

Planungsverband Region Oberland

Geschäftsstelle Region 17
Professor-Max-Lange-Platz 1
83646 Bad Tölz

**11. Fortschreibung des Regionalplans
für die Region Oberland (RP 17)
„Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“**

**Kapitel B II Siedlungsentwicklung und
Kapitel B IX Mobilitätsentwicklung**

ENTWURF

Stand gemäß Beschluss des Planungsausschusses am 09.12.2025

Unterlage für das erneute Beteiligungsverfahren gemäß Art. 16 BayLplG

Gegenstand des erneuten Beteiligungsverfahrens sind die Änderungen, die sich nach der Durchführung des ersten Beteiligungsverfahrens ergeben haben.

Änderungen ggü. dem ersten Beteiligungsverfahren sind blau markiert.

Inhalt

1. Änderungsbegründung

2. Verordnung (Ziele, Grundsätze) – *Entwurf*

3. Begründung – *Entwurf*

Anlage zur ... Verordnung (Karte 4 Siedlung und Mobilität) – *Entwurf*

Anlage zur ... Verordnung (Änderungskarte zu Karte 4 Siedlung und Mobilität) – *Entwurf*

Anhang Umweltbericht

Ablauf des Änderungsverfahrens

28.07.2014	Beschluss zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans durch die Verbandsversammlung
14.04.2016	Beschluss zur Erstellung des Strukturgutachtens für die Region Oberland durch den Planungsausschuss
25.07.2018	Beschluss der zentralen Ergebnisse des Strukturgutachtens für die Region Oberland als Grundlage für die Fortschreibung der Kapitel B II Siedlungswesen und B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen durch den Planungsausschuss
Juli bis Oktober 2021	Informelle Befragung der Kommunen zur Siedlungsentwicklung durch den Planungsverband
10.07.2025	Beschluss über Änderungsentwurf und Einleitung des förmlichen Beteiligungsverfahrens durch den Planungsausschuss
28.07.2025 bis 03.10.2025	Förmliches Beteiligungsverfahren
09.12.2025	Beschluss über Änderungsentwurf und Einleitung des erneuten förmlichen Beteiligungsverfahrens durch den Planungsausschuss
19.12.2025 bis 31.01.2026	Erneutes förmliches Beteiligungsverfahren
11.02.2026	Abschließende Beschlussfassung über Änderungsentwurf durch den Planungsausschuss

1. Änderungsbegründung

Zu § 1 der Verordnung

Gemäß Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 und Art. 14 Abs. 6 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-W), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juli 2024 (GVBl. S. 257), ist es Aufgabe der Landesplanung, ihre Raumordnungspläne bei Bedarf fortzuschreiben. Diese Aufgabe obliegt, soweit es die Regionalpläne betrifft, gemäß Art. 8 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 1 BayLplG den Regionalen Planungsverbänden. Gemäß Art. 21 Abs. 1 BayLplG sind Regionalpläne aus dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) zu entwickeln. Sie legen unter Beachtung der im LEP (zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.05.2023, in Kraft getreten am 01.06.2023, GVBl. S. 213) festgelegten Ziele der Raumordnung die anzustrebende räumliche Ordnung und Entwicklung einer Region fest.

Das Kapitel B II Siedlungswesen des Regionalplans für die Region Oberland ist in der derzeit gültigen Fassung seit dem Jahr 2001 in Kraft und wurde im Jahr 2010 mittels Teilfortschreibung um eine Festlegung zur Wieskirche punktuell ergänzt. Das Kapitel B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen ist seit der Erstfassung des Regionalplans aus dem Jahr 1988 in Kraft. Die Fortschreibung des Regionalplans für die Region Oberland ist notwendig, um ihn an die veränderten raumordnerischen Vorgaben im Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG) und Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) anzupassen, die seit Inkrafttreten der Kapitel B II und B IX mehrfach geändert bzw. fortgeschrieben wurden.

Die Fortschreibung der Kapitel B II und B IX ist aus Sicht des Planungsverbands insbesondere auf Grund verschiedener struktureller Veränderungen und Herausforderungen in der Region dringend erforderlich. Diese umfassen in erster Linie das anhaltende Wachstum der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Verkehrs und die damit einhergehenden teilträumlichen Überlastungen, sowie den demographischen Wandel und den Klimawandel.

Bereits am 28.07.2014 hat die Versammlung des Planungsverbands Region Oberland die Gesamtfortschreibung des Regionalplans beschlossen. In der Folge wurde durch die Arbeitsgemeinschaft aus MVV Consulting der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und der Schlothauer & Wauer GmbH (zuvor Transver GmbH) bis 2018 ein regionsweites Strukturgutachten erstellt. Das Gutachten zeigt Engpässe und Überlastungen im motorisierten Individualverkehr sowie Defizite im öffentlichen Verkehr und Fahrradverkehr auf und stellt fest, dass der öffentliche Verkehr nicht konkurrenzfähig ist. Vor diesem Hintergrund identifiziert das Strukturgutachten den angebotsorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs **und eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung** als zentrale regionale Handlungsfelder. **In diesem Sinne soll insbesondere die verstärkte Siedlungsentwicklung an Standorten konzentriert werden, welche**

sich bereits durch eine vergleichsweise leistungsfähige Anbindung an den schienengebunden öffentlichen Personenverkehr auszeichnen und eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen (darunter Gewerbe, Dienstleistungen, Bildung Gesundheitsinfrastruktur) aufweisen. Den im Strukturgutachten aufgezeigten Engpässen, Überlastungen und Handlungserfordernissen werden die bestehenden Regionalplankapitel B II Siedlungswesen sowie B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen nicht mehr gerecht und sind daher dringend fortschreibungsbedürftig.

Die Fortschreibung der Regionalplankapitel B II und B IX erfolgt in einer gebündelten Fortschreibung „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ und dient der Aktualisierung gemäß den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP). Insbesondere zielt die Fortschreibung auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung und einen sparsamen Umgang mit Fläche im Sinne von 3.1 LEP. Besonderer Fokus liegt dabei auf der abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung bzw. Siedlungs- und Flächenentwicklung (3.1.2 und 3.1.3 LEP). Gleichzeitig berücksichtigt die Fortschreibung die Ziele, die Verkehrsinfrastruktur in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und nachhaltig zu ergänzen, verkehrsträgerübergreifend auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung hinzuwirken sowie die Flächenbedienung durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern (4.1.1, 4.1.2 und 4.1.3 LEP). Die integrierte Betrachtung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung erfolgt dabei insbesondere unter Berücksichtigung des demographischen Wandels bei Daseinsvorsorge und Siedlungsentwicklung (1.2 LEP) und in engem Zusammenspiel mit den Anforderungen durch den Klimawandel (1.3 LEP).

Damit zielt die Fortschreibung darauf ab, die landesweiten Vorgaben des LEP hinsichtlich einer nachhaltigen und abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung auf der regionalen Ebene umzusetzen und gemäß den spezifischen regionalen Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Handlungsbedarfen Festlegungen zur Gestaltung der regionalen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung zu treffen.

Mit der vorliegenden Fortschreibung werden die bisherigen Kapitel B II Siedlungswesen und B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen vollständig neu gefasst, wobei die Festlegungen unter B IX 5 Nachrichtwesen ersatzlos entfallen, weil sie technisch überholt sind und kein regionalplanerischer Steuerungsbedarf mehr besteht.

