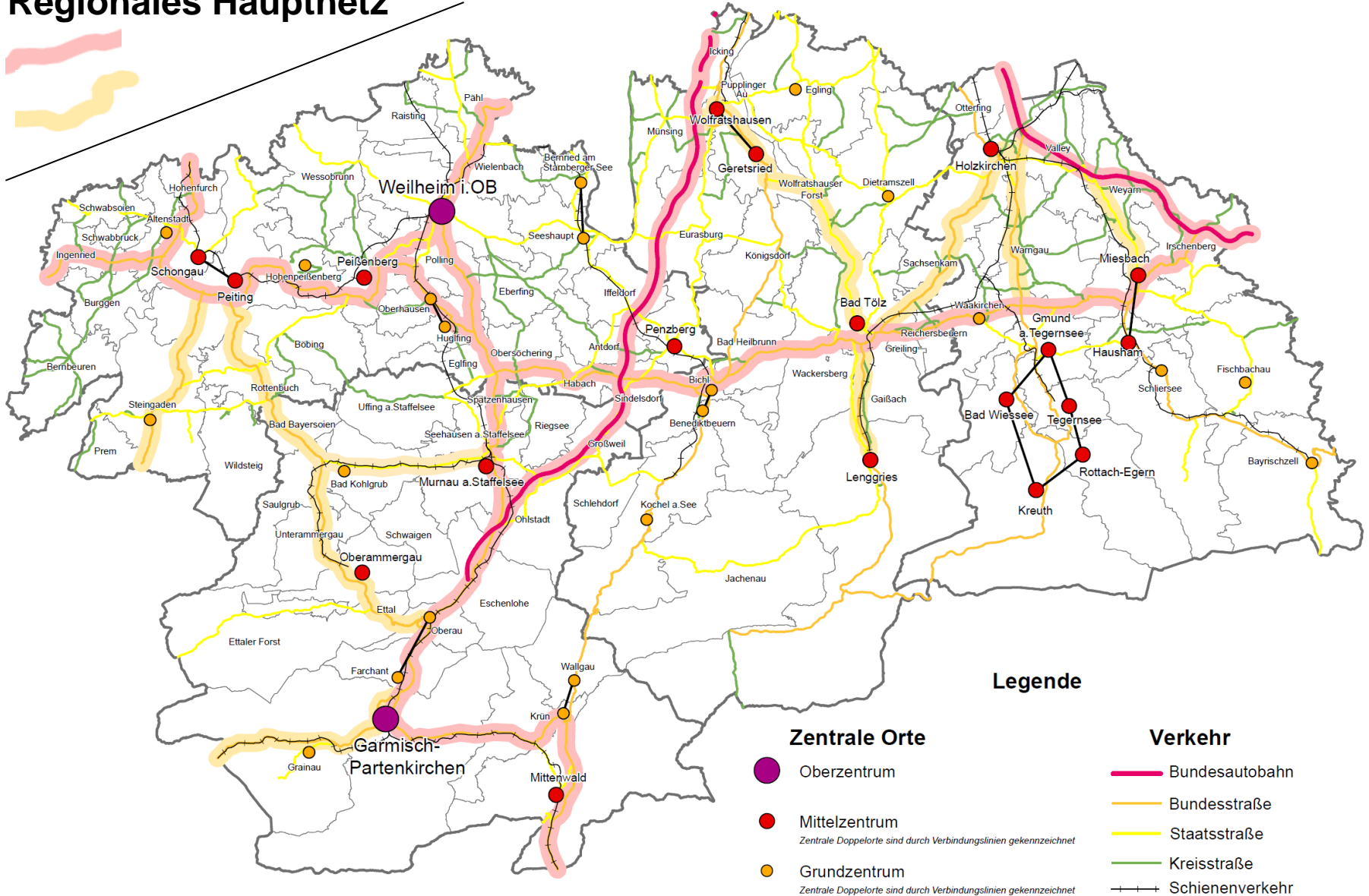


Regionale Hauptverkehrsachsen II

- Die Hauptverkehrsachsen sind ortsdurchfahrtsfrei zu gestalten.
- Der Fernverkehr – insbesondere der überregionale Schwerlastverkehr – soll auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert werden.
- Auf der Bundesstraße B 472 sollen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss durch eine Ausweitung der Überholmöglichkeiten erhöht werden.

