

Zu B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen

Zu 1 Öffentlicher Personennahverkehr

Zu 1.1 Z Durch das rapide Ansteigen des Individualverkehrs in den vergangenen Jahren sind die Belastungen in den beengten Stadtkernen und den Erholungsgebieten der Region Oberland stark angewachsen. Durch den Ausbau einer ausreichenden flächendeckenden Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr kann ein Beitrag zur Verbesserung der Umweltbedingungen erreicht werden. Im Sinne eines sparsamen Energieverbrauchs und der Verminderung von Lärm und Abgasen erscheint es dringend erforderlich, den Nahverkehr in den bisher schlecht bedienten Teilräumen auszubauen. Dazu gehören neben der Preisgestaltung auch eine dem Bedarf angepasste Netzdichte und Fahrtenhäufigkeit. Die Zusammenarbeit der öffentlichen und privaten Verkehrsträger kann zu einer Verbesserung beitragen.

Zu 1.2 Z Der östliche Teil der Region weist, gemessen an der Fahrtenfrequenz, eine bessere Verkehrsbedienung als der westliche Teil auf. Der Ausbau des Nahverkehrs ist künftig verstärkt darauf auszurichten, die Randbereiche der Region besser zu erschließen. Ebenso fehlen in einzelnen Nahbereichen geeignete Nahverkehrsmittel, die eine ausreichende Verbindung von den Gemeinden des Nahbereichs zum jeweiligen zentralen Ort ermöglichen. Sofern Gemeinden nur über Buslinien an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden sind, ist hier vordringlich ein leistungsfähiger Ausbau erforderlich.
Die Liniendienste in den Nahbereichen Altstadt, Peißenberg, Penzberg und Miesbach/Hausham weisen teilweise eine schwache Verkehrsbedienung auf. Einzelne Gemeinden werden bisher nicht durch Busse angefahren und liegen weder an Personenzugstrecken noch in der Nähe von Zughalttestellen. In Teilräumen dieser Nahbereiche ist es deshalb notwendig, die Liniendienste auszuweiten.
Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen im gemeinsamen Mittelzentrum Wolfratshausen/Geretsried ist eine Busverbindung nach Benediktbeuern erforderlich.
In den Nahbereichen Weilheim i.OB, Dietramszell und Murnau a.Staffelsee reicht zur Verbesserung der Verkehrsbedienung die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit aus. Im Tegernseer Tal kann das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr durch die Fahrplanabstimmung attraktiver gestaltet werden.

Zu 1.3 Z Um die Belastungen durch den Ausflugsverkehr zu den beliebten Naherholungszielen auf die Region so gering wie möglich zu halten, ist als Alternative zum Individualverkehr ein attraktiveres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln für die Erreichbarkeit der Schwerpunkte für Fremdenverkehr und Erholung (vgl. Kap. A V 4 und 5) erforderlich.

Zu 1.4 Z Durch eine Abstimmung der öffentlichen Buslinien mit den Schulbussen können erhebliche Einsparungen erreicht werden. Wenn die Fahrpläne für die öffentlichen Busse auch auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet werden, können mit Sicherheit auch die Kosten für den Schülertransport gesenkt werden.

Zu 2 Straßenverkehr

Zu 2.1 Leitbild

Zu 2.1.1 Z Das Verkehrskonzept für die Region Oberland kann aus der angestrebten Raumstruktur, zentrale Orte und Entwicklungsachsen, abgeleitet werden. Priorität

bei allen bedeutsamen Maßnahmen des Verkehrsausbaus kann demnach die Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und deren Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erhalten, um die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs für den ländlichen Raum sicherzustellen.