Zu § 2 (Inkrafttreten)

§ 2 enthält die erforderliche Regelung über das Inkrafttreten.

2. Verordnung (Ziele, Grundsätze) – ENTWURF

... Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Regionalplan für die Region Oberland

(11. Fortschreibung) vom ... [einzusetzen: Ausfertigungsdatum]

Auf Grund von Art. 22 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 in Verbindung mit Art. 14 Abs. 6 Satz 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-W, zuletzt geändert durch § 4 des Gesetzes vom 23. Juli 2024 (GVBl. S. 257)) erlässt der Planungsverband Region Oberland folgende Verordnung:

§ 1

(1) Die normativen Vorgaben des Regionalplans Oberland Kapitel B II Siedlungswesen (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung des Regionalplans Oberland vom 18. August 1988, GVBl. Seite 276, zuletzt geändert durch die Siebte Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberland vom 03. Juni 2020, OBABl. Nr. 16 Seite 161) werden durch folgende Festlegungen ersetzt:

B II Siedlungsentwicklung

1		Leitbild
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.
2.		Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung
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.
2.2	Z	Der Entstehung von Baulücken ist durch geeignete Instrumente entgegenzuwirken.
2.3	G	<p>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.</p> <p>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.</p>
2.4	G	Eine weitere Zersiedelung 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.

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	<p>Alle Gemeinden der Region sollen im Rahmen ihrer organischen Entwicklung ihre gewachsenen Strukturen erhalten und sich angemessen weiterentwickeln [Entwicklungsgrundsatz].</p> <p>Eine darüber hinausgehende verstärkte Siedlungsentwicklung soll sich vorrangig auf Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung konzentrieren.</p>
3.4	Z	Für eine verstärkte Siedlungsentwicklung eignen sich vorrangig größere Gemeinden, 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, Zersiedelung 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.
3.5	Z	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.
3.7	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:

		<ul style="list-style-type: none"> • 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.
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.
4.4	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 ökologische Freiräume und landwirtschaftlich genutzte Freiflächen sollen von neuen Siedlungsflächen freigehalten werden.

4.6	G	<p>Zur Verbesserung der ökologischen Qualitäten und Leistungen von Siedlungs- und Freiflächen sollen insbesondere Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zur Erhaltung gliedernder innerörtlicher Grünflächen und deren Verbindung zur freien Landschaft, • zur Vermeidung der Versiegelung des Bodens, • zur Anpassung an den Klimawandel <p>genutzt werden.</p>
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.
5.4	Z	Camping- und Wohnmobilstellplätze sind in der gesamten Region nur zu errichten, sofern sie überwiegend auf Dauer wechselnden Besuchern zur Erholung dienen.

(2) Die normativen Vorgaben des Regionalplans Oberland Kapitel B IX Verkehrs- und Nachrichtenwesen (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung des Regionalplans Oberland vom 18. August 1988, GVBl Seite 276, zuletzt geändert durch die Siebte Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberland vom 03. Juni 2020, OBABI Nr. 16, Seite 161) werden durch folgende Festlegungen ersetzt:

B IX Mobilitätsentwicklung

1		Leitbild
1.1	G	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
1.2	G	<p>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.</p>
1.3	G	<p>Verkehrsflächen sollen flächeneffizient ausgestaltet werden. Insbesondere Flächen für den ruhenden Verkehr sollen mehrfach genutzt und versickerungsfähig ausgeführt werden.</p>

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.
2		Öffentlicher Verkehr
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.
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.
2.2		Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr
2.2.1	Z	Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots im regionalen Schienenverkehr sind insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> • die Strecke (Tutzing –) Weilheim i.OB – Murnau a.Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen möglichst zweigleisig auszubauen,

		<ul style="list-style-type: none"> • 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 i.OB – Schongau zu elektrifizieren, • die Strecke Weilheim i.OB – Geltendorf zu elektrifizieren.
2.2.2	G	Die Realisierung einer West-Ost-Verbindung im Schienenverkehr soll langfristig angestrebt werden.
2.2.3	Z	Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg/Kaufering) ist zu reaktivieren.
2.2.4	G	Trassen für den künftigen Ausbau des Schienenverkehrs sollen von entgegenstehenden raumbedeutsamen Nutzungen oder Maßnahmen freigehalten werden. Bestehende Trassen und Gleisanschlüsse sollen erhalten werden.
2.2.5	Z	Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten sind folgende zusätzliche Haltepunkte einzurichten. <ul style="list-style-type: none"> • Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd, • Schongau-Klinikum, • Oberlaindern (Gemeinde Valley), • Föching (Markt Holzkirchen), • Wielenbach und Wilzhofen, • Polling, • Huglfing-Ort, • Burgrain, Kainzenbad und Kaltenbrunn (Markt Garmisch-Partenkirchen).
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, die Fahrzeiten verkürzt und die Fahrzeugkapazitäten sollen auch im Freizeitverkehr erhöht werden.
2.3		Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs

2.3.1	Z	Regionsweit ist ein getaktetes Hauptbusnetz mit Bündelfunktion 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/Peiting (– 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.
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	Der Schutz der Wohnbevölkerung vor negativen Umweltwirkungen und Unfallgefahren durch den motorisierten Straßenverkehr soll priorisiert werden.
3.1.4	G	Im Zuge von Straßenplanungen sollen berücksichtigt werden: <ul style="list-style-type: none"> • die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr, • die Anforderungen des Busverkehrs, • die Möglichkeiten zur Implementierung straßenbegleitender Linieninfrastruktur, • ortsplanerische und städtebauliche Zielsetzungen der Kommunen.

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 in ihrer Ausstattung verbessert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.
3.1.7	G	Die Infrastruktur für Elektromobilität von Pkw, Lkw, Nutzfahrzeugen und Fahrrädern in der Region soll weiter ausgebaut werden.
3.1.8	G	Lokale und regionale Carsharing-Angebote sollen gefördert werden.
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.
3.2.4	Z	<p>Auf eine vorrangige Umsetzung folgender verbindlich geplanter oder bereits im Bau befindlicher Maßnahmen im regionalen Hauptnetz ist hinzuwirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A 8 AK München-Süd – AS Holzkirchen, • A 8 AS Holzkirchen – AD Inntal, • B 2 Ausbau Wielenbach, • B 2 OU Weilheim i.OB, • B 2 N-OU Murnau a.Staffelsee, • B 2 Eschenlohe – Oberau-Nord (Auerberg tunnel), • 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,

		<ul style="list-style-type: none"> • B 472 OU Waakirchen.
3.2.5	Z	<p>Auf eine vordringliche Berücksichtigung von Maßnahmen zur Beseitigung von verbleibenden Engpässen in den folgenden Streckenabschnitten ist bei der Fortschreibung der entsprechenden Straßenausbauprogramme hinzuwirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Auf der Bundesstraße B 472 sollen Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss durch eine Ausweitung der Überholmöglichkeiten erhöht werden.</p>
3.3		<p>Das regionale Nebennetz</p>
3.3.1	Z	<p>Das Nebennetz ist in Ergänzung zum Hauptnetz funktions- und leistungsgerecht zu erhalten.</p>
3.3.2	G	<p>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.</p>
4.		<p>Fuß- und Radverkehr</p>
4.1	G	<p>Fuß- und Radverkehr sollen als attraktive Verkehrssysteme für die Nahmobilität gefördert und weiterentwickelt werden.</p>
4.2	G	<p>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 Baulastträgern abgestimmt werden.</p>
4.3	Z	<p>Zur direkten und schnellen Verknüpfung der Hauptorte, Gewerbeschwerpunkte und Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr sind insbesondere Radwegeverbindungen entlang der regional bedeutsamen Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr auszubauen. Die Radverkehrsachsen ergeben sich aus der Karte 4.</p>
5.		<p>Freizeitverkehr</p>
5.1	Z	<p>Zur Bewältigung des Freizeitverkehrs sind vorrangig Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.</p>
5.2	G	<p>Die Anbindung stark frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen im öffentlichen Verkehr soll verbessert und bei Neu- und Ausbauplanungen die Anforderung</p>

		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.
6.		Seenschifffahrt
6.1	G	Ein bedarfsgerechtes Angebot der Linienschifffahrt im Freizeit- und Alltagsverkehr soll auf den Seen der Region Oberland gewährleistet werden.

§ 2

Diese Verordnung tritt am ... *[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens]* in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt treten die bisherigen Regelungen unter B II und B IX außer Kraft.

Bad Tölz,[Datum].....

Planungsverband Region Oberland

.....

Landrat, Verbandsvorsitzender

3. Begründung – ENTWURF

Begründung zu § 1 Abs. 1 der Verordnung

B II Siedlungsentwicklung

Zu 1		Leitbild
Zu 1.1	B	<p><i>Die Attraktivität der Region als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort hat grundsätzlich positive Auswirkungen. Das anhaltende Bevölkerungswachstum und die steigende Zahl Erholungssuchender haben jedoch auch eine stetige Steigerung der Verkehrsmengen und eine Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen zur Folge. Es besteht die Gefahr, dass bei unzureichender Koordination der verschiedenen Raumnutzungsansprüche die bestehenden Standortqualitäten durch dauerhafte Überlastungen an Wert verlieren und die gewachsenen Siedlungsstrukturen überprägt werden („Region unter Druck“).</i></p> <p><i>Das Leitbild der Region der kurzen Wege stellt auf die engen Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ab und betont die Maßgabe einer siedlungsstrukturellen Entwicklung mit möglichst kurzen Wegen. Die Entwicklung von Siedlungsstrukturen, die dem Leitbild der Region der kurzen Wege Rechnung tragen, zeichnen sich dadurch aus, dass die Wege zwischen alltäglichen Aufgaben (Arbeiten, Bildung, Versorgung, Wohnen etc.) kurz sind und im Grundsatz auch im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) bewältigt werden können. Kennzeichen einer Region der kurzen Wege sind kompakte,utzungsgemischte und vielfältige Siedlungsstrukturen, die sich in den Hauptorten mit ihren Daseinsvorsorgeeinrichtungen und einer vergleichsweise guten Anbindung im öffentlichen Verkehr (ÖV) konzentrieren.</i></p> <p><i>Die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf leistungsfähige Anschlüsse an das öffentliche Verkehrsnetz und das Vorhandensein eines räumlich gebündelten Angebots an Versorgungs-, Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen (abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung) befördern die:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Bündelung und Reduzierung der Verkehrslast im motorisierten Individualverkehr,</i> <i>• Sicherung der Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen,</i> <i>• Auslastung bestehender Infrastrukturen,</i>

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Steigerung der Effizienz öffentlicher Investitionen (in Infrastrukturen, den ÖV),</i> • <i>Erhöhung der Ressourcen- und Flächeneffizienz,</i> • <i>Lenkung des regionalen Wachstums auf geeignete und zukunftsfeste Standorte,</i> • <i>Minimierung von Raumnutzungskonflikten,</i> • <i>Sicherung von Freiflächen und Freiräumen sowie ihrer Funktionen und Nutzungen, insbesondere auch zum Schutz der Bevölkerung vor Klimawandelfolgen,</i> • <i>Möglichkeit der Bereitstellung klimaneutraler, kostengünstiger Energieversorgung.</i>
Zu 1.2	B	<p><i>Die Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit und Abstimmung im Bereich der Siedlungsentwicklung trägt den überörtlichen Abhängigkeiten und Wirkungen in der Region Rechnung. Die Ausweisung größerer Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- und Infrastrukturflächen hat regelmäßig Auswirkungen über die jeweilige Standortgemeinde hinaus. Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit und Abstimmung bestehen Möglichkeiten, größere Siedlungsflächen an besonders geeigneten Standorten zu bündeln und andere Standorte dadurch zu entlasten.</i></p> <p><i>Bei der Schaffung zusätzlicher Freizeit- und Tourismusangebote soll in der interkommunalen Kooperation eine stärkere räumliche und saisonale Verteilung angestrebt werden, um teilräumliche Überlastungen zu vermeiden und bereits stark beanspruchte touristische Destinationen zu entlasten.</i></p>
Zu 1.3	B	<p><i>Die Region zeichnet sich durch eine intensive regionsweite Zusammenarbeit aus. Die Kooperation der Mitglieder des Planungsverbands Region Oberland in der Regionalentwicklung eröffnet die Möglichkeit, regionsweit bedeutsame Projekte und Maßnahmen in der Siedlungsentwicklung sowie verwandten Themenfeldern abzustimmen und umzusetzen. Daneben erlaubt die Mitwirkung in überregionalen Zusammenschlüssen die verkehrlichen und infrastrukturellen Wechselwirkungen mit dem Verdichtungsraum München möglichst verträglich zu gestalten.</i></p>
Zu 1.4	B	<p><i>Die Gemeinden im Oberland sind oftmals mit einer fehlenden Verfügbarkeit von geeigneten Siedlungsflächen und einem gleichzeitig hohen Siedlungsdruck konfrontiert. Zur Umsetzung einer nachhaltigen flächensparenden Siedlungsentwicklung im Rahmen der Innenentwicklung kommt einer strategischen Ausrichtung der Siedlungsentwicklung, der vorausschauenden Sicherung geeigneter Siedlungsflächen und einem kontinuierlichen Flächenmanagement eine zentrale Bedeutung zu.</i></p> <p><i>Eine strategische Ausrichtung der gemeindlichen Siedlungsentwicklung, etwa im Rahmen der Erarbeitung von Entwicklungskonzepten der Städtebauförderung oder der</i></p>