Straßenverkehr

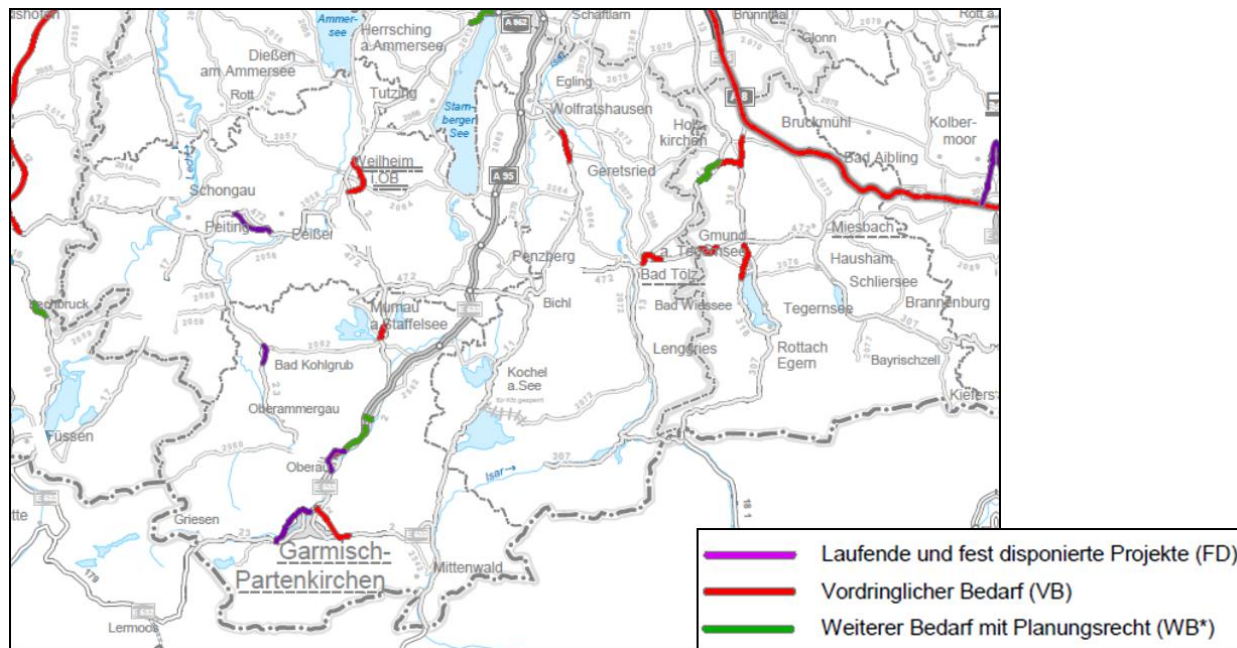
Regionales Hauptnetz



Straßenverkehr

Regionales Hauptnetz II

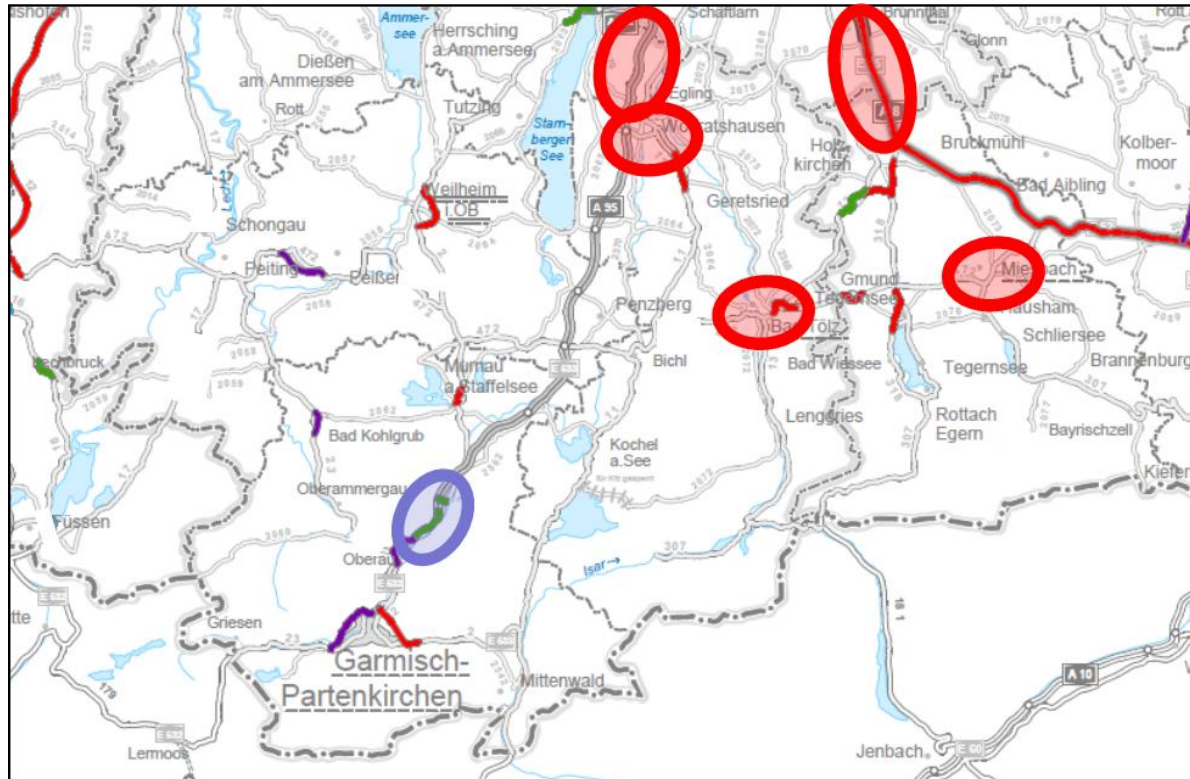
- Im Hauptnetz der Region sollen sowohl weiträumige als auch möglichst umfassend lokale Verkehrsströme gebündelt werden. Als Träger der Hauptverkehrslast ist es gezielt sowie bedarfs- und leistungsgerecht auszubauen.
- Auf eine beschleunigte Umsetzung folgender verbindlich geplanter oder bereits im Bau befindlicher Maßnahmen ist hinzuwirken:



Straßenverkehr

Regionales Hauptnetz III

- An folgenden Streckenabschnitten soll eine möglichst zeitnahe Beseitigung verbleibender Engpässe erfolgen. Auf eine vordringliche Berücksichtigung darauf ausgerichteter Maßnahmen bei der Fortschreibung entsprechender Straßenausbauprogramme ist deshalb hinzuwirken:



Regionales Nebennetz

- Das Nebennetz ist in Ergänzung zum Hauptnetz funktions- und leistungsgerecht zu erhalten.
- Ein darüber hinausgehender Ausbau soll nur in begründeten Einzelfällen erfolgen. Damit soll einer zusätzlichen Verkehrsbelastung abseits des Hauptnetzes und damit verbundenen negativen Umweltwirkungen vorgebeugt werden.

Netzübergreifend

- Anschlussstellen sowie Streckenabschnitte mit Zubringerfunktion an das Hauptnetz sind bedarfs- und leistungsgerecht zu gestalten.
- Maßnahmen im regional bedeutsamen Straßennetz sollen in ihrer Wirkung netzweit analysiert und baulastträgerübergreifend abgestimmt werden.
- Maßnahmen, die anhaltend zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen – insbesondere die des überregionalen Schwerlast- sowie Reiseverkehrs – auf das nachrangige Straßennetz führen, sollen vermieden werden.
- Für von Durchgangsverkehr stark belastete Orte sollen Ortsumgehungen geschaffen werden, wenn damit deutliche Verbesserungen hinsichtlich Verkehrsqualität und/oder Lebensverhältnisse der Bevölkerung erzielt werden.

Verkehrssteuerung und -management

- Potenziale moderner Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verkehrssteuerung sollen nach Möglichkeit genutzt werden.
- An geeigneten Verkehrsknotenpunkten sollen Pendlerparkplätze eingerichtet werden, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern (Parken und Mitfahren).
- Das Umsteigen von individuellen auf öffentliche Verkehrsmittel soll durch die bedarfsgerechte Bereitstellung von Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen an relevanten Haltepunkten des Öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Radverkehr

- Das regionale Radwegenetz soll bedarfsgerecht für Alltags- sowie für Freizeit- und Tourismusverkehr gestaltet und ausgebaut werden.
- Auf eine sichere, lückenlose und ausgeschilderte Routenführung soll hingewirkt werden.
- Um ein konsistentes regionales Radwegenetz zu gewährleisten, sollen Planungen und Maßnahmen zwischen Gemeinden, Landkreisen und Baulastträgern abgestimmt werden.
- An Umsteigepunkten zu anderen Verkehrsträgern – insbesondere an Haltepunkten des Schienenverkehrs – sollen attraktive Radabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl geschaffen werden.
- Die Transportkapazität im öffentlichen Verkehr für die Radmitnahme soll bedarfsgerecht erhöht werden.
- Zur Steigerung der Bedeutung des Rads im Alltagsverkehr sollen schnelle Radwegeverbindungen geschaffen werden.

Freizeit- und Tourismusverkehr

- Zur Bewältigung des Freizeit- und Tourismusverkehrs sind MIV-alternative Angebote zu stärken.
- Die Anbindung hochfrequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen soll durch Ausbau und Schaffung touristischer Linien und Bedarfsverkehre verbessert werden.
- Bei Planung und Ausbau von hochfrequentierten Freizeit- und Tourismuseinrichtungen gilt es die Anforderung einer leistungsgerechten ÖV-Anbindung vorrangig zu berücksichtigen.
- Für Touristen sollen besondere Tarifangebote im ÖV etabliert werden.
- In hochfrequentierten Freizeit- und Tourismusdestinationen soll eine Bewirtschaftung und ein an Normallast orientierter Ausbau des Angebots für den ruhenden Verkehr erfolgen.

Elektromobilität und Sharing-Systeme

- Der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität in der Region soll vorangetrieben werden.
- Die Etablierung lokaler Car-Sharing-Initiativen soll gefördert werden.
- An intermodalen Schnittstellen sollen bedarfsorientiert Sharing-Angebote bereitgestellt werden.

Fortschreibung des Regionalplans

Kap. Teil B II „Siedlungswesen“

Skizze eines Leitbilds

Siedlungsentwicklung in der Region Oberland soll ...

- Innenentwicklung priorisieren,
- an den Anforderungen für eine möglichst nachhaltige Mobilität ausgerichtet sein,
- einen effizienten Umgang mit Ressourcen fördern (z.B. Fläche, Finanzmittel),
- Freiraum, Landschaft und Natur schützen,
- charakteristische Siedlungsstrukturen und Ortsbilder bewahren,
- einer Zersiedelung vorbeugen,
- eine stärkere bauliche Dichte maßvoll umsetzen,
- auf demographische, soziale, wirtschaftliche sowie infrastrukturelle Gegebenheiten / Bedürfnisse abgestimmt sein.

Eignungskriterien für die Identifizierung von Schwerpunkträumen der verstärkten Siedlungsentwicklung

- Mobilitätsgunst
 - Lage zu den Hauptachsen des Straßenverkehrsnetzes
 - Nähe zu einem leistungsfähigen Anschluss an das ÖV-Netz (insb. des Schienenverkehrs)
 - Zentralität
 - Einwohner- und Arbeitsplatzbesatz
 - Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung
 - Hauptort
 - ...
- Organische Siedlungsentwicklung in allen Gemeinden möglich
- Schutz von Weilern und Einzelgehöften vor weiterer Siedlungstätigkeit

Siedlungswesen

Vorteile einer regionalen Lenkung der Siedlungsentwicklung

- Verkehrsentlastung
- Freiraumschutz
- Ressourceneffizienz