- Zu 2.1.2 Z** Sicherheit, Ordnung und Flüssigkeit des Straßenverkehrs in der Region bedürfen noch einer Verbesserung. Dabei kommt der Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr eine große Bedeutung zu. Insbesondere kann durch entsprechende Maßnahmen darauf hingewirkt werden, dass der überregionale Schwerlastverkehr nicht über das Mittelzentrum Garmisch-Partenkirchen zur Landesgrenze geweitet wird. Daneben können andere Maßnahmen zur Fernhaltung des durchgehenden Fernverkehrs ergriffen werden wie z.B. Untertunnelung oder Umlenkung auf andere leistungsfähige Straßen bzw. Nachtfahrverbot.
- Zu 2.1.3 Z** Das Straßennetz der Region Oberland ist als annähernd ausreichend anzusehen. Neubauten von Straßen erscheinen nur noch bei überdurchschnittlicher Verkehrsdichte gerechtfertigt und erfordern eine Beschränkung auf die Behebung von Schwach- und Gefahrenstellen im Straßennetz sowie auf den Bau von Ortsumgehungen. Dabei kommt einer umweltgerechten, landschaftsschonenden und flächensparenden Bauweise sowie den Bedürfnissen der Fußgänger und Anlieger besondere Bedeutung zu.
- Zu 2.2 Bundesfernstraßen**
- Zu 2.2.1 Z** Die Region besitzt derzeit keine leistungsfähige Ost-West-Verbindung. Nach Streichung der geplanten "Voralpenautobahn" A 98 bleibt die Bundesstraße 472 als wichtigste Querverbindung. Diese ist in Ortsdurchfahrten und verschiedenen Streckenabschnitten zur Zeit unzulänglich geführt und erlaubt daher keinen zügigen Verkehr. Mit einer Anbindung an die Bundesautobahn München – Garmisch wird der Westteil der Region über die B 472 und die BAB A 95 verkehrstechnisch besser an den Verdichtungsraum München angeschlossen und die Zufahrt zu den großen Alpenübergängen (über das Inntal zum Brenner oder über Füssen zum Fernpass und Reschenpass) verbessert. Dadurch werden die Alpenübergänge über den Tegernsee zum Achenpass oder über Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald vom Fernverkehr entlastet. Im Netz der übrigen Bundesstraßen bedarf es vordringlich des Ausbaus der aufgeführten Ortsumgehungen, da die Ortsdurchfahrten die größten Hindernisse im Verkehrsfluss darstellen und dort eine Vielzahl von Bewohnern unerträglichen Umweltbelastungen ausgesetzt ist.
- Zu 2.2.2 Z** Die BAB A 95 München – Garmisch mündet derzeit in die Bundesstraße B 2 zwischen Eschenlohe und Oberau. Der leistungsfähige Ausbau der B 2 bis Garmisch-Partenkirchen ist gemäß Bundesfernstraßenplan 1986 vordringlicher Bedarf, ebenso die Umgehungsstraßen für Garmisch und Partenkirchen. Das ursprünglich mit dem Bau der BAB A 95 verfolgte Ziel, neben der Brenner-Autobahn eine weitere transalpine Verbindung zu schaffen, wird nicht mehr weiter angestrebt, da die Alpenübergänge bei Mittenwald bzw. Lermoos nicht leistungsfähig sind. Dennoch ist insbesondere durch den Erholungsverkehr mit einer starken Verkehrsbelastung zu rechnen. Die Landschaft im Talraum der Loisach würde durch den geplanten Neubau einer Autobahntrasse zu stark belastet, so dass alternativ der Ausbau der Bundesstraße B 2 erforderlich wird.
- Zu 2.2.3 Z** Besonders vordringlich zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Flüssigkeit des Straßenverkehrs auf den regional bedeutsamen Straßenzügen ist der Ausbau

von Ortsumgehungen. Über diese Straßen wird für die Teilräume der Region die Erreichbarkeit der zentralen Orte verbessert und die Anbindung an das überregionale Straßennetz hergestellt.

Zu 2.2.3.1 Z Die als besonders vordringlich aufgeführten Maßnahmen sind im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen (Fünfjahresplan 1986-1990) in der "Einstufung vordringlicher Bedarf" (Baubeginn 1986-1990 bzw. 1991-2000) enthalten. In der Karte 2 - Siedlung und Versorgung - sind die Maßnahmen eingetragen, für die bereits ein Trassenverlauf durch die landesplanerische Überprüfung (Raumordnungsverfahren) vorliegt.

Zu 2.2.3.2 Z Die als notwendig aufgeführten Maßnahmen sind im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen in der Stufe "Planungen" enthalten. Für diese Maßnahmen besteht aus der Sicht der Regionalplanung ein Bedarf.

Zu 2.3 Z Regionales Straßennetz

Für die Funktion der Region als Fremdenverkehrs- und Erholungsraum haben die Staats- und Kreisstraßen eine große Bedeutung zur Erschließung der traditionellen Fremdenverkehrsgebiete sowie zur Anbindung des örtlichen Straßennetzes an das überregionale Straßennetz.

Zu 2.4 Z Radwege

Spezielle Radwege sind im Regionsgebiet selten. Im Wesentlichen müssen die regionalen Straßen benutzt werden. Unter Berücksichtigung der ständig steigenden Bedeutung des Radfahrens, besonders während der Freizeit, ist ein zusätzliches Radwegenetz jedoch im Interesse einer höheren Verkehrssicherheit dringend erforderlich. Gleichzeitig wird dadurch auch die Attraktivität als Fremdenverkehrs- und Erholungsraum weiter gesteigert, wenn gefahrlos landschaftlich reizvolle Radtouren ausgeführt werden können.

Zu 3 Schienenverkehr

Zu 3.1 Z Gegen eine teilweise oder völlige Stilllegung von Strecken im Regionsgebiet sprechen schwerwiegende Gründe:

- Die Aufhebung des Eisenbahnverkehrs auf mehreren Strecken würde die bestehenden Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Verdichtungsraum München, dessen öffentliches Verkehrssystem ständig verbessert wird, weiter verschärfen.
- Das Straßennetz der Region ist vor allem während der Urlaubszeit durch Fremdenverkehr, Erholungs- und Durchreiseverkehr in weiten Bereichen überlastet. Streckenstilllegungen würden zu noch höheren Straßenbelastungen führen.
- Längerfristig ist zu erwarten, dass der stetig fortschreitende Abbau des Personenverkehrs auf der Schiene zu einem weiteren Verlust an Attraktivität der Bundesbahn führt, wobei diese Auswirkungen zwangsweise eine weitere Schrumpfung des Eisenbahnnetzes induzieren würden.
- Aus volkswirtschaftlicher Sicht spricht insbesondere die weitgehende Krisensicherheit der Eisenbahn bei Energieknappheit für die volle Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs. Wegen der Unsicherheit der langfristigen Entwicklung auf dem Energiesektor kann auf die Aufrechterhaltung eines umweltfreundlichen und weitgehend krisensicheren Verkehrsmittels nicht verzichtet werden. Dafür spricht auch, dass eine

Stilllegungsmaßnahme kaum rückgängig zu machen ist.

Der Ausbau der Bundesbahnstrecke München – Garmisch-Partenkirchen ist notwendig, weil diese Strecke im Bereich der Region Oberland für die Erreichbarkeit der zentralen Orte in der überregionalen Entwicklungsachse München – Garmisch-Partenkirchen – Landesgrenze Österreich von großer Bedeutung ist.

- Zu 3.2 Z** Um dem Gebot gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen Rechnung zu tragen, ist die Beibehaltung der Stückgutabfertigungen zur flächendeckenden Versorgung der Region Oberland unerlässlich.
Derzeit werden alle Gemeinden in der Region durch den Stückguthausverkehr von den DB-Stückguttransportunternehmen bedient. Die Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn entsprechen der bestehenden Nachfrage aufgrund der strukturellen Veränderungen im Verkehrssektor.
- Zu 4 Ordnung der Verkehrserschließung in Erholungsgebieten**
- In der Region existiert eine Vielzahl von Bergbahnen und Skiliften (124 Schlepplifte, 13 Sessellifte, 20 Kabinenbahnen und 2 Zahnradbahnen). Im Sinne des LEP B X 7.2 (Erholungslandschaft Alpen), das eine Einteilung in 3 verschiedene Zonen vorsieht, ist eine Konzentrierung der mechanischen Aufstiegshilfen auf bestimmte Teilbereiche erforderlich (vgl. Karte 2 Siedlung und Versorgung). Es erscheint daher zweckmäßig, die bereits erschlossenen Gebiete nur noch qualitativ auszubauen und unberührte Landschaftsteile nicht weiter zu erschließen.
- Zu 5 Nachrichtenwesen**
- Zu 5.1 Z** Die Einführung der Telefonnahbereiche hat sich im ländlichen Raum als vorteilhaft erwiesen. Bei der Gestaltung dieser Telefonnahbereiche ist jedoch darauf zu achten, dass jedes Mittelzentrum von allen Gemeinden im Verflechtungsbereich zum Ortstarif erreicht werden kann. Dies ist bisher nicht immer möglich. Deshalb ist es zweckmäßig, die Telefonnahbereiche so zu ändern, dass dieses Kriterium für alle Gemeinden der Region zutrifft. Diese Forderung entspricht auch den Empfehlungen der Ministerkonferenz für Raumordnung.
- Zu 5.2 Z** Richtfunk dient der Übertragung von Ferngesprächen, Fernschreiben, Daten, Fernsehprogrammen u.a. . Das vorhandene dichte Richtfunknetz der Bundespost wird wegen des ständig zunehmenden Fernmeldeverkehrs noch weiter ausgebaut. Die bei der Richtfunktechnik verwendeten elektromagnetischen Wellen hoher Frequenz breiten sich quasioptisch (geradlinig) aus. Für einen störungsfreien Richtfunkbetrieb ist eine freie Sichtverbindung zwischen den Funkstellen (einschließlich einer bis zu 100 m breiten Schutzzone beiderseits der Sichtlinie zwischen zwei Richtfunkstellen) notwendig. Hindernisse im Funkfeld (z.B. hohe Bebauung) führen zu Qualitätsminderung oder gar Unterbrechung der Nachrichtenverbindung. Deshalb ist im Verlauf von Richtfunktrassen u.U. eine Bauhöhenbeschränkung notwendig. Zum Schutz der Richtfunkverbindungen ist es erforderlich, dass sich Bundespost und Träger der Bauleitplanung rechtzeitig abstimmen.
Topografische Karten mit eingezeichneten Richtfunktrassen liegen bei der Regierung von Oberbayern und bei der Oberpostdirektion München zur Einsichtnahme auf.
- Zu 5.3 Z** Die Entwicklung neuer Kommunikations-technologien ist so weit fortgeschritten, dass an den Aufbau neuer Systeme mit der dafür erforderlichen Infrastruktur

gedacht werden kann. Diese Systeme eröffnen sowohl für den privaten als auch für den gewerblichen Bereich Möglichkeiten für eine bessere informative und kommunikative Anbindung strukturschwacher Räume. Von Interesse ist daher der Aufbau solcher Systeme auch für die Region Oberland, die ganz zum ländlichen Raum des bayerischen Staatsgebietes gehört. Einen Baustein auf dem Weg zum Aufbau stellt die Breitbandverkabelung dar, die deshalb zur Erschließung der Siedlungsgebiete in der Region einer zügigen Entwicklung bedarf.