		<p><i>Land- und Dorfentwicklung, trägt dazu bei, kommunale Entwicklungsvorstellungen zu schärfen und räumlich zu konkretisieren sowie Herausforderungen, Zielsetzungen und Handlungsfelder der Siedlungsentwicklung zu identifizieren. Bestandteil einer strategischen Siedlungsentwicklung ist zudem die vorausschauende Sicherung von Bauflächen für künftige Siedlungserweiterungen durch die Kommune, um den gemeindlichen Zugriff auf geeignete Flächen für Entwicklungsvorhaben sicherzustellen.</i></p> <p><i>Aufbau und Pflege eines kommunalen Flächenmanagements, etwa im Rahmen der Erarbeitung o.g. Entwicklungskonzepte oder in kommunaler Eigenregie, dient der Erhebung der oftmals umfangreichen Potenzialflächen in den Siedlungsgebieten (d.h. Leerstände, Baulücken und unbebaute Flächen mit Baurecht bzw. im unbeplanten Innenbereich sowie im Flächennutzungsplan dargestellte Bauflächen ohne Baurecht) und deren plangraphischer Darstellung einschließlich Angaben zur Verfügbarkeit. Teil eines kommunalen Flächenmanagements ist darüber hinaus die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen zur Mobilisierung von Potenzialflächen der Innenentwicklung.</i></p>
Zu 2		Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung
Zu 2.1	B	<p><i>Eine vorrangige Innenentwicklung ist wesentlich für die Stärkung der Ortszentren als Mittelpunkte der Gemeinden, für die Sicherung der Auslastung der Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen und die Reduktion der infrastrukturellen Erschließungskosten. Innenentwicklung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme, zu kompakten Siedlungsstrukturen und zum Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie landschaftsprägender und naturschutzfachlich wertvoller Freiflächen.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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, die dem gesetzlichen Biotopschutz unterliegen oder als Aus-</i></p>

		<i>gleichs- bzw. Pufferflächen in Bezug auf Hitze-, Überschwemmungs- oder Geogefahren wirken.</i>
Zu 2.2	B	<p><i>Den Gemeinden stehen für die Siedlungsentwicklung geeignete Potenzialflächen in den Siedlungsgebieten auf Grund entgegenstehender Eigentümerinteressen häufig nicht zur Verfügung. Zugleich bestehen eine große Nachfrage nach Siedlungsflächen sowie naturräumlich oder topographisch bedingte Restriktionen bei der Außenentwicklung von Siedlungsflächen. 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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Kommunalen Zwischenerwerb von Bauland,</i> <i>• Grundstücksvergabe durch die Gemeinde nur mit Bauverpflichtung und Rückkaufsrechten,</i> <i>• Baugebote nach § 176 BauGB,</i> <i>• Erlass von städtebaulichen Satzungen,</i> <i>• Zielbindungen in städtebaulichen Verträgen,</i> <i>• Nutzung des kommunalen Vorkaufsrechts,</i> <i>• Aufhebung von Bebauungsplänen,</i> <i>• vorübergehende Sicherung von Flächen mittels Veränderungssperre.</i>
Zu 2.3	B	<p><i>Der Bau von Siedlungen und Verkehrswegen ist die wesentliche Ursache für die Neuinanspruchnahme von Freiflächen. Um den Flächenverbrauch zu verringern, ist eine effiziente Nutzung von bestehenden sowie neu zu erschließenden Siedlungs- und Verkehrsflächen sicherzustellen. Den wesentlichen Hebel bilden dabei eine bauliche Verdichtung und Mehrfachnutzung.</i></p> <p><i>Eine effizientere Flächennutzung trägt insbesondere durch eine bauliche Verdichtung zum effizienten Einsatz von Energie und Baustoffen bei und unterstützt den Ressourcen- und Klimaschutz. Durch die Erhöhung der Zahl potentieller Nutzer wird die Auslastung bestehender Infrastrukturen verbessert und eine leistungsfähige Erschließung im öffentlichen Verkehr ermöglicht. Außerdem senkt eine effizientere Flächennutzung die Kosten je Wohneinheit, da Grundstücks-, Herstellungs- und Erschließungskosten auf eine größere Zahl von Nutzern verteilt werden. Insbesondere eine maßvolle Verdichtung jenseits einer reinen Einzel- und Doppelhausbebauung birgt bereits hohe Effizienzgewinne.</i></p>

		<p><i>Zudem werden die überlieferten Qualitäten der Freiräume und Landschaftsbilder bewahrt sowie landwirtschaftlich genutzte und der Erholung dienende Flächen geschont.</i></p> <p><i>Die Steigerung der Flächeneffizienz umfasst u.a. die folgenden Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mehrgeschossige Bebauung bei Nachverdichtung und Neubau mit einer Stapelung von Nutzungen,</i> • <i>Nutzung geeigneter Dachflächen für die Energiegewinnung und Dachbegrünung insbesondere im gewerblichen Bereich zur Verbesserung der Energieautarkie, des Regenwasserrückhalts, der Biodiversität und des Bioklimas,</i> • <i>Bündelung der Flächen für den ruhenden Verkehr, etwa in Parkhäusern oder Tiefgaragen,</i> • <i>Reduktion des Raumbedarfs des ruhenden Verkehrs durch Nutzung von gut im ÖV erschlossenen Standorten und die Umsetzung von Mobilitätskonzepten,</i> • <i>Überbauung monofunktionaler Parkplätze (z.B. mit Solarcarports).</i> <p><i>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.</i></p>
Zu 2.4	B	<p><i>Eine zersiedelte Siedlungsstruktur kennzeichnet sich insbesondere durch Streubebauung und hat eine Reihe unerwünschter Auswirkungen. Dazu zählen insbesondere die Einschränkung der Funktionsfähigkeit von Freiräumen, hohe Kosten für die Erschließung im öffentlichen Verkehr und eine mangelnde Auslastung liniengebundener Verkehrsangebote, die Zunahme der Weglängen im Alltagsverkehr und eine stärkere Angewiesenheit auf den motorisierten Individualverkehr sowie ein erhöhter Kosten- und Ressourceneinsatz für die Errichtung und Instandhaltung von Leitungen und Infrastrukturen. Zur Vermeidung einer weiteren Zersiedelung sollen Ansatzpunkte für eine weitere Besiedlung im Außenbereich grundsätzlich vermieden und zusammenhängende Freiflächen zwischen den Siedlungseinheiten erhalten werden.</i></p>

		<p><i>Eine kompakte Siedlungsentwicklung kennzeichnet sich durch die Bündelung und Konzentration von neuen Siedlungsflächen an geeigneten Siedlungseinheiten, insbesondere den Hauptorten der Gemeinden, so dass die Siedlungsflächenzunahme zu keiner wesentlichen Erhöhung des regionalen Zersiedelungsgrades führt. Eine kompakte Siedlungsentwicklung vermeidet ein spornartiges, ungegliedertes oder bandartiges Ausgreifen in den Freiraum und stellt eine klare Trennung zwischen Siedlungs- und Freiraum mittels definierter Ortsränder sicher. Dadurch können freie Landschaftsbereiche von Besiedlung freigehalten, die regionale Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten und die Verkehrsabwicklung im Umweltverbund gestärkt werden.</i></p> <p><i>Die Vermeidung ungegliederter, bandartiger Siedlungsstrukturen durch ausreichende und vernetzte Freiflächen zwischen den Siedlungseinheiten grenzt der Ortsteile als eigenständige Siedlungskörper ab und erhält wichtige siedlungsnaher Naherholungsräume. Zudem werden so siedlungsnaher Freiflächen in ihren Funktionen für den klimatischen Ausgleich und als ökologisch bedeutsame Lebensräume für Tiere und Pflanzen bewahrt.</i></p>
Zu 2.5	B	<p><i>Vor dem Hintergrund der absehbar weiterhin wachsenden und gleichzeitig alternden Regionsbevölkerung und der damit einhergehenden Zunahme des Anteils älterer Menschen und alleinstehender Menschen wird, die Nachfrage nach Wohnraum in der Region auch weiterhin steigen, sich in ihrer Qualität jedoch verschieben. Daher kommt einer bedarfsgerechten Wohnbauflächenentwicklung, die an den absehbaren Bedarfen Maß nimmt eine zentrale Rolle bei der Entwicklung zukunftsfähiger Siedlungsstrukturen zu. Dabei soll der zunehmenden demographischen und sozialen Vielfalt der Wohnungsnachfrage durch entsprechende Wohnraumangebote Rechnung getragen und die Vielfalt an Wohnformen befördert werden, v.a. durch kleinere, altersgerechte und barrierefreie Wohnformen, Wohnraum für alleinstehende Personen und Familien, Mehrgenerationenwohnen und gemeinschaftliches Wohnen, Mietwohnraum und Wohneigentum. Die Realisierung von altersgerechten Wohnformen und Mehrgenerationenwohnen in den Hauptorten und Ortskernen der Gemeinden trägt dazu bei, eine Erschließung durch den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und die Wege zu den Versorgungseinrichtungen kurz zu halten.</i></p> <p><i>Die Schaffung preisgünstiger Wohnangebote ist nicht nur für einkommensschwächere Haushalte notwendig, sondern angesichts der hohen Boden- und Mietpreise sowie gestiegenen Bau- und Kapitalkosten zunehmend auch für Haushalte der Mittelschicht von Bedeutung. Für die Region ist dies nicht nur aus Gründen der Fachkräftesicherung entscheidend, sondern auch, um die soziale Durchmischung in den Siedlungsgebieten zu</i></p>

		<p><i>erhalten und der Abwanderung Wohnungssuchender vorzubeugen.</i></p> <p><i>Im Mehrfamilienhausbau können staatliche Förderungen, z.B. im Rahmen der Einkommensorientierten Förderung (EOF) und des Kommunalen Wohnraumförderprogramms (KommWFP) sowie alternative Trägermodelle wie Genossenschaften oder Baugemeinschaften Abhilfe schaffen. Die Gemeinden können daneben durch die vergünstigte Überlassung von Baugrundstücken breiten Teilen der Bevölkerung die Möglichkeit zur Errichtung selbstgenutzten Wohneigentums bieten.</i></p>
Zu 2.6	B	<p><i>Neben dem Verkehrsbereich bestehen insbesondere bei der Siedlungsentwicklung große Potentiale zur Einsparung und zur effizienten Nutzung von Energie sowie zur Klimaschonung. Die Nutzung vorhandener Energie- und Versorgungsleitungen wirkt kostensenkend und trägt zur besseren Auslastung bestehender Infrastrukturen bei. Bei der Planung neuer Siedlungsgebiete soll daher eine nachhaltige Strom- und Wärmeversorgung sowie Möglichkeiten der Erzeugung nachhaltiger Energie berücksichtigt werden. Die gemeindliche Bauleitplanung soll dabei die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine effiziente Energienutzung und einen hohen Versorgungsgrad mit erneuerbaren Energien schaffen. Durch eine kompakte Siedlungsentwicklung und verdichtete Bauformen wird zudem der Einsatz leitungsgebundener Energienetze (v.a. Wärme) begünstigt. Die Nutzung der Potentiale erneuerbarer Energien im Neubau und im Bestand reduziert den Ausstoß von Treibhausgasemissionen.</i></p>
Zu 2.7	B	<p><i>Klimatische Veränderungen wirken sich räumlich innerhalb und außerhalb von Siedlungen bedingt durch Topographie, Landnutzung oder Versiegelung etc. unterschiedlich stark aus. Zur Anpassung der regionalen Siedlungsstruktur an den Klimawandel ist es daher eine wesentliche räumliche Vorsorgemaßnahme, Siedlungsflächen vorrangig möglichst außerhalb von Bereichen zu entwickeln, die durch Naturgefahren und Extremwetter gefährdet sind. Da diese räumlichen Gunstlagen regional begrenzt sind und ihre Entwicklung dazu beiträgt, Schadens- und Gefahrenpotenziale möglichst gering zu halten, ist außerdem eine besonders flächeneffiziente Entwicklung dieser Standorte unerlässlich. So kann hohen finanziellen Aufwendungen, materiellen Verlusten und Ressourcenbedarfen, die im Schadensfall durch klimawandelbedingte Naturgefahren und Extremwetter entstehen können, vorgebeugt werden.</i></p> <p><i>Für das Funktionieren des gesellschaftlichen Lebens, insbesondere im Krisenfall, ist die Erreichbarkeit und die Aufrechterhaltung von gesellschaftlich relevanten Infrastrukturen und Einrichtungen wesentlich, insbesondere der Sektoren Gesundheit, Versorgung, Energie, Wasser und Abfall. Um deren Widerstandsfähigkeit gegenüber klimatischen Veränderungen zu erhöhen, sollen entsprechende Infrastrukturen und Einrichtungen</i></p>

		<p><i>außerhalb von Bereichen errichtet werden, die durch Naturgefahren und Extremwetter gefährdet sind. Hierdurch lässt sich auch negativen Umweltauswirkungen im Schadensfall vorbeugen. Diese Anpassungsaufgabe kann nur schrittweise und in interkommunaler Zusammenarbeit erfolgen. Dies kann auch die Verlagerung bestehender Infrastrukturen aus gefährdeten Bereichen umfassen.</i></p> <p><i>Zu den durch Naturgefahren und Extremwetter gefährdeten Bereichen zählen insbesondere solche, die räumlich gegenüber Überflutungen durch Flusshochwasser und Starkregen, Hitze durch bioklimatische Vorbelastungen bzw. Georisiken sowie Lawinen exponiert sind. Eine flächensensible Standortwahl kann dazu beitragen, Schadens- und Gefahrenpotenziale zu reduzieren. Um die Folgen von Naturgefahren und Extremwettern zu mildern, sind weitere Anpassungsmaßnahmen bei der Gestaltung von Siedlungs- und Erschließungsformen umzusetzen. Auch diese Maßnahmen garantieren keine vollständige Schadens- und Gefahrenfreiheit, z.B. bei Stürmen oder Hagel. Sie tragen jedoch dazu bei, dass das Gefahren- und Schadenspotenzial durch Vorhaben der Siedlungsentwicklung gegenüber klimabedingten Naturgefahren und Extremwettern insgesamt nicht weiter erhöht wird.</i></p>
Zu 2.8	B	<p><i>Im Unterschied zur Entwicklung neuer Siedlungsflächen ist die Anpassung des Siedlungsbestands an klimatische Veränderungen deutlich schwieriger. Möglichkeiten ergeben sich insbesondere im Zuge der Innenentwicklung. Um Innenentwicklung und Klimaanpassung in Einklang zu bringen, sollen naturgefahrenanfällige und extremwettergefährdete Siedlungsräume daher nur dann weiter bebaut und versiegelt werden, wenn sich das Schadens- und Gefahrenpotenzial dadurch nicht erheblich erhöht. Da derzeit von einem starken Klimawandel auszugehen ist, soll eine weitere Bebauung und Versiegelung von Siedlungsflächen in naturgefahrenanfälligen und extremwettergefährdeten Bereichen überlagern, besonders sorgfältig geprüft, begründet und entsprechende bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Hierzu zählen insbesondere Siedlungsflächen, die sich mit Geogefahren oder Überschwemmungsgefahren, insbesondere bei Extremhochwasser und Starkregen, mit hohen Überflutungstiefen überlagern bzw. unmittelbar an diese angrenzen. Weiterhin sind Bereiche zu berücksichtigen, die eine bioklimatische Belastungssituation bei starken klimatischen Veränderungen aufweisen.</i></p> <p><i>Bestehende Siedlungsflächen, die von mehreren klimawandelbedingten Naturgefahren betroffen sein können, sollten möglichst nicht weiter bebaut und versiegelt werden. Sofern durch eine weitere Bebauung und Versiegelung in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Fachstellen keine erheblichen Gefahren- und Schadenspotenziale sowie negativen Auswirkungen durch Extremwetter und Naturgefahren auf angrenzende Siedlungsflächen anzunehmen sind, bleibt eine weitere Bebauung und Versiegelung im Einzelfall</i></p>

		<i>möglich.</i>
Zu 3		<i>Integrierte Siedlungsentwicklung</i>
Zu 3.1	B	<i>Der Erhalt bzw. die Steigerung der Attraktivität der Orts- und Stadtzentren ist entscheidend, um die Zukunftsfähigkeit der Gemeinden als Wohn- und Arbeitsorte dauerhaft zu sichern. Daher gilt es, Versorgungseinrichtungen dort zu konzentrieren, eine hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen und ihre Funktion als soziale Begegnungsorte und identitätsstiftende Mittelpunkte der Gemeinden zu stärken. Ortszentren sind typischerweise durch die Mischung bzw. ein enges räumliches Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen gekennzeichnet. Eine funktionale und städtebauliche Stärkung der Ortszentren trägt zur Vermeidung von Zersiedelung bei, verbessert die Auslastung bestehender Infrastrukturen und reduziert durch die Möglichkeit der Kopplung verschiedener Erledigungen das Verkehrsaufkommen.</i>
Zu 3.2	B	<i>Soweit keine Immissionsschutzbelange entgegenstehen, ist auf eine möglichst enge Zuordnung und verträgliche Mischung der Raumfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung hinzuwirken, um Wege der täglichen Daseinsvorsorge zu verkürzen, zusätzlichen motorisierter Verkehr zu vermeiden und verkehrsbedingte Belastungen zu reduzieren. Insbesondere bei einer verstärkten Wohnsiedlungstätigkeit soll diese mit einem entsprechenden Arbeitsplatzangebot abgestimmt werden, um Pendlerverkehre zu reduzieren. Die Ausweisung größerer Siedlungsflächen soll nur dann erfolgen, wenn dabei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnbauflächen und gewerblich genutzten Flächen in derselben Gemeinde oder in Abstimmung mit den Nachbargemeinden gewährleistet wird. Neue Baugebiete sollen so geplant werden, dass sie durch den öffentlichen Personennahverkehr bereits angebunden sind oder erschlossen werden können. Bei der Standortwahl von Versorgungseinrichtungen ist der Erreichbarkeit im Umweltverbund ein hoher Stellenwert beizumessen.</i>
Zu 3.3	B	<i>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.</i> <i>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. Darüber hinaus kann der Ausgleich von Beschäftigungsverlusten durch Betriebsschlie-</i>

		<p><i>ßungen oder -abwanderungen der jüngeren Vergangenheit grundsätzlich als organisch angesehen werden, ebenso wie die Bereitstellung von Gewerbeflächen für Betriebe, die an besondere Standortvoraussetzungen wie Rohstoffvorkommen gebunden sind.</i></p> <p><i>Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Verhältnismäßigkeit der Einwohner- und Beschäftigtenzunahme zur Bestandssituation der Kommune gewahrt bleibt. Insbesondere darf es nicht dazu kommen, dass die Bewältigung der räumlichen Auswirkungen bzw. Bedarfe, welche sich aus einem unverhältnismäßigen Bevölkerungs- bzw. Beschäftigtenwachstum ergeben, auf benachbarte Gemeinden abgewälzt werden und deren infrastrukturelle Kapazitäten und Entwicklungsstrategien in Frage gestellt werden. 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. B II 3.4 Z).</i></p> <p><i>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.</i></p>
Zu 3.4	B	<p><i>Die Festlegung von Gemeinden mit Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung zielt darauf, regionale Wachstumsüberschüsse, d.h. die über die organische Siedlungsentwicklung hinausgehenden regionalen Zugewinne an Einwohnern und Arbeitsplätzen vorrangig in besonders gunstvollen Siedlungsbereichen zu konzentrieren.</i></p> <p><i>Eine Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung weisen die Gemeinden auf, welche bereits eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen vorhalten und sich durch eine vergleichsweise leistungsfähige Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr auszeichnen. Eine verstärkte Siedlungsentwicklung in diesen Gemeinden trägt dazu bei, die wirtschaftliche Tragfähigkeit des breiten Angebots an Versorgungseinrichtungen zu stärken sowie die Auslastung und den angebotsorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu befördern. Auch sind in diesen Siedlungsbereichen die Grundfunktionen Arbeiten, Wohnen, Versorgung und Freizeit/Erholung bereits relativ eng verzahnt, was die Weglängen der Alltagsmobilität reduziert und den Fuß- und Radverkehr fördert. Für längere Wegstrecken stellt der öffentliche Verkehr aufgrund des gut erreichbaren und leistungsfähigen Anschlusses in diesen Gemeinden eine</i></p>

		<p><i>attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.</i></p> <p><i>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. Aufgrund der Lagegunst dieser Gemeinden mit Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung ergibt sich in den Einzugsbereichen der Schienenhaltepunkte die Anforderung einer besonders flächeneffizienten Ausgestaltung des Siedlungsraums durch eine verdichtete Bauweise und hohe Nutzungsintensität.</i></p>
Zu 3.5	B	<p><i>Hauptorte sind hinsichtlich ihrer Flächengröße sowie ihrer absoluten und relativen Einwohnerzahl die bedeutendsten Ortsteile einer Kommune und kennzeichnen sich i.d.R. durch einen verhältnismäßig hohen Besatz an Arbeitsplätzen und Versorgungsinfrastrukturen, ein vergleichsweise gutes Mobilitätsangebot im öffentlichen Verkehr und eine historisch begründete Sonderstellung als Verwaltungssitz.</i></p> <p><i>Bei der Mehrheit der Gemeinden ist die in Karte 4 dargestellte Festlegung der Hauptorte aufgrund eines einzigen dominanten Ortsteils eindeutig. Daneben werden für eine Reihe von Gemeinden auf Grund historischer, siedlungsstruktureller oder topographischer Rahmenbedingungen zwei Hauptorte festgelegt. Darüber hinaus trägt die Festlegung geeigneter Ortsteile, die Teilfunktionen der Hauptorte übernehmen und sich durch einen engen räumlichen und funktionalen Bezug zum Hauptort auszeichnen, räumlichen Sondersituationen Rechnung. Bei Realisierung eines Schienenhaltepunkts in den in Karte 4 festgelegten geeigneten Ortsteilen ist von einer den Hauptorten vergleichbaren Lagequalität auszugehen.</i></p>
Zu 3.6	B	<p><i>Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung, Abrundung, Eigenentwicklung und zur bestandsorientierten Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe bleiben von der Maßgabe der Konzentration auf die Hauptorte unberührt und sind in allen Ortsteilen der Gemeinden möglich.</i></p> <p><i>Die vom Vorrang der Innenentwicklung erfassten Potenzialflächen sind in 2.1 (B) bestimmt.</i></p> <p><i>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 bestehen-</i></p>

		<p><i>den Siedlungskörper ein und löst keine wesentlichen Infrastrukturanpassungsbedarfe (v.a. Versorgungs- und Verkehrsinfrastrukturen) aus.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Eine bestandsorientierte Erweiterung von Gewerbebetrieben umfasst Nachverdichtungen und Umnutzungen von Flächen innerhalb des Betriebsgeländes sowie Betriebserweiterungen auf an das Betriebsgelände angrenzenden Flächen.</i></p>
Zu 3.7	B	<p><i>Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die in Karte 4 festgelegten Hauptorte sowie auf die nachgeordneten geeigneten Ortsteile leistet einen entscheidenden Beitrag zur Bündelung und Vermeidung von Verkehren sowie zur Verkürzung von Alltagswegen für einen großen Anteil der Gemeindebevölkerung. Das Konzentrationsgebot ermöglicht es den Gemeinden, die vorhandenen Daseinsvorsorgeeinrichtungen, Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen und Angebote des öffentlichen Verkehrs in den Hauptorten bestmöglich auszulasten bzw. wirtschaftlich auszubauen und sichert damit einen langfristig effizienten Mitteleinsatz. Angesichts des demographischen Wandels gewinnt die niederschwellige und wohnortnahe Erreichbarkeit von öffentlichen Mobilitätsangeboten und Versorgungseinrichtungen für wachsende Teile der Bevölkerung an Bedeutung. Darüber hinaus wirkt eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Hauptorte einer weiteren Zersiedelung und damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt entgegen und erhöht die Flächeneffizienz von Siedlungsgebieten.</i></p> <p><i>Dem Konzentrationsgebot ist Rechnung getragen, wenn eine Gemeinde ihre Entwicklungsflächen, welche sich aus der Ermittlung des Siedlungsflächenbedarfs ergeben, überwiegend am Hauptort ausweist. Ausnahmen vom Konzentrationsgebot kommen in Betracht, wenn auf Grund einer der in der Festlegung genannten Fallgestaltungen eine Siedlungsentwicklung am Hauptort überwiegend nicht möglich ist:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Eine Abweichung von Konzentrationsgebot ist möglich, wenn am Hauptort geeignete Flächen für die weitere Siedlungsentwicklung nicht in ausreichendem Umfang vorhanden sind oder geeignete Flächen auf Grund entgegenstehender Eigentümerinteressen oder bestehender Nutzungsbindungen begründet nicht zur Verfügung stehen.</i> <i>• Ist eine weitere Siedlungsentwicklung am Hauptort aufgrund von topographischen</i>

		<p><i>Restriktionen, Schutzgebieten oder Flächen für die Klimawandelanpassung sowie Naturgefahrenabwehr nicht oder nur eingeschränkt möglich, kann vom Konzentrationsgebot abgewichen werden.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Die Weiterentwicklung oder Erweiterung von Gewerbeflächen an einem vom Hauptort abgesetzten gemeindlichen Gewerbeschwerpunkt ist vom Konzentrationsgebot ausgenommen.</i>
Zu 3.8	B	<p><i>Durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Hauptorte wird gewährleistet, dass neue Siedlungsflächen vorrangig an Standorten entwickelt werden, die bereits über eine vergleichsweise leistungsfähige Anbindung im öffentlichen Verkehr sowie ein breites Angebot an Daseinsvorsorgeeinrichtungen verfügen. Sofern die Siedlungsentwicklung aufgrund der in Festlegung 3.7 (G) genannten Fallgestaltungen nicht überwiegend am Hauptort erfolgen kann, so ist der Hauptort in dem Maß siedlungsstrukturell weiterzuentwickeln, wie es die jeweiligen Restriktionen zulassen. Der verbleibende Siedlungsflächenbedarf soll sodann auf den geeigneten Ortsteil sowie Ortsteile gelenkt werden, die nach dem Hauptort über das vergleichsweise beste Infrastrukturangebot bzw. die beste Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügen.</i></p>
Zu 3.9	B	<p><i>In der Region Oberland gibt es eine Reihe von abgesetzten Gewerbestandorten, die in der Regel primär durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen werden. Betriebe mit hohem Beschäftigten- bzw. Kundenaufkommen an diesen Standorten verursachen ein überproportional hohes Pendler- und Besucherverkehrsaufkommen. Um die damit einhergehenden Belastungen für das regionale Verkehrsnetz, Siedlungsgebiete und die Umwelt zu vermeiden, die Lagevorteile dieser Standorte jedoch bestmöglich zu nutzen, sollen abgesetzte Gewerbestandorte vorrangig für verkehrsintensive und beschäftigungsarme Betriebe vorgehalten werden. Bestehen jedoch beschäftigungsintensive oder kundenfrequenzstarke Gewerbenutzungen an abgesetzten Standorten oder werden dort angesiedelt, sollen leistungsfähige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden, etwa durch Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehr sowie durch die Schaffung von Rad- und Fußwegeverbindungen.</i></p>
Zu 4		<p>Freiraum und Siedlungsentwicklung</p>
Zu 4.1	B	<p><i>Die Region Oberland zählt in großen Teilen zum ländlich geprägten Raum. Die Siedlungs- und Freiraumstrukturen umfassen sowohl Verdichtungsansätze als auch dünn besiedelte Bereiche. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Verdichtungsraum München und der landschaftlichen wie touristischen Attraktivität steht die Region unter anhaltendem Siedlungsdruck. Besondere Anforderungen an die Siedlungsentwicklung ergeben sich auch aus der räumlichen Lage in dem teils landschaftlich sensiblen (Vor-) Alpen-</i></p>

		<p><i>raum. Insgesamt ist die Siedlungs- und Freiraumstruktur von kleinteiligen und vielfältigen Nutzungen geprägt. Deshalb kommt der schonenden Einbindung neuer Siedlungsgebiete und baulicher Anlagen in die bestehenden Siedlungs- und Freiraumstrukturen und den jeweiligen Ortscharakter sowie deren gleichsam verträgliche wie zukunftsweisende Weiterentwicklung eine besondere Bedeutung zu, insbesondere durch die Berücksichtigung folgender Aspekte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>der möglichst klaren Abgrenzung zwischen Freiraum und Siedlungsraum,</i> • <i>dem Erhalt von Freiräumen und Freiflächen zur Gliederung von Siedlungseinheiten, insbesondere an räumlichen Engstellen,</i> • <i>dem Erhalt und der Anlage von strukturreichen und begrünten Siedlungs- und Ortsrändern, insbesondere durch Gehölze, Hecken, Obstwiesen und Gärten,</i> • <i>der landschaftlichen Einbindung und Gestaltung von Siedlungs- und Ortsrandbebauungen,</i> • <i>dem Erhalt historischer Siedlungsformen, Ortskerne, Gebäude und Anlagen und – soweit nötig – deren Weiterentwicklung durch neue Nutzungen,</i> • <i>der Anwendung kompakter Siedlungs- und Erschließungsformen unter Berücksichtigung ortsspezifischer Bauformen und Bautraditionen,</i> • <i>dem Einsatz regionstypischer Baustoffe, insbesondere von Holz.</i>
Zu 4.2	B	<p><i>Landschaftlich prägende Elemente der Siedlungsstruktur in der Region bilden in weiten Teilen historisch gewachsene Streusiedlungen wie Weiler und Einzelgehöfte sowie Hausendörfer und Waldhufensiedlungen. Siedlungsstrukturelle Unterschiede ergeben sich vor allem zwischen dem nördlichen und südlichen Regionsteil aufgrund der topographischen Verhältnisse, was insbesondere in Talräumen zu besonderen siedlungs- und verkehrsstrukturellen Herausforderungen führt.</i></p> <p><i>Ein wesentliches Charakteristikum der Region sind die vielfältigen Verflechtungen der Siedlungs- und Freiraumstrukturen, insbesondere aufgrund historischer Formen der Land- bzw. Viehwirtschaft, wie z.B. in Hag- und Hardtlandschaften. Trotz Änderungen der wirtschaftlichen Struktur der Region, ist der Siedlungsraum dem Freiraum weiterhin deutlich untergeordnet. Dieses landschaftlich prägende Verhältnis soll trotz des regionalen Wachstumsdrucks grundsätzlich erhalten bleiben. Eine Bebauung oder Beeinträchtigung durch neue Siedlungsflächen soll über die gesetzliche Schutzgebietskulisse hinaus insbesondere in den folgenden Bereichen vermieden werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Talauen, Fluss- und Seeufern,</i> • <i>sichtexponierten Lagen, wie Höhenrücken, Kuppen und Steilhängen mit besonderer Fernwirkung,</i>

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>siedlungsnahen Kulturlandschaftselementen, wie Ortsrändern, Waldrändern, Gehölzen, Hecken und Obstwiesen,</i> • <i>Bereichen mit besonderer Bedeutung für die Erholung sowie lärmarmen und unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen,</i> • <i>verstreut liegenden bäuerlichen Weilern, Einzelgehöften und Almen.</i> <p><i>Die Freihaltung landschaftlich prägender Siedlungs- und Freiraumstrukturen von neuen Siedlungsflächen begünstigt auch die Bewältigung der siedlungs- und verkehrsstrukturellen Herausforderungen der Region, indem der Zersiedelung vorgebeugt und die Entwicklung kompakter Siedlungseinheiten befördert wird. Zum Schutz landschaftlich prägender Siedlungs- und Freiraumstrukturen trägt grundsätzlich auch die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf die Hauptorte bei.</i></p>
Zu 4.3	B	<p><i>Als eine der beeindruckendsten Rokokobauten mit universaler Symbolkraft, Echtheit und Unversehrtheit wurde die Wieskirche 1983 zum Weltkulturerbe erklärt. Sie gilt, so die UNESCO, als „eines der vollendetsten Kunstwerke des bayerischen Rokoko, als ein Meisterwerk menschlicher Schöpferkraft und als außergewöhnliches Zeugnis einer untergegangenen Kultur“. Erbaut von den Baumeistern und Brüdern Johann Baptist und Dominikus Zimmermann in den Jahren 1745 – 54, erfuhr die Kirche ihre vielgerühmte, innere Ausgestaltung durch namhafte Maler und Bildhauer der damaligen Epoche. Der Ursprung als Wallfahrtskirche geht auf eine wundersame Erscheinung des „gegeißelten Heilands“ im Jahre 1738 zurück. Die Bedeutung als Weltkulturerbe begründet sich auch durch die herausragende Lage in der Voralpenlandschaft des „Pfaffenwinkel“ in der Gemeinde Steingaden, Landkreis Weilheim-Schongau. Mit dieser Situierung des Rokoko-Kleinods auf einer leichten Anhöhe, von Wäldern eingerahmt und mit einem weiten Blick nach Süden auf das Ammergebirge verbindet sich hier ein gemeinsames Werk von Natur und Mensch, von Landschaft und Kunst (nach § 46 der Richtlinien zur Umsetzung der Welterbekonvention).</i></p> <p><i>Die möglichen Beeinträchtigungen der Wieskirche können unterschiedlich ausfallen. Neben baulichen Aspekten in Bezug auf das Denkmal kommen in erster Linie weiträumige optische Auswirkungen in Frage wie z.B. Beeinträchtigungen von Blickbeziehungen, negative Fernwirkungen baulicher Anlagen oder Infrastruktureinrichtungen. Als weitere sonstige Beeinträchtigungen sind beispielsweise Beschädigungen durch Umwelteinflüsse oder Auswirkungen technischer Art (z.B. Erschütterungen) aufzuführen. 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. Unberührt</i></p>

		<i>von diesem regionalplanerischen Ziel bleiben im gesamten Umfeld der Wieskirche weiterhin eine ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft.</i>
Zu 4.4	B	<p><i>Angesichts begrenzter regionaler Flächenressourcen und zunehmender Flächennutzungskonkurrenzen gewinnen insbesondere siedlungsnah Freiräume weiter an Bedeutung. Sie dienen beispielsweise der landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion, der Erholung, der Gliederung von Siedlungsräumen und der Erhaltung des Orts- und Landschaftsbildes, sowie der Abfederung von klimawandelbedingten Naturgefahren und Extremwetterereignissen. Die Anpassung der regionalen Siedlungs- und Freiraumstruktur an klimatische Veränderungen zielt darauf ab, Gefahren für Leib und Leben, bauliche Schäden und Folgekosten im Zuge von Extremwettern und Naturgefahren zu vermeiden sowie günstige Lebens- und Arbeitsbedingungen aufrechtzuerhalten. Ein vollständiger Schutz vor Extremwettern und Naturgefahren ist nicht möglich. In welchem Maße klimatische Veränderungen regionale Raumstrukturen beeinträchtigen und beschädigen, hängt von vielen Faktoren ab, die die regionalen Anpassungsbedürfnisse und -fähigkeiten bestimmen.</i></p> <p><i>Die Region ist aufgrund ihrer freiraum-, siedlungs- und bevölkerungsstrukturellen Voraussetzungen besonders anfällig gegenüber klimatischen Veränderungen, insbesondere durch Extremwetter und Naturgefahren. Sie erstreckt sich über die Klimaregionen Südbayerisches Hügelland, Alpenvorland und Alpen. In diesen Regionen ist die mittlere Jahrestemperatur in den letzten 70 Jahren um etwa 1,5 bis 2 Grad Celsius gestiegen. Es ist zu erwarten, dass Starkregen, Hochwasser, Sturzfluten und extreme Schneelasten intensiver und häufiger auftreten. Der Temperaturanstieg führt auch zu stärkerer Trockenheit und Hitze, die vor allem vulnerable Bevölkerungsgruppen, darunter alte Menschen und Kleinkinder, belasten. Der Grundwasserspiegel kann sinken. Zudem können bekannte geologische Risiken wie Muren, Lawinen oder Hangrutschungen zunehmen. Besondere Anpassungsbedarfