



# Sitzung des Planungsausschusses Planungsverband Region Oberland

10.07.2025 // Anne-Sophie Hofmann, Dr. Matthias Schuh

zu TOP 8: Fortschreibung des Regionalplans

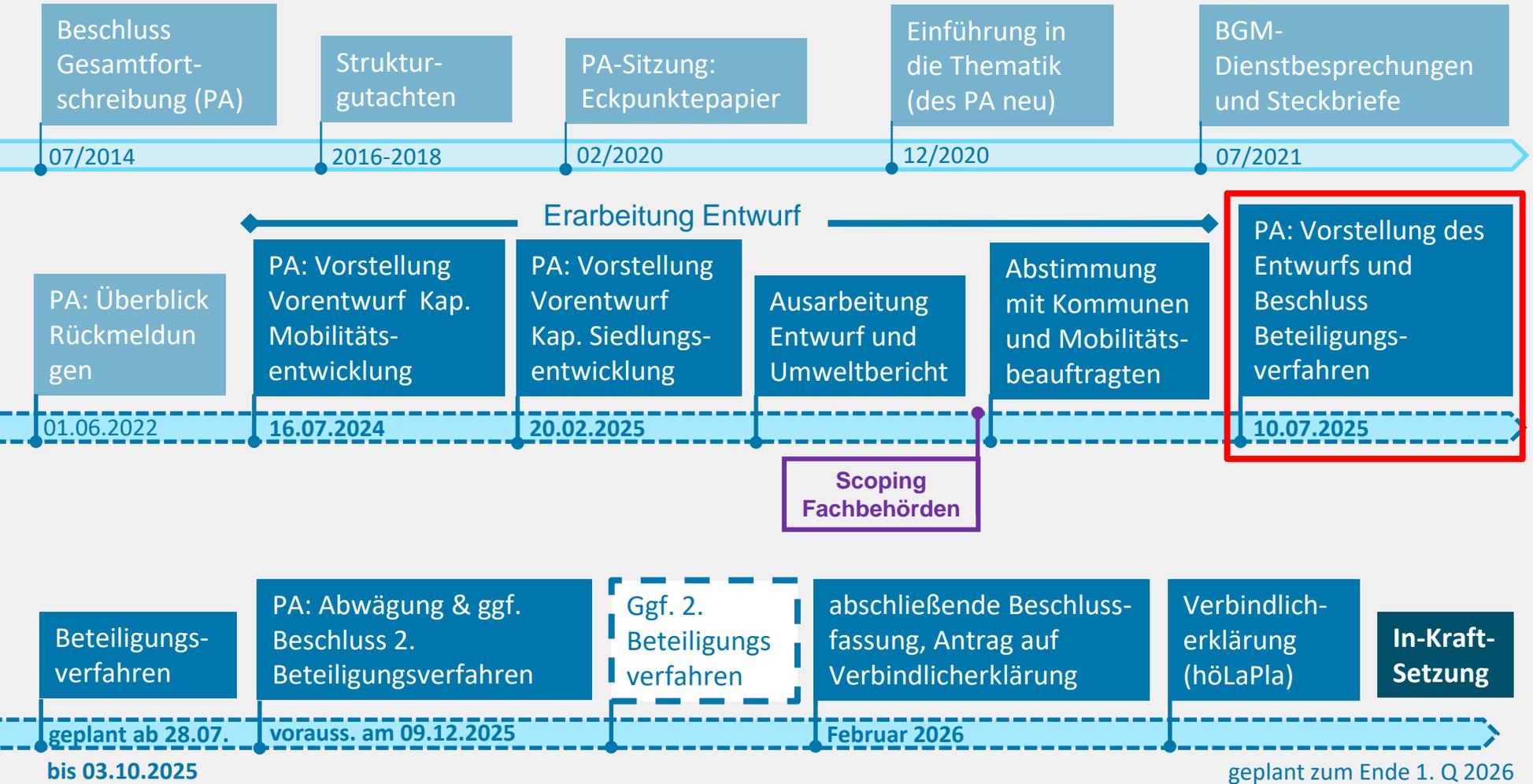
Teilfortschreibung „Integrierte Siedlungs- und  
Mobilitätsentwicklung“ mit

**Kap. B II Siedlungsentwicklung (bisher Kap. B II Siedlungswesen)**

**Kap. B IX Mobilitätsentwicklung (bisher Kap. B IX „Verkehrs- und  
Nachrichtenwesen“)**

- I. Fortschreibungsprozess // Zeitplan
- II. Vorstellung Fortschreibungsentwurf
- III. Ausblick

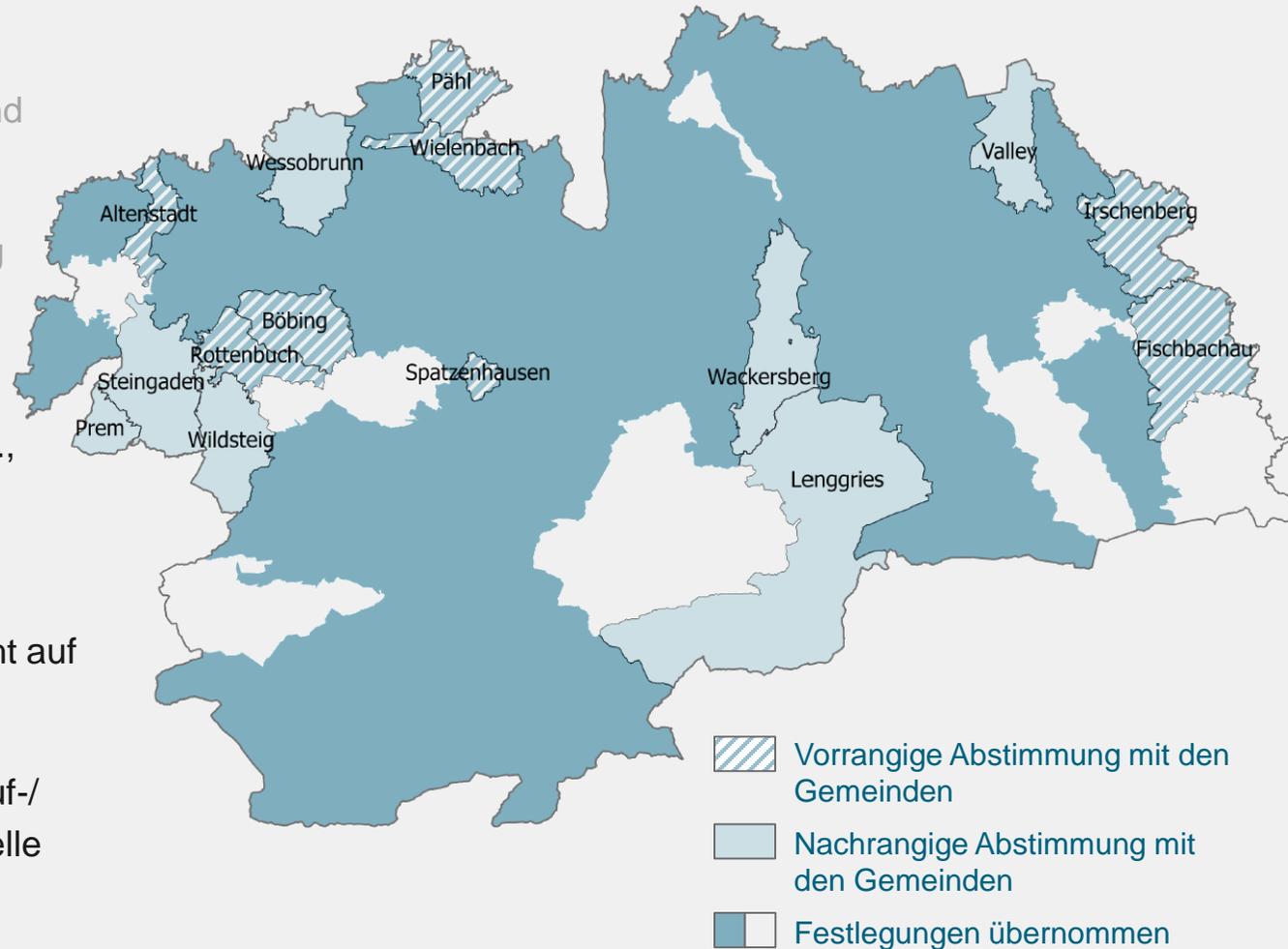
## Arbeitsprozess: Fortschreibung „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“



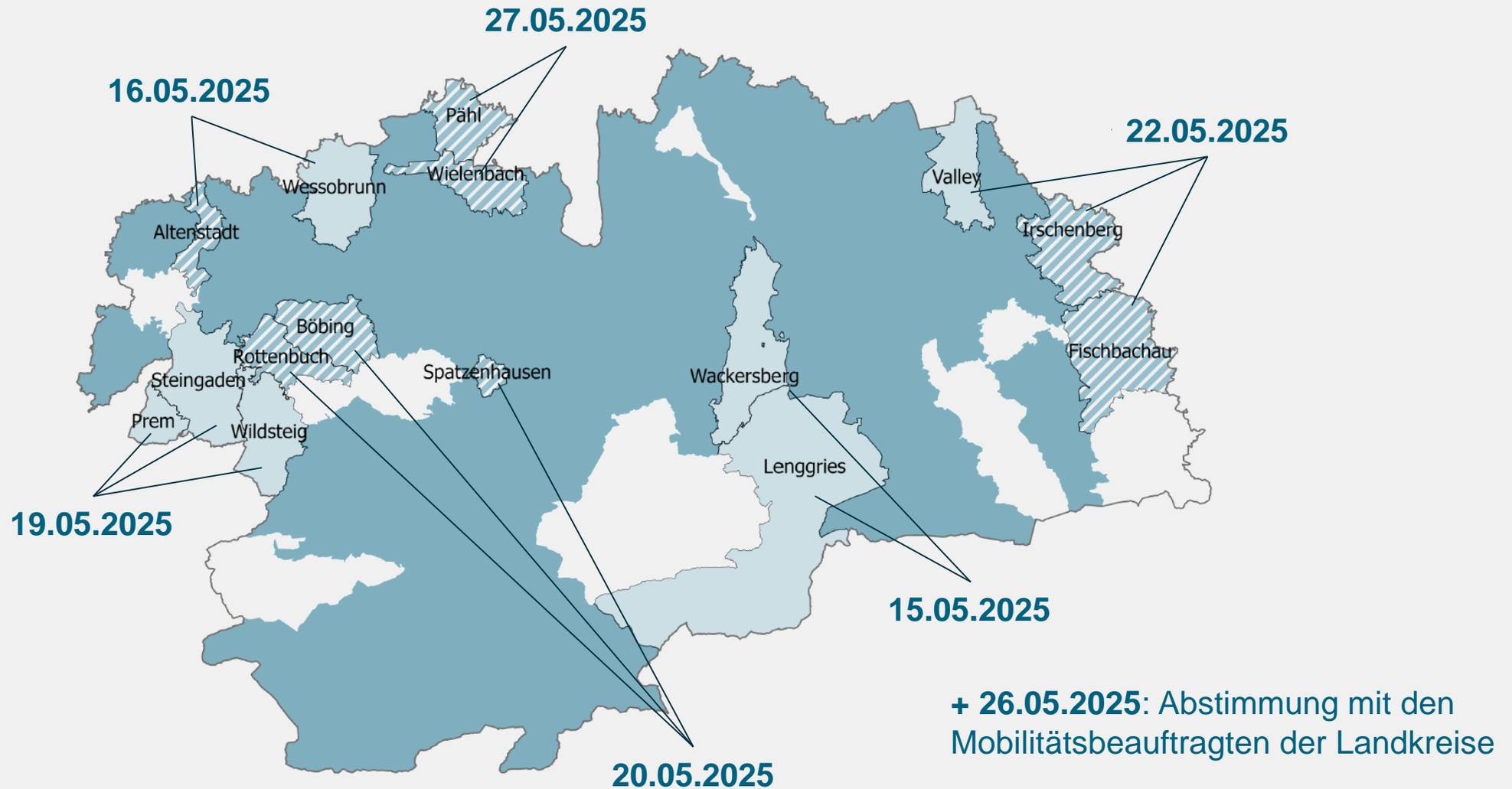
## Bgm.-Dienstbesprechungen 07/21 und Befragung der Kommunen zur Siedlungsentwicklung

### Hauptorte

- **Konsens** (Übereinstimmung ROB und Gde.) (69/94)
- **Keine Aussage** (keine Rückmeldung von der Gde. eingegangen) (10/94)
- **Teilweise Konsens** (wesentliche Übereinstimmung von ROB und Gde., Dissens z.B. bei einzeltem Ortsteil innerhalb des HO-Siedlungszusammenhangs oder Ablehnungsschreiben der Gde. beruht auf Missverständnis) (7/94)
- **Dissens** (bei mehreren Ortsteilen, Auf-/Abstufung eines 2. Hauptorts, generelle Konzeptkritik) (8/94)



## Abstimmungsgespräche 05/2025



Quelle: eigene Darstellung



## Änderungsbegründung



## Entwurf Verordnungstext

- Ziele und Grundsätze mit Begründung -



## Entwurf Karte 4 (Anlage)



## Umweltbericht (Anhang)

(vormals Kap. B II Siedlungswesen)

Titel der Fortschreibung

**Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung**

Leitbild Kapitel B II  
Siedlungsentwicklung

**Region der kurzen Wege**  
Interkommunale, regionale Zusammenarbeit,  
strategische Siedlungsentwicklung

Themen

**Ressourceneffiziente  
Siedlungs-  
entwicklung**

**Integrierte  
Siedlungs-  
entwicklung**

**Freiraum und  
Siedlungs-  
entwicklung**

**Tourismus und  
Siedlungs-  
entwicklung**

(vormals Kap. B II Siedlungswesen)

Titel der Fortschreibung

**Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung**

Leitbild Kapitel B II Siedlungsentwicklung

**Region der kurzen Wege**

Interkommunale, regionale Zusammenarbeit, strategische Siedlungsentwicklung

Themen

**Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung**

**Integrierte Siedlungsentwicklung**

**Freiraum und Siedlungsentwicklung**

**Tourismus und Siedlungsentwicklung**

## 1. Leitbild – Region der kurzen Wege

- 1.1 G Die gewachsenen Siedlungsstrukturen sollen gemäß dem Leitbild der Region der kurzen Wege und ihren Lagequalitäten verkehrssparend, ressourceneffizient, freiraumschonend sowie bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.
- 1.2 G Die interkommunale Zusammenarbeit soll gestärkt werden, um den regionalen Siedlungs-, Verkehrs- und Erholungsdruck verträglich zu steuern. Dafür soll die Ausweisung größerer Siedlungsflächen mit Auswirkungen auf benachbarte Kommunen interkommunal abgestimmt werden.
- 1.3 G Zur Koordination und Umsetzung von Planungen und Maßnahmen einer integrierten und zukunftsweisenden Siedlungsentwicklung soll die intensive Zusammenarbeit in der Region fortgeführt und die **Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen** ausgebaut werden.
- 1.4 G Die Gemeinden sollen ihre Siedlungsentwicklung strategisch betreiben, geeignete Flächen vorausschauend sichern und im Rahmen eines Flächenmanagements Potenzialflächen der Innenentwicklung systematisch erheben und auf deren Mobilisierung hinwirken.



- Flächeneffizienz (Innenentwicklung, Vermeidung von Baulücken, Kompaktheit, angemessene Verdichtung)
- Kosteneffizienz (Schaffung bedarfsgerechter und preisgünstiger Wohnangebote)
- Energieeffizienz
- Klimawandelfestigkeit

## 2. Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung – 2.1 (Z) Innenentwicklung

2.1 Z Potenziale der Innenentwicklung in den Siedlungsgebieten sind vor einer Außenentwicklung zu prüfen und vorrangig zu nutzen, außer diese sind nachweislich nicht verfügbar.

Zu 2.1 B [...] Eine vorrangige Innenentwicklung zielt auf die prioritäre Nutzung geeigneter Flächenpotenziale in den Siedlungsgebieten, also von Leerständen, Baulücken und unbebauten Flächen mit Baurecht bzw. im unbeplanten Innenbereich sowie im Flächennutzungsplan dargestellten Bauflächen ohne Baurecht. Für die Prüfung der Potenziale der Innenentwicklung sind die vorhandenen Potenzialflächen zu erheben, plangraphisch unter Angabe der jeweiligen Verfügbarkeit darzustellen sowie die kommunale Strategie zur Mobilisierung der Potenzialflächen sowie der Ergebnisse der Mobilisierungsbemühungen der Gemeinde – als Nachweis einer etwaigen Nicht-Verfügbarkeit – zu dokumentieren.

Vom Vorrang der Innenentwicklung unberührt bleiben innerörtliche (Frei-)Flächen, die siedlungsstrukturell gliedernd wirken, der Naherholung dienen (z.B. Parkanlagen oder Grünflächen) oder Ausdruck der charakteristischen Siedlungsstruktur sind. Ebenfalls ausgenommen sind Freiflächen, die Gefahrenpotenziale bzgl. klimawandelbedingter Naturgefahren aufweisen oder als Ausgleichs- bzw. Pufferflächen in Bezug auf Hitze-, Überschwemmungs- oder Geogefahren wirken.

## 2. Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung – 2.2 (Z) Bauflächensicherung

2.2 Z Der Entstehung von Baulücken ist durch geeignete Instrumente entgegenzuwirken.

Zu 2.2 B *Den Gemeinden stehen für die Siedlungsentwicklung geeignete Potenzialflächen in den Siedlungsgebieten auf Grund entgegenstehender Eigentümerinteressen häufig nicht zur Verfügung. [...] Um die Entstehung von baulückenbelasteten Siedlungsgebieten sowie spekulationsgetriebenen Wertsteigerungen von Grund und Boden zu vermeiden und um eine zeitnahe und vollständige Bebauung neuer Siedlungsflächen sicherzustellen, sind die Gemeinden dazu angehalten, das vorhandene bauplanungsrechtliche Instrumentarium zu nutzen.*

*Beispiele hierfür sind:*

- *Kommunaler Zwischenerwerb von Bauland,*
- *Grundstücksvergabe durch die Gemeinde nur mit Bauverpflichtung und Rückkaufsrechten,*
- *Baugebote nach § 176 BauGB,*
- *Erlass von städtebaulichen Satzungen,*
- *Zielbindungen in städtebaulichen Verträgen,*
- *Nutzung des kommunalen Vorkaufsrechts,*
- *Aufhebung von Bebauungsplänen,*
- *vorübergehende Sicherung von Flächen mittels Veränderungssperre.*

## 2. Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung – 2.3 (G) Flächeneffizienz

- 2.3 G Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden soll die Flächeneffizienz in den Siedlungsgebieten insbesondere durch eine angemessene bauliche Verdichtung und die Mehrfachnutzung von Flächen gesteigert werden.

Bei der Ermittlung des gemeindeweiten Wohnbauflächenbedarfs soll ein Orientierungswert von mindestens 20 bis 30 Wohneinheiten je Hektar Bruttowohnbauland für eine wirtschaftlich tragfähige Wohnbauentwicklung Anwendung finden.

- Zu 2.3 B *Den wesentlichen Hebel [für eine effizientere Flächennutzung] bilden [...] eine bauliche Verdichtung und Mehrfachnutzung. [...] Zur Sicherstellung einer angemessen verdichteten Wohnbebauung soll ein regionsweiter Orientierungswert von mindestens 20 bis 30 Wohneinheiten je Hektar (WE/ha) Bruttowohnbauland bei der Ermittlung des gemeindeweiten Wohnbauflächenbedarfs zu Grunde gelegt werden. Dies dient insbesondere einer wirtschaftlich tragfähigen Wohnbauentwicklung mit einer angemessenen Mischung aus Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern.*

*Die Anwendung eines gemeindeweiten Dichtewerts trägt den unterschiedlichen Baustrukturen innerhalb der Gemeinden Rechnung (verdichtete Bebauung im Ortskern gegenüber lockerer Bebauung an den Ortsrändern) und ermöglicht Abweichungen vom Orientierungswert beim einzelnen Baugebiet. Eine bauliche Verdichtung bzw. Nachverdichtung soll dabei stets dem Ortsbild und der jeweiligen Siedlungsstruktur angemessen erfolgen sowie ortsspezifischen Gegebenheiten Rechnung tragen.*

## 2. Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung

- 2.4 G Eine weitere Zersiedlung soll verhindert und eine kompakte Siedlungsentwicklung sichergestellt werden. Ungegliederte, bandartige Siedlungsstrukturen sollen in allen Teilen der Region, vor allem in Gebirgs- und Flusstälern sowie an Seeufern, durch ausreichende und vernetzte Freiflächen zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten vermieden werden.
- 2.5 G Die Schaffung von Wohnraum soll in allen Gemeinden unter Berücksichtigung der absehbaren Bevölkerungsentwicklung und des demographischen Wandels bedarfsgerecht erfolgen. Insbesondere soll auf die Schaffung zukunftsweisender, vielfältiger und **preisgünstiger Wohnangebote** hingewirkt werden.
- 2.6 G Die Siedlungsentwicklung soll energieeffizient und klimaschonend erfolgen. Es sollen insbesondere Möglichkeiten zur Energieeinsparung genutzt und der Einsatz erneuerbarer Energien gefördert werden
- 2.7 G Im Zuge der klimawandelangepassten Siedlungsentwicklung sollen vorrangig möglichst klimafeste Standorte mit geringer Gefährdung bei Extremwetter und Naturgefahren in Anspruch genommen und flächeneffizient genutzt werden. Dies gilt insbesondere bei der Errichtung kritischer, sozialer und technischer Infrastrukturen.
- 2.8 G In den durch Extremwetter und Naturgefahren gefährdeten Siedlungsgebieten soll im Zuge der Siedlungsentwicklung das Schadens- und Gefahrenpotenzial nicht erheblich erhöht werden.



- Stärkung der Ortszentren
- Verkehrsvermeidung durch abgestimmte Siedlungsentwicklung
- Organische Siedlungsentwicklung
- Verstärkte Siedlungsentwicklung
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Hauptorte

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung

- 3.1 G Die Orts- und Stadtzentren sollen als Versorgungsschwerpunkte und soziale Begegnungsorte in ihrer Attraktivität, Funktionsfähigkeit, Nutzungsmischung und Aufenthaltsqualität gestärkt werden.
- 3.2 G Durch die enge räumliche Zuordnung von Siedlungsflächen, insbesondere Wohn-, Gewerbe- und Versorgungsflächen, sollen die Erreichbarkeit im Umweltverbund gestärkt und zusätzlicher motorisierter Verkehr möglichst vermieden werden.
- 3.3 G Alle Gemeinden der Region sollen im Rahmen ihrer organischen Entwicklung ihre gewachsenen Strukturen erhalten und sich angemessen weiterentwickeln.  
[Entwicklungsgrundsatz]

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung – 3.3 (G) Entwicklungsgrundsatz

Zu 3.3 B *Die Siedlungsentwicklung einer Kommune kann dann als organisch angesehen werden, wenn sich die Bereitstellung von Wohnbauflächen an der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und einer nach Größe, Struktur, Ausstattung und prognostizierter Entwicklung der Kommune angemessenen Zuwanderung orientiert.*

*Bei der Bereitstellung von Gewerbeflächen gilt es auf einen nach Lage, Größe, Struktur und Ausstattung der Kommune angemessenen Bedarf für ortsansässige Betriebe sowie bestandsergänzende Neugründungen und -ansiedlungen abzustellen, die primär zur Sicherung der örtlichen Grundversorgung, zur Verbesserung der lokalen Wirtschaftsstruktur sowie zur Gewährleistung eines grundlegenden Arbeitsplatzangebots dienen. [...]*

*Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Verhältnismäßigkeit der Einwohner- und Beschäftigtenzunahme zur Bestandssituation der Kommune gewahrt bleibt. [...] Ein überdurchschnittliches Wachstum von Bevölkerung bzw. Beschäftigten gilt es an den Standorten mit einer Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung zu konzentrieren, die aus regionaler Perspektive besondere Lagequalitäten aufweisen (vgl. 3.4).*

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung – 3.4 (G) Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung

- 3.4 G Eine verstärkte Siedlungsentwicklung soll sich vorrangig auf größere Gemeinden **konzentrieren**, die aufgrund ihrer leistungsfähigen Anbindung im öffentlichen Verkehr insbesondere im Schienenverkehr und ihrer guten Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen besondere Lagequalitäten aufweisen. Damit sollen der regionale Wachstumsdruck kanalisiert, Zersiedlung vermieden, Flächen effizient genutzt und die Verkehrsbelastung reduziert sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs befördert werden. Die Gemeinden mit Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung ergeben sich aus der Karte 4.

- Zu 3.4 B *Die Gemeinden der ersten Ordnung eignen sich aufgrund ihrer Größe und überdurchschnittlich guten Infrastrukturausstattung in besonderer Weise für eine verstärkte Siedlungsentwicklung. Die Gemeinden der zweiten Ordnung verfügen aufgrund ihres Schienenanschlusses ebenfalls über gute Voraussetzungen jedoch in untergeordnetem Umfang. [...]*

*Die Festlegung bezieht sich sowohl auf die Ausweisung von Wohn- und gewerblichen Bauflächen. Eine verstärkte gewerbliche Siedlungsentwicklung umfasst im regionalen Maßstab großflächige Gewerbegebietsausweisungen und Erweiterungen des Branchenspektrums für den überörtlichen Bedarf und soll vorrangig auf die regionalen gewerblichen Schwerpunkte gelenkt werden. Im Bereich der Wohnbauentwicklung bestimmt sich eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach der Bevölkerungsprognose des Landesamts für Statistik (LfStat) für die einzelnen Landkreise sowie dem Zensus. Bei einer Bevölkerungsentwicklung über dem Durchschnitt des jeweiligen Landkreises kann von einer verstärkten Siedlungsentwicklung ausgegangen werden.*

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung

- 3.5 G Hauptorte übernehmen in ihren Gemeinden durch die Bündelung der Versorgungsinfrastrukturen, Wohn- und Arbeitsstätten sowie als Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr zentrale Funktionen. **Geeignete Ortsteile übernehmen Teilfunktionen der Hauptorte und kennzeichnen sich durch einen engen räumlichen und funktionalen Bezug zum Hauptort.** Die Hauptorte und geeigneten Ortsteile der Gemeinden ergeben sich aus der Karte 4.
- 3.6 G Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen, welche über eine Innenentwicklung, Abrundung, **Eigenentwicklung** und Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe hinausgeht, soll an den Hauptorten und nachgeordnet an den geeigneten Ortsteilen erfolgen.

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung – 3.6 (G) Konzentrationsgebot

Zu 3.6 B *Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung, Abrundung, Eigenentwicklung und zur bestandsorientierten Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe [...] sind in allen Ortsteilen der Gemeinden möglich.*

*Die vom Vorrang der Innenentwicklung erfassten Potenzialflächen sind in 2.1 (B) bestimmt.*

*Als Abrundung qualifiziert sich eine bauliche Entwicklung, die durch Neuordnung oder Zusammenlegung von Flächen bestehende Siedlungsstrukturen optimiert bzw. effizienter nutzt, ohne dabei wesentlich in die vorhandenen Siedlungs- und Raumstrukturen einzugreifen. Eine Abrundung fügt sich folglich hinsichtlich ihrer Art der Nutzung und ihrem Maß (v.a. Flächengröße, Zuschnitt und Anzahl Wohneinheiten) in den bestehenden Siedlungskörper ein und löst keine wesentlichen Infrastrukturanpassungsbedarfe (v.a. Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen) aus.*

*Planungen und Maßnahmen der Eigenentwicklung beschränken sich auf die Deckung des inneren Bedarfs eines nicht als Hauptort festgelegten Ortsteils. Zur Eigenentwicklung eines Ortsteils gehört die Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen in dem Umfang, der sich aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung des jeweiligen Ortsteils ergibt. Ein darüber hinausgehender Siedlungsflächenbedarf durch Zuzug soll in den Hauptorten konzentriert werden und ist nicht von der Eigenentwicklung erfasst.*

*Eine bestandsorientierte Erweiterung von Gewerbebetrieben umfasst Nachverdichtungen und Umnutzungen von Flächen innerhalb des Betriebsgeländes sowie Betriebserweiterungen auf an das Betriebsgelände angrenzenden Flächen.*

## 3. Integrierte Siedlungsentwicklung

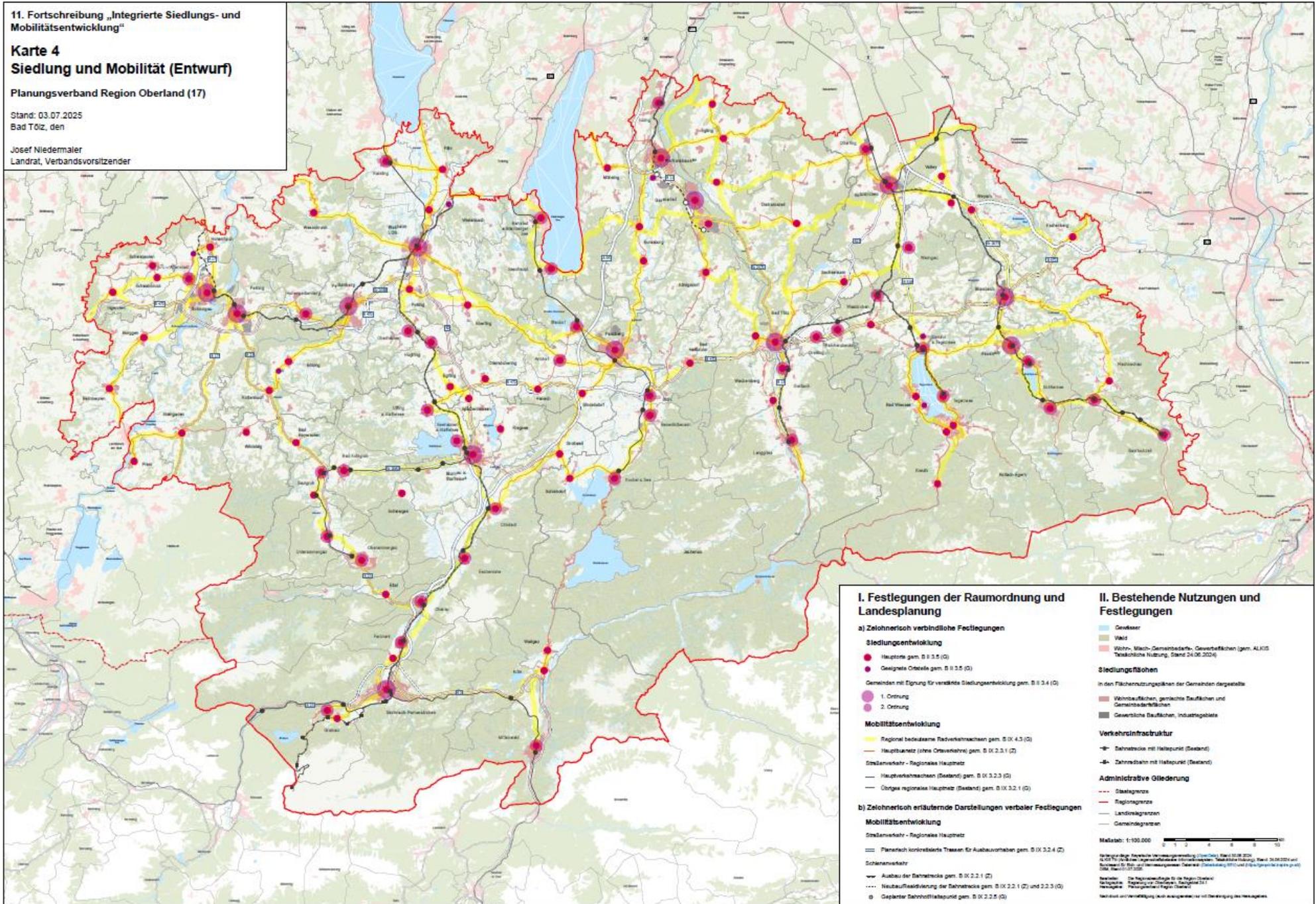
- 3.7 G Zur Vermeidung und Bündelung von Verkehren sowie zur bestmöglichen Auslastung vorhandener Daseinsvorsorgeeinrichtungen soll die Siedlungsentwicklung auf die Hauptorte und nachgeordnet auf die geeigneten Ortsteile konzentriert werden. Ausnahmen kommen in Betracht, wenn:
- geeignete Flächen am Hauptort nicht vorhanden bzw. nachweislich nicht zur Verfügung stehen,
  - Flächen am Hauptort aufgrund von Topographie, Schutzgebieten, Naturgefahrenabwehr oder der Klimawandelanpassung für die Siedlungsentwicklung ausscheiden oder
  - die Entwicklung an einem bestehenden Gewerbeschwerpunkt, der nicht an den Hauptort grenzt, beabsichtigt wird.
- 3.8 G Ist eine Konzentration der Siedlungsentwicklung aus o.g. Gründen nicht am Hauptort möglich, soll die Siedlungsentwicklung **auf den geeigneten Ortsteil** sowie Ortsteile mit möglichst guter Infrastrukturausstattung und verkehrlicher Anbindung gelenkt werden.
- 3.9 G Abgesetzte Gewerbestandorte sollen verkehrsintensiven und vergleichsweise beschäftigungsarmen Gewerbebetrieben vorbehalten bleiben oder bei Besatz mit beschäftigungsintensivem Gewerbe und Gewerbe mit hoher Kundenfrequenz durch leistungsfähige Ergänzungen zum motorisierten Verkehr angebunden werden.

# Karte 4 Siedlung und Mobilität (Entwurf)

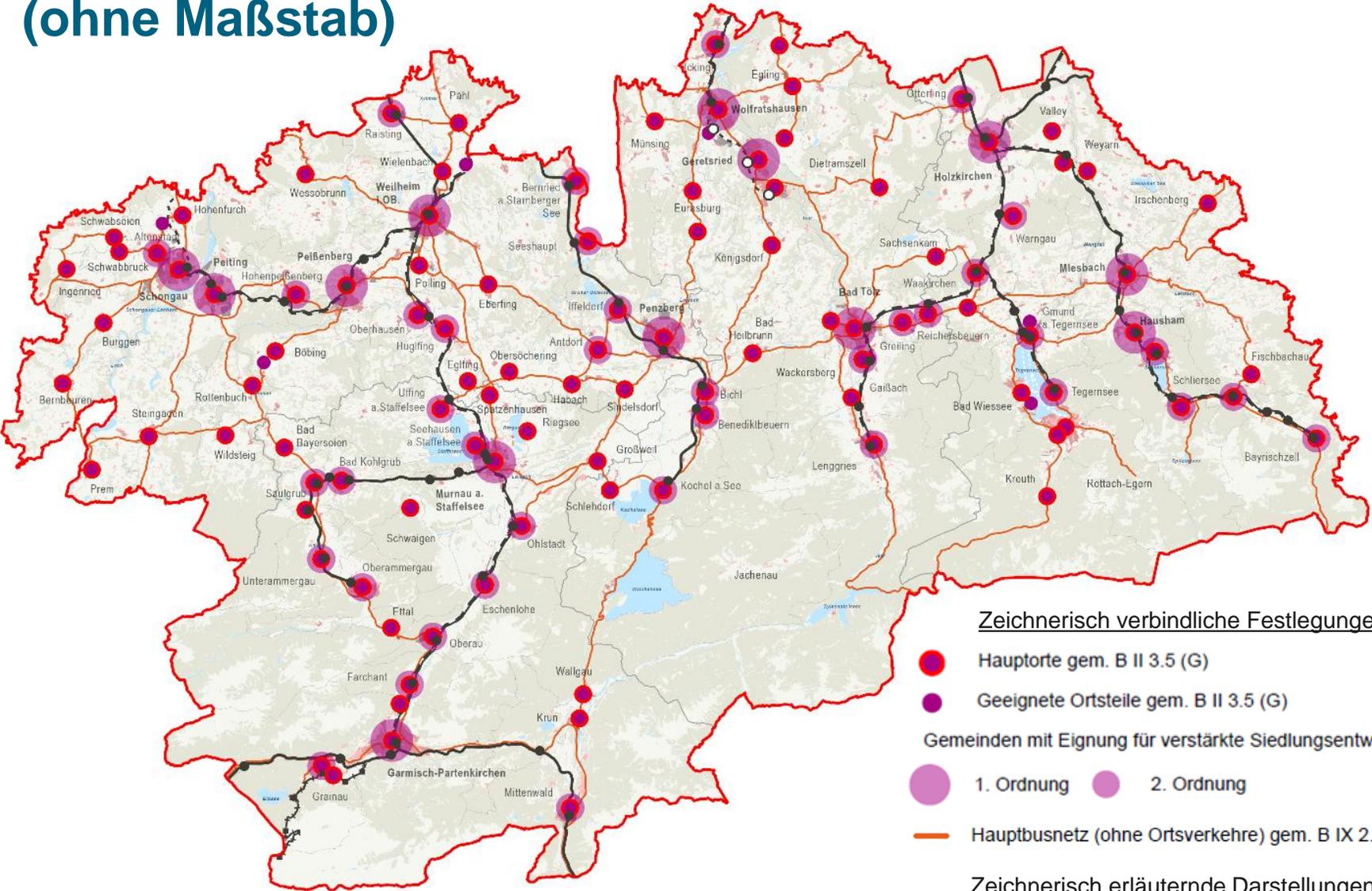
Planungsverband Region Oberland (17)

Stand: 03.07.2025  
Bad Tölz, den

Josef Niedermaler  
Landrat, Verbandsvorsitzender



# Auszug Karte 4: Festlegungen Siedlungsentwicklung (ohne Maßstab)



Zeichnerisch verbindliche Festlegungen

- Hauptorte gem. B II 3.5 (G)
- Geeignete Ortsteile gem. B II 3.5 (G)
- Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung gem. B II 3.4 (G)
- 1. Ordnung    ● 2. Ordnung
- Hauptbusnetz (ohne Ortsverkehre) gem. B IX 2.3.1 (Z)

Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verb. Festlegungen

- Bestehende Nutzungen
- Bahnstrecke mit Haltepunkt (Bestand)
  - - - Neubau/Reaktivierung der Bahnstrecke gem. B IX 2.2.1 (Z) und 2.2.3 (G)
  - Zahnradbahn mit Haltepunkt (Bestand)
  - Geplanter Bahnhof/Haltepunkt gem. B IX 2.2.5 (G)

Eigene Darstellung, ohne Maßstab



- Schonende Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen
- Freihaltung funktional bedeutender und prägender Freiflächen und Freiräume
- Ökologische Qualitäten in Siedlungsgebieten
- Wieskirche

## 4. Freiraum und Siedlungsentwicklung

- 4.1 **G** **Im Zuge von Siedlungsvorhaben sollen die gewachsenen Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie der jeweilige Ortscharakter schonend weiterentwickelt werden.**
- 4.2 **G** Landschaftlich prägende Siedlungs- und Freiraumstrukturen, insbesondere Einzelgehöfte und Weiler, sollen von neuen Siedlungsflächen freigehalten werden.
- 4.3 **Z** Die UNESCO Welterbestätte „Wieskirche“ in Steingaden ist als landschaftsprägendes Baudenkmal mit erheblicher Fernwirkung besonders schützenswert. Sie ist daher vor optischen und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren, die ihren Rang als Weltkulturerbestätte gefährden könnten. Es sind alle Maßnahmen zu vermeiden, die das Landschaftsbild im Umfeld der Welterbestätte oder den Blick zur Kirche erheblich beeinträchtigen oder mit dem Schutz der Welterbestätte nicht vereinbar sind.

## 4. Freiraum und Siedlungsentwicklung – 4.3 (B) Wieskirche

*ALT B [...] Das Regionalplan-Ziel hat damit in erster Linie Auswirkungen auf Vorhaben wie z.B. die Errichtung von Windkraft-Anlagen, Sende- bzw. Empfangsmasten, Industrie-, Infrastruktur-Einrichtungen und sonstige Bauwerke. Durch die hier verankerte Festlegung sollen diese Fehlentwicklungen verhindert werden, sofern die Vorhaben aufgrund ihrer Größe oder Gestaltung geeignet sind, die Wirkung und Ansicht der Wieskirche erheblich zu beeinträchtigen. Ziel ist es, die Sichtachsen zur Wieskirche und attraktive Fernwirkung des Denkmals dauerhaft zu schützen. [...]*

---

*Zu 4.3 NEU B [...] Das Regionalplan-Ziel hat damit in erster Linie Auswirkungen auf infrastrukturelle und bauliche Vorhaben, die aufgrund ihrer Größe oder Gestaltung geeignet sind, die Wirkung und Ansicht der Wieskirche erheblich zu beeinträchtigen. Ziel ist es, die Sichtachsen zur Wieskirche und attraktive Fernwirkung des Denkmals dauerhaft zu schützen. [...]*

## 4. Freiraum und Siedlungsentwicklung

- 4.4 G Freiräume und Freiflächen zur Abwehr von Extremwetterereignissen und Naturgefahren sollen gesichert und von einer weiteren Bebauung und Versiegelung freigehalten werden.
- 4.5 G Hochwertige ökologisch Freiräume und **landwirtschaftliche genutzte Freiflächen** sollen von neuen Siedlungsflächen freigehalten werden.
- 4.6 G Zur Verbesserung der ökologischen Qualitäten und Leistungen von Siedlungs- und Freiflächen sollen insbesondere Möglichkeiten
- zur Erhaltung gliedernder innerörtlicher Grünflächen und deren Verbindung zur freien Landschaft,
  - zur Vermeidung der Versiegelung des Bodens,
  - zur Anpassung an den Klimawandel,
- genutzt werden.



- Errichtung/Erweiterung von Beherbergungsbetrieben
- Zweitwohnungen
- Camping- und Wohnmobilstellplätze

## 5. Tourismus und Siedlungsentwicklung

- 5.1 G Bei der Ausweisung von Flächen für die Errichtung oder die wesentliche Erweiterung von Beherbergungsbetrieben sollen Standorte bevorzugt werden, die zur verbesserten Auslastung bestehender Versorgungs- und Freizeitangebote beitragen und die zusätzliche Belastung im motorisierten Verkehr möglichst gering halten.
- 5.2 G Die Errichtung oder Erweiterung von Beherbergungsbetrieben an abgesetzten Standorten soll unter besonderer Berücksichtigung der landschaftlichen Einbindung, der verkehrlichen Wirkungen und der Flächeneffizienz erfolgen.
- 5.3 Z Einer Zunahme von Zweitwohnungen ist durch geeignete Instrumente der kommunalen Wohnungs- und Baulandpolitik entgegenzuwirken. Dies gilt insbesondere für die touristisch geprägten Gemeinden mit hohem Zweitwohnungsanteil.

## 5. Tourismus und Siedlungsentwicklung – 5.3 (Z) Zweitwohnungen

*Zu 5.3 B [...] Die Festlegung zielt darauf ab, ein raum- und sozialverträgliches Verhältnis zwischen Erst- und Zweitwohnungen sowie zwischen kommerziell bewirtschafteten und nicht kommerziell bewirtschafteten Unterkünften zu erreichen. Durch die Begrenzung von Zweitwohnungen sollen die Lebensqualität für die einheimische Bevölkerung erhalten, die Wertschöpfung durch den Tourismus als einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der Region gesichert und das Orts- und Landschaftsbild insbesondere in stark vom Tourismus frequentierten Gebieten geschützt werden.*

*In Gemeinden, die von einer zunehmenden Nachfrage nach Zweitwohnungen betroffen sind, sollen die zur Verfügung stehenden Instrumente der kommunalen Wohnungs- und Baulandpolitik zur Erhebung und Begrenzung des Zweitwohnungsanteils genutzt werden, dazu zählt u.a. die Festsetzung bzw. die Erhöhung von Zweitwohnungssteuern, der Erlass von Zweckentfremdungssatzungen sowie die Einführung von Zweitwohnungslimits, etwa durch Genehmigungsverpflichtung. Diese Maßnahmen sollen eine nachhaltige Steuerung und Erhöhung des Angebots an preisgünstigem Wohnraum für Einheimische zum Ziel haben.*

## 5. Tourismus und Siedlungsentwicklung – 5.4 (Z) Camping- und Wohnmobilstellplätze

5.4 Z **Camping- und Wohnmobilstellplätze sind in der gesamten Region nur zu errichten, sofern sie überwiegend auf Dauer wechselnden Besuchern zur Erholung dienen.**

Zu 5.4 B *Der Trend zum naturnahen Tourismus zeigt sich im bayerischen Oberland auch in einer steigenden Nachfrage nach Camping- und Wohnmobilstellplätzen. In vielen Gemeinden haben die gestiegenen Stellplatzbedarfe bereits zu Engpässen, Wildparken und Belastungen auf Verkehrsinfrastrukturen, Bevölkerung und sensible Landschaftsteile geführt. Um die Wertschöpfungseffekte des naturnahen Tourismus in der Region zu sichern und negative räumliche Auswirkungen zu minimieren, ist eine Steuerung auf der kommunalen Ebene notwendig.*

*Folglich ist bei der Einrichtung und Erweiterung von Camping- und Wohnmobilstellplätzen die Anlage von Dauerstellplätzen in der gesamten Region zu vermeiden, da diese Angebote in der Regel nur einem begrenzten Nutzerkreis zur Verfügung stehen und ähnliche nachteilige Effekte wie Zweitwohnungen mit sich bringen können.*

Titel der Fortschreibung

**Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung**

Leitbild Kapitel B IX  
Mobilitätsentwicklung

**Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems**  
Erste/Letzte Meile, Flächeneffizienz, Regionale Zusammenarbeit

Themen

**Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

**Straßenverkehr**

**Fuß- und Radverkehr**

**Freizeitverkehr**

## 1. Leitbild – Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems

- 1.1 G Das Verkehrssystem der Region Oberland soll durch den vorrangigen Ausbau und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs, die Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs in der **Nahmobilität** sowie durch die Gewährleistung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

Dabei soll:

- gemäß dem Maßstab der Region der kurzen Wege die regionale Mobilität gesichert, die verkehrsbedingten Belastungen vermindert und der notwendige Verkehr möglichst umweltverträglich und emissionsarm abgewickelt werden,
- der Ausbau des Mobilitätsangebots, insbesondere des öffentlichen Verkehrs mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden,
- den Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen hinsichtlich Sicherheit, Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Teilhabe sowie räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit Rechnung getragen werden,
- die Verkehrsinfrastruktur flächensparend und unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, und des Klimawandels ausgebaut werden und
- der Alltags- und Freizeitverkehr verträglich gesteuert werden.

## 1. Leitbild – Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems

- 1.2 G Die Möglichkeiten digitaler Mobilitätsdienstleistungen sollen verstärkt genutzt und Mobilitätsangebote zur Überwindung der sog. ersten/letzten Meile sowie zur Erschließung von Flächengemeinden im öffentlichen Verkehr ausgebaut werden.
- 1.3 G Verkehrsflächen sollen flächeneffizient ausgestaltet und die Mehrfachnutzung insbesondere der Flächen für den ruhenden Verkehr gefördert werden.
- 1.4 G **Für die Abstimmung und Umsetzung von Planungen und Maßnahmen der Mobilitätsentwicklung und Verkehrssteuerung soll die intensive Zusammenarbeit in der Region fortgeführt und die überregionale bzw. grenzüberschreitende Zusammenarbeit ausgebaut werden.**



- Angebotsorientierter Ausbau des Schienen- und Busverkehrs
- Ausbau von Tangentialverbindungen, Schienen- und Busstrecken und Ausbau der Knotenpunkte
- Sicherstellung eines leistungsfähigen Angebots in den Hauptorten, geeigneten Ortsteilen und Gewerbeschwerpunkten
- Einheitliches Tarifsystem und koordinierte Nahverkehrsplanung
- Ausbau grenz- und regionsüberschreitender Verbindungen

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.1 Leitlinien für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs

- 2.1.1 G Die Leistungsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs sollen durch einen beschleunigten angebotsorientierten Ausbau von Infrastruktur und Angebot verbessert werden.
- 2.1.2 G Das bisher radial auf den Verdichtungsraum München ausgerichtete Verkehrssystem soll durch den Ausbau tangentialer Querverbindungen weiterentwickelt werden.
- 2.1.3 Z **Im Zuge einer abgestimmten Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung ist insbesondere in den Hauptorten, geeigneten Ortsteilen und Gewerbeschwerpunkten der Gemeinden ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr dauerhaft sicherzustellen.**

Zu 2.1.3 B *Eine mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Mobilitätsplanung erfordert insbesondere, die Hauptorte der Gemeinden als Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Bildungsschwerpunkte sowie soziale Begegnungsorte bzw. vom Hauptort abgesetzte Gewerbeschwerpunkte durch ein leistungsfähiges Angebot im öffentlichen Verkehr dauerhaft zu erschließen und zu bedienen. In der Regel sind die Hauptorte vergleichsweise gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Dennoch schränkt häufig eine nicht alltagstaugliche Taktung die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs erheblich ein. Dafür sind ein getaktetes Hauptbusnetz einzurichten (vgl. 2.3.1 G), Gewerbestandorte durch ein auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Mobilitätsangebot anzubinden (vgl. 2.3.5 G) und in Gemeinden mit flächenhafter Siedlungsstruktur Bedarfsverkehre bereitzustellen (vgl. 2.3.4 G).*

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.1 Leitlinien für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs

- 2.1.4 G Die Schienen- und Expressbusstrecken sollen zu Achsen der nachhaltigen Mobilität entwickelt und die Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs als Mobilitätsdrehscheiben qualifiziert werden. An diesen sollen die unterschiedlichen Verkehrsmittel leistungsfähig miteinander verknüpft, Sharing-Angebote vorgehalten sowie bedarfsgerechte und attraktive PKW- und Fahrradabstellanlagen angeboten werden.
- 2.1.5 G Das einheitliche Tarifsystem in der Region soll im Verbund weiterentwickelt und **regions- und grenzüberschreitende Tariflösungen** erhalten und ausgebaut werden.
- 2.1.6 G Die Aufstellung bzw. Fortschreibung der Nahverkehrspläne soll zwischen den Landkreisen der Region abgestimmt erfolgen und langfristig in einem regionalen Nahverkehrsplan zusammengeführt werden.
- 2.1.7 G **Regions- und grenzüberschreitende Verbindungen im Alltags- und Freizeitverkehr sollen weiter ausgebaut werden.**

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.2 Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr

- 2.2.1 Z Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots im regionalen Schienenverkehr sind insbesondere:
- die Strecke (Tutzing –) Weilheim – Murnau a.Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen möglichst zweigleisig auszubauen,
  - die Strecken Holzkirchen – Lenggries, Schaftlach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell zu elektrifizieren und Begegnungsabschnitte einzurichten,
  - die S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried zu verlängern,
  - die Strecken der S-Bahn-Außenäste bis Wolfratshausen bzw. bis Holzkirchen durchgängig zweigleisig auszubauen,
  - die Strecke Weilheim – Schongau zu elektrifizieren.
- 2.2.2 G Die Realisierung einer West-Ost-Verbindung im Schienenverkehr soll langfristig angestrebt werden.
- 2.2.3 G Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg/ Kaufering) soll einschließlich des Bahnhofs Hohenfurch reaktiviert werden.

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.2 Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr

2.2.4 G Trassen für den künftigen Ausbau des Schienenverkehrs sollen von entgegenstehenden raumbedeutsamen Nutzungen oder Maßnahmen freigehalten werden.

Zu 2.2.4 B *Zur Sicherung des notwendigen zweigleisigen Ausbaus sowie zur Einrichtung von Begegnungsabschnitten ist die frühzeitige Freihaltung der für den Ausbau notwendigen Trassen und Abschnitte erforderlich. Ob der in 2.2.1 (Z) festgelegte Streckenausbau vollständig realisierbar ist, muss auf den nachgelagerten Planungsebenen und im Rahmen der Fachplanung konkretisiert werden. So läuft die Strecke Murnau a. Staffelsee – Markt Garmisch-Partenkirchen zwischen Eschenlohe und Farchant in einem engen Korridor zwischen Bundesstraße B 2 und Loisach durch einen naturschutzfachlich hochwertigen Raum. Es soll künftig jedoch möglich sein, auf den genannten Strecken längere zweigleisige Abschnitte, Begegnungsabschnitte bzw. Ausweichgleise zu bauen. Daher sollen die für die verschiedenen Ausbaumöglichkeiten benötigten Flächen freigehalten werden. Entlang der benannten Trassen sollen andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen unterbleiben, die einem späteren Ausbau entgegenstehen oder mit der Trasse nicht vereinbar sind.*

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.2 Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr

2.2.5 G Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten sollen zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden.

Zu 2.2.5 B *Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkte entlang der Schienenstrecken werden z.T. nicht durch Schienenhaltepunkte erschlossen. Verschiedene Haltepunkte und Bahnhöfe wurden in der Vergangenheit stillgelegt, andere neu entstandene Gewerbegebiete wurden noch nicht durch Haltepunkte erschlossen. Voraussetzung für die Einrichtung zusätzlicher Schienenhaltepunkte ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur (vgl. 2.2.1 Z).*

*Aus regionaler Perspektive haben insbesondere folgende zusätzliche Haltepunkte eine hohe Priorität: Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd (im Zuge der S7-Verlängerung); Schongau-Klinikum; Hohenfurch; Oberlindern (Gde. Valley); Föching (Markt Holzkirchen); Wielenbach und Wilzhofen (Gde. Wielenbach); Polling; Huglfing-Ort; Garmisch-Partenkirchen Kainzenbad, Burgrain und Kaltenbrunn.*

*In der Karte 4 werden die verbindlich geplanten Schienenhaltepunkte dargestellt.*

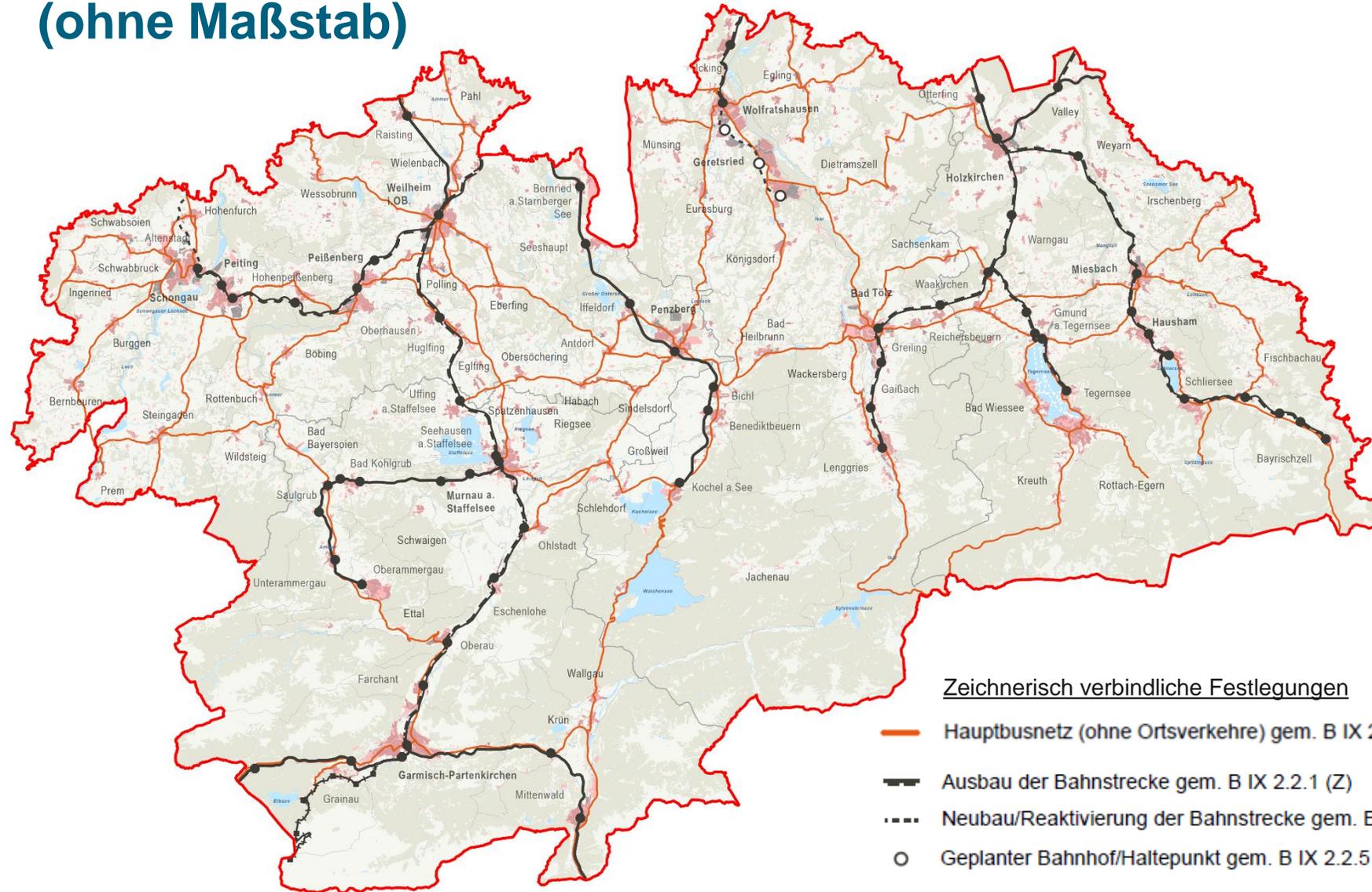
2.2.6 G Die Zahl höhengleicher Bahnübergänge soll verringert und Bahnübergänge sollen verkehrssicher beschränkt werden.

2.2.7 G Der Takt im Schienenverkehr soll verdichtet und die Fahrzeugkapazitäten sollen auch im Freizeitverkehr erhöht werden.

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrs – 2.3 Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs

- 2.3.1 Z Regionsweit ist ein getaktetes Hauptbusnetz mit Bündelungsfunktion zur leistungsfähigen Anbindung der Hauptorte der Gemeinden, Gewerbeschwerpunkte sowie stark frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen einzurichten. Das Hauptbusnetz ergibt sich aus der Karte 4.
- 2.3.2 Z Schnelle West-Ost-Linien sind mittels Expressbussen insbesondere auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a.Staffelsee (Alpenbus) zu realisieren.
- 2.3.3 G **Der Alpenbus soll über Schongau (– Marktoberdorf) zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Allgäu weitergeführt werden.**
- 2.3.4 G Zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Bedienung in der Fläche sollen Bedarfsverkehre und flexible Angebotsformen ausgebaut werden.
- 2.3.5 G Gewerbestandorte sollen durch ein auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Mobilitätsangebot leistungsfähig angebunden werden.
- 2.3.6 G Die Anbindung der Bahnhöfe soll verbessert und eine taktgerechte Verknüpfung mit dem Schienenverkehr sichergestellt werden.

# Auszug Karte 4: Festlegungen öffentlicher Verkehr (ohne Maßstab)



## Zeichnerisch verbindliche Festlegungen

- Hauptbusnetz (ohne Ortsverkehre) gem. B IX 2.3.1 (Z)
- Ausbau der Bahnstrecke gem. B IX 2.2.1 (Z)
- - - Neubau/Reaktivierung der Bahnstrecke gem. B IX 2.2.1 (Z) und 2.2.3 (G)
- Geplanter Bahnhof/Haltepunkt gem. B IX 2.2.5 (G)

## Bestehende Nutzungen

- Bahnstrecke mit Haltepunkt (Bestand)
- Zahnradbahn mit Haltepunkt (Bestand)

Eigene Darstellung, ohne Maßstab



- Verkehrsbündelung und bedarfsorientierter, leistungsfähiger Ausbau im regionalen Hauptnetz
- Funktions- und leistungsgerechter Erhalt im regionalen Nebennetz
- Verkehrssteuerung und Schutz der Bevölkerung vor Belastungen
- Erhöhung der Angebotsvielfalt (Elektromobilität, Sharing)

## 3. Straßenverkehr – 3.1 Leitlinien zur Gestaltung des Straßenverkehrs

- 3.1.1 G Das regionale Straßennetz soll in seinem Bestand leistungsfähig und verkehrssicher erhalten sowie bedarfsgerecht ergänzt werden.
- 3.1.2 G Ein Ausbau von Straßen soll dem Neubau grundsätzlich vorgezogen werden und Baumaßnahmen so gestaltet werden, dass Straßen ihre jeweilige Verbindungsfunktion erfüllen. Flächensparende und ökologisch verträgliche Lösungen sollen bevorzugt werden.
- 3.1.3 G Dem Schutz der Wohnbevölkerung vor negativen Umweltwirkungen des motorisierten Straßenverkehrs soll ein besonderer Stellenwert beigemessen werden.
- 3.1.4 G Im Zuge von Straßenplanungen sollen berücksichtigt werden:
- die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr,
  - die Anforderungen des Busverkehrs,
  - die Möglichkeiten zur Implementierung straßenbegleitender Linieninfrastruktur,
  - **ortsplanerische und städtebauliche Zielsetzungen der Kommunen.**

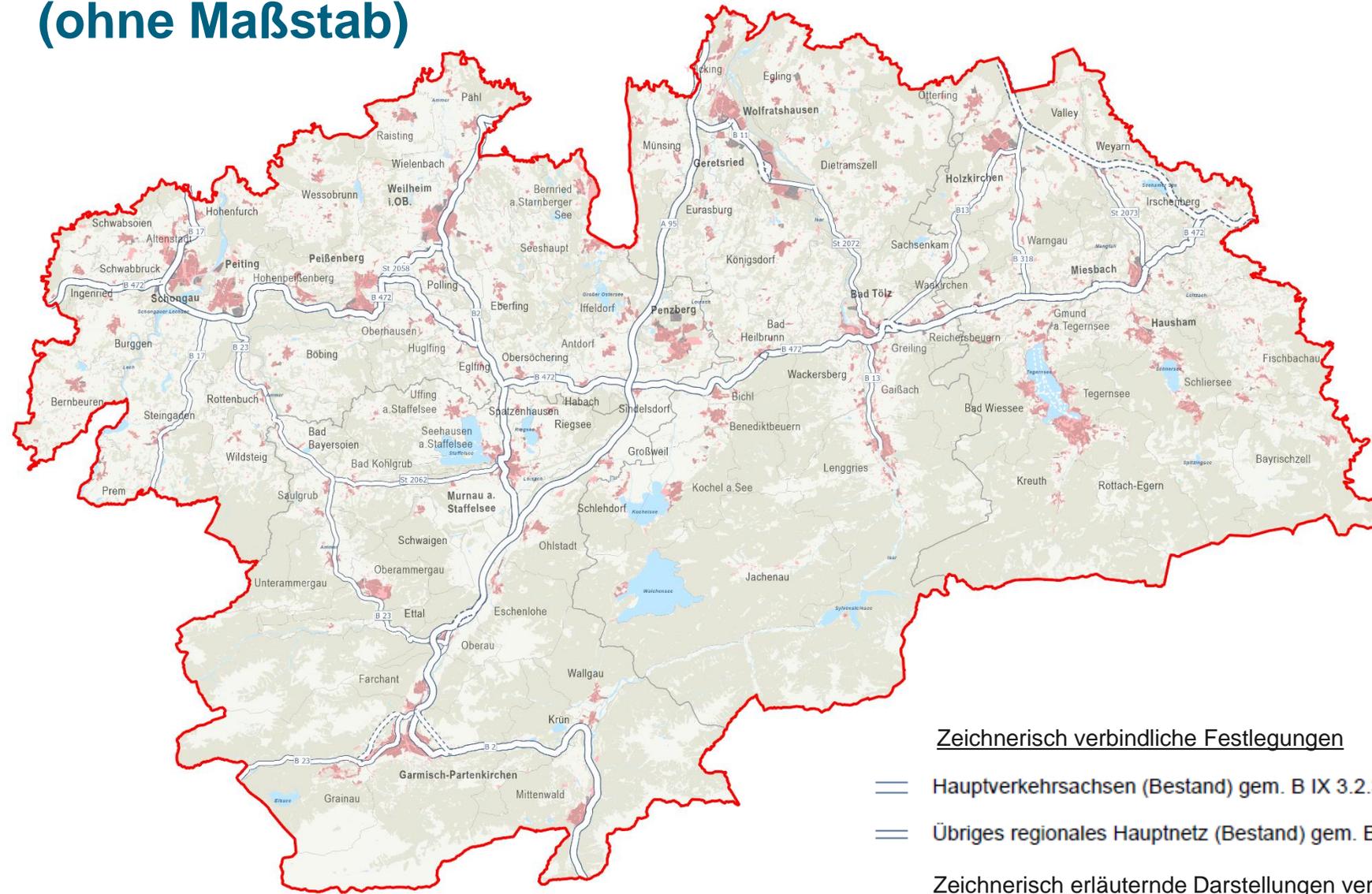
## 3. Straßenverkehr – 3.1 Leitlinien zur Gestaltung des Straßenverkehrs

- 3.1.5 G Potenziale moderner Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verkehrssteuerung sollen genutzt werden.
- 3.1.6 G An den Schnittpunkten der Hauptverkehrsachsen und deren Zubringern sollen Pendlerparkplätze als Park- und Mitfahrangebote eingerichtet und bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- 3.1.7 G Die Infrastruktur für Elektromobilität in der Region soll weiter ausgebaut werden.
- 3.1.8 G Lokale und regionale Carsharing-Angebote sollen gefördert werden.

## 3. Straßenverkehr – 3.2 Das regionale Hauptnetz

- 3.2.1 G Im regionalen Hauptnetz sollen sowohl weiträumige als auch möglichst umfassend lokale Verkehrsströme gebündelt werden. Das regionale Hauptnetz ergibt sich aus der Karte 4.
- 3.2.2 Z Das regionale Hauptnetz trägt die Hauptverkehrslast und ist einschließlich der Anschlussstellen und Streckenabschnitte mit Zubringerfunktion bedarfs- und leistungsgerecht auszubauen.
- 3.2.3 G Auf den Hauptverkehrsachsen des regionalen Hauptnetzes soll der Fernverkehr – insbesondere der überregionale Schwerlastverkehr – konzentriert werden und diese Hauptverkehrsachsen möglichst ortsdurchfahrtsfrei gestaltet werden. Die regionalen Hauptverkehrsachsen ergeben sich aus der Karte 4.

# Auszug Karte 4: Festlegungen Straßenverkehr (ohne Maßstab)



Zeichnerisch verbindliche Festlegungen

- == Hauptverkehrsachsen (Bestand) gem. B IX 3.2.3 (G)
- == Übriges regionales Hauptnetz (Bestand) gem. B IX 3.2.1 (G)

Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verb. Festlegungen

- Planerisch konkretisierte Trassen für Ausbauvorhaben gem. B IX 3.2.4 (Z)

Eigene Darstellung, ohne Maßstab

## 3. Straßenverkehr – 3.2 Das regionale Hauptnetz

3.2.4 Z Auf eine vorrangige Umsetzung folgender verbindlich geplanter oder bereits im Bau befindlicher Maßnahmen im regionalen Hauptnetz ist hinzuwirken:

- A 8 AK München-Süd – AS Holzkirchen,
- A 8 AS Holzkirchen – AD Inntal,
- B 2 Ausbau Wielenbach,
- B 2 OU Weilheim,
- B 2 N-OU Murnau a.Staffelsee,
- B 2 Eschenlohe – Oberau-Nord (Auerbergtunnel),
- B 2 OU Garmisch-Partenkirchen (Wanktunnel),
- B 23 OU Garmisch-Partenkirchen (Kramertunnel),
- B 23 OU Oberau,
- B 11 Verlegung westlich Geretsried,
- B 13 OU Holzkirchen,
- B 13 OU Großhartpenning,
- B 472 N-OU Bad Tölz,
- B 472 OU Waakirchen.

Zu 3.2.4 B *Die vorrangig umzusetzenden Maßnahmen im regionalen Hauptnetz sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Einstufung vordringlicher Bedarf (VB) und weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) enthalten bzw. in Bau. Gemäß den Analysen des Strukturgutachtens Oberland (2018) setzen die genannten Maßnahmen an ausgeprägten Kapazitätsengpässen an. In der Karte 4 sind die Maßnahmen enthalten, für die eine Entscheidung über den Trassenverlauf bereits erfolgt ist. Die Realisierung der genannten Ortsumgehungen ist vom Votum der betroffenen Gemeinden abhängig.*

## 3. Straßenverkehr – 3.2 Das regionale Hauptnetz

3.2.5 Z Auf eine vordringliche Berücksichtigung von Maßnahmen zur Beseitigung von verbleibenden Engpässen in den folgenden Streckenabschnitten ist bei der Fortschreibung der entsprechenden Straßenausbauprogramme hinzuwirken:

- A 95 nördlich AS Wolfratshausen
- B 11 / B 11a Wolfratshausen zur AS Wolfratshausen
- B 472 im Süden von Bad Tölz
- B 472 im Stadtgebiet von Miesbach

3.2.6 G Auf der Bundesstraße B 472 sollen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss durch eine Ausweitung der Überholmöglichkeiten erhöht werden.

## 3. Straßenverkehr – 3.3 Das regionale Nebennetz

- 3.3.1 Z Das Nebennetz ist in Ergänzung zum Hauptnetz funktions- und leistungsgerecht zu erhalten.
- 3.3.2 G 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.

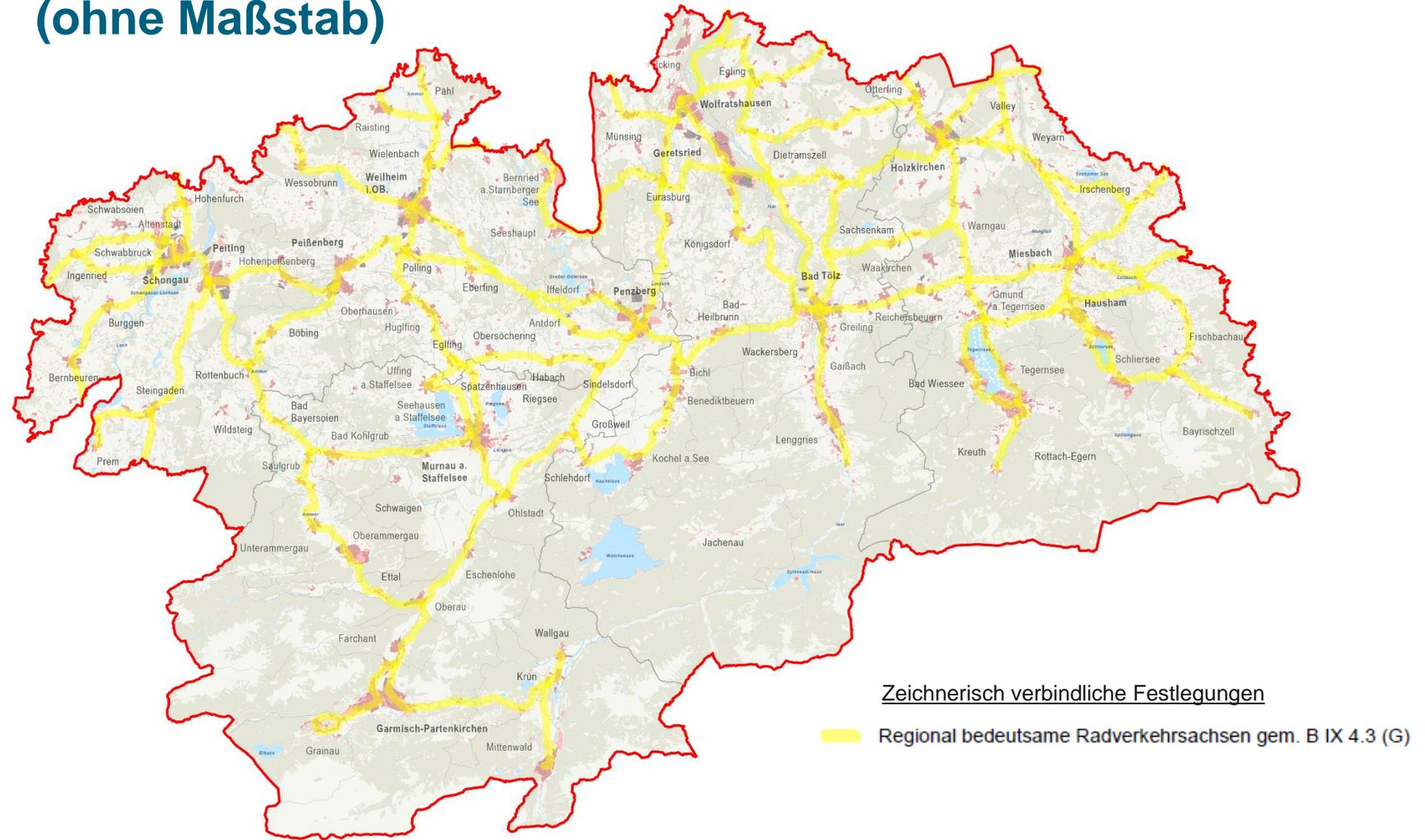


- Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Ausbau des regionalen Radwegenetzes
- Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr

## 4. Fuß- und Radverkehr

- 4.1 G Fuß- und Radverkehr sollen als attraktive Verkehrssysteme für die Nahmobilität gefördert und weiterentwickelt werden.
- 4.2 G Das regionale Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr soll zusammenhängend und sicher gestaltet, einheitlich beschildert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dafür sollen Planungen und Maßnahmen zwischen Gemeinden, Landkreisen und Baulasträgern abgestimmt werden.
- 4.3 G **Zur direkten und schnellen Verknüpfung der Hauptorte, Gewerbeschwerpunkte und Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr sollen insbesondere Radwegeverbindungen entlang der regional bedeutsamen Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr ausgebaut werden. Die Radverkehrsachsen ergeben sich aus der Karte 4.**

# Auszug Karte 4: Festlegungen Radverkehr (ohne Maßstab)



Eigene Darstellung, ohne Maßstab



- Bewältigung des Freizeitverkehrs, Stärkung von Alternativen zum MIV
- Anbindung stark frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen
- An Normallast orientierter Ausbau der Infrastruktur und Parkraumbewirtschaftung
- Attraktive Angebote für Übernachtungstouristen im öffentlichen Verkehr

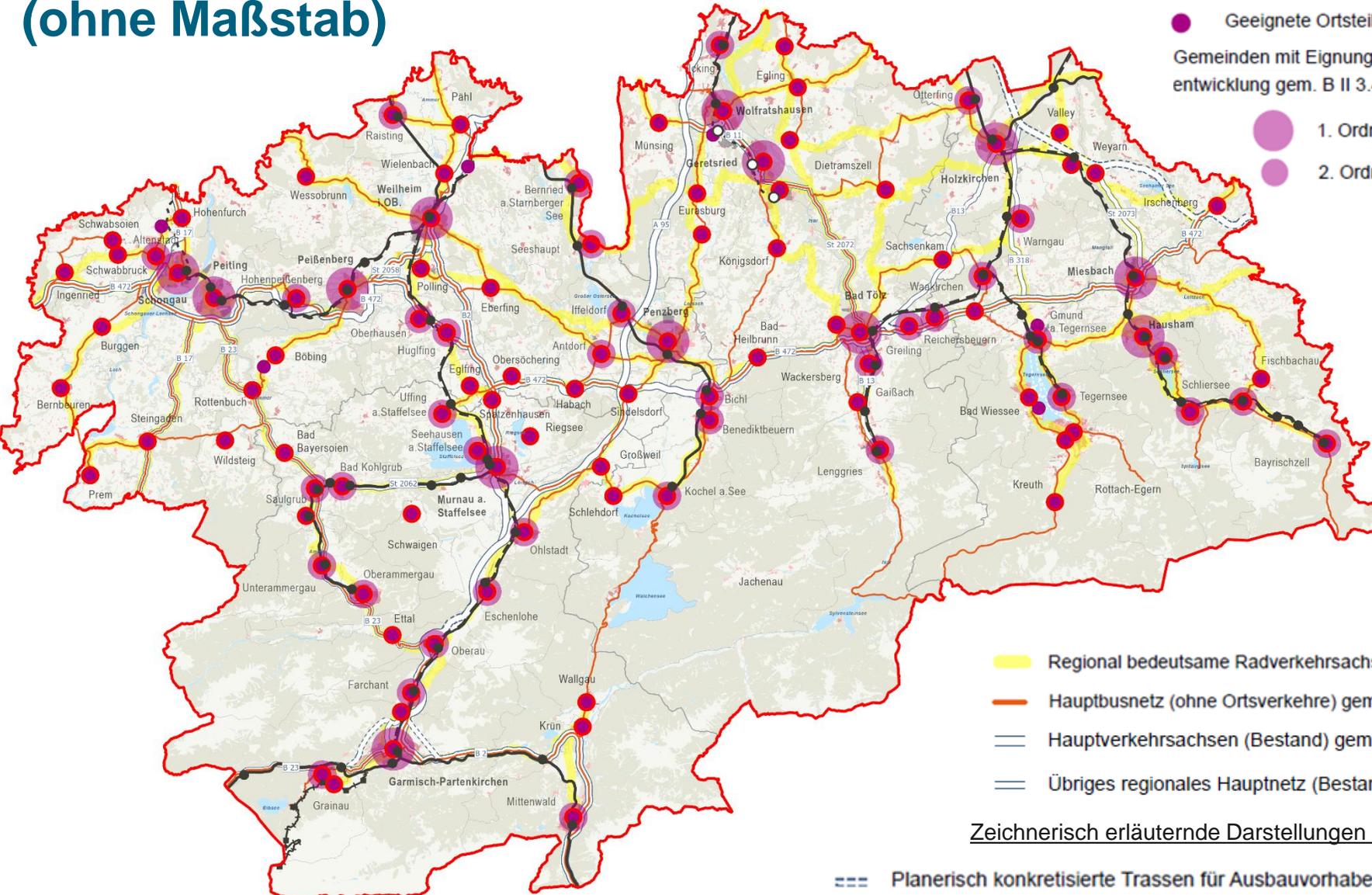
## 5. Freizeitverkehr

- 5.1 Z Zur Bewältigung des Freizeitverkehrs sind vorrangig Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.
- 5.2 G Die Anbindung stark frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im öffentlichen Verkehr soll verbessert und bei Neu- und Ausbauplanungen die Anforderung einer leistungsfähigen Anbindung im öffentlichen Verkehr vorrangig berücksichtigt werden.
- 5.3 G In hochfrequentierten Freizeit- und Tourismusdestinationen sollen die Verkehrsanlagen des motorisierten Individualverkehrs an der Normallast orientiert ausgebaut und Anlagen für den ruhenden Verkehr bewirtschaftet werden.
- 5.4 G Für Übernachtungstouristen sollen attraktive Tarifangebote im öffentlichen Verkehr ausgeweitet werden.

# Auszug Karte 4: Gesamtdarstellung (ohne Maßstab)

## Zeichnerisch verbindliche Festlegungen

- Hauptorte gem. B II 3.5 (G)
- Geeignete Ortsteile gem. B II 3.5 (G)
- Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung gem. B II 3.4 (G)
- 1. Ordnung
- 2. Ordnung



- Regional bedeutsame Radverkehrsachsen gem. B IX 4.3 (G)
- Hauptbusnetz (ohne Ortsverkehre) gem. B IX 2.3.1 (Z)
- Hauptverkehrsachsen (Bestand) gem. B IX 3.2.3 (G)
- Übriges regionales Hauptnetz (Bestand) gem. B IX 3.2.1 (G)

## Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verb. Festlegungen

- Planerisch konkretisierte Trassen für Ausbauvorhaben gem. B IX 3.2.4 (Z)
- Ausbau der Bahnstrecke gem. B IX 2.2.1 (Z)
- Neubau/Reaktivierung der Bahnstrecke gem. B IX 2.2.1 (Z) und 2.2.3 (G)
- Bahnstrecke mit Haltepunkt (Bestand)
- Zahnradbahn mit Haltepunkt (Bestand)
- Geplanter Bahnhof/Haltepunkt gem. B IX 2.2.5 (G)

Eigene Darstellung, ohne Maßstab

### Bestehende Nutzungen

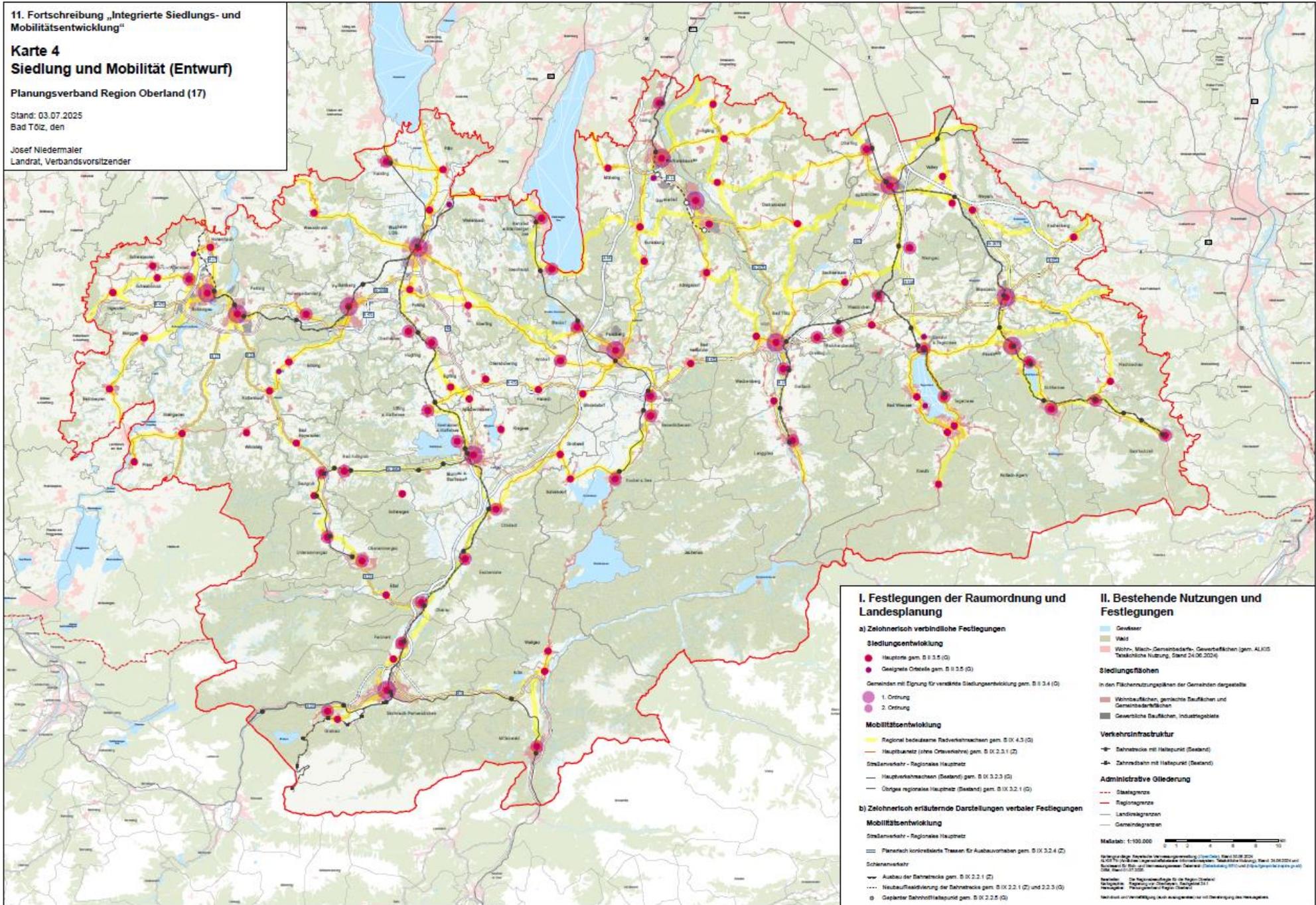
Sitzung des Planungsausschusses am 10.07.2025

**Karte 4  
Siedlung und Mobilität (Entwurf)**

Planungsverband Region Oberland (17)

Stand: 03.07.2025  
Bad Tölz, den

Josef Niedermaler  
Landrat, Verbandsvorsitzender



**I. Festlegungen der Raumordnung und Landesplanung**

**a) Zielhorizont verbindliche Festlegungen**

**Siedlungsentwicklung**

- Hauptort gem. § 13.5 (G)
- Geeignete Ortschaft gem. § 13.5 (G)
- Gemeinden mit Eignung für veränderte Siedlungsentwicklung gem. § 13.4 (G)
- 1. Ordnung
- 2. Ordnung

**Mobilitätsentwicklung**

- Regional bedeutsame Radverkehrsachsen gem. § IX 4.3 (G)
- Hauptbusnetz (ohne Ortsverkehr) gem. § IX 2.5.1 (Z)
- Straßenverkehr - Regionales Hauptnetz
- Hauptverkehrsachsen (Bestand) gem. § IX 3.2.3 (G)
- Übergang regionales Hauptnetz (Bestand) gem. § IX 3.2.1 (G)

**b) Zielhorizont erläuternde Darstellungen verbaler Festlegungen**

**Mobilitätsentwicklung**

- Straßenverkehr - Regionales Hauptnetz
- Planmäßig konkretisierbare Trassen für Ausbaumassnahmen gem. § IX 3.2.4 (Z)
- Schienenverkehr
- Ausbau der Bahntrasse gem. § IX 2.2.1 (Z)
- Neubaufestlegung der Bahntrasse gem. § IX 2.2.1 (Z) und 2.2.3 (G)
- Geplanter Bahnhofhaltepunkt gem. § IX 2.2.5 (G)

**II. Bestehende Nutzungen und Festlegungen**

- Gewässer
- Wald
- Wohn-, Milch-, Dienstbedarfs-, Gewerbetflächen (gem. ALKIS)
- Teilweiliche Nutzung (Stand 31.03.2024)

**Siedlungsflohen**

in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden dargestellt

- Wohnbauflächen, geneigte Bauflächen und Gemeindeflächen
- Gewerbliche Bauflächen, Industriegebiete

**Verkehrsinfrasturktur**

- Bahntrasse mit Haltepunkt (Bestand)
- Zahnradbahn mit Haltepunkt (Bestand)

**Administrative Gliederung**

- Staatsgrenze
- Regionsgrenze
- Landeshilfsregionen
- Gemeindegrenzen

Maßstab: 1:100.000

Informationen: Neuaufstellung des Regionalverkehrsplanungsprogramms (RVP) für die Region Oberland (17) im Auftrag des Planungsverbandes Region Oberland (17) vom 03.07.2025. Die Neuaufstellung des RVP ist im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Regionalverkehrsplanungsprogramms (RVP) für die Region Oberland (17) im Auftrag des Planungsverbandes Region Oberland (17) vom 03.07.2025.

Verantwortlich: Die Regionalbehörde für die Region Oberland (17) im Auftrag des Planungsverbandes Region Oberland (17) vom 03.07.2025.

Herstellung und Veröffentlichung durch den Planungsverband für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplanungsprogramms (RVP) für die Region Oberland (17) im Auftrag des Planungsverbandes Region Oberland (17) vom 03.07.2025.

**RPV 17**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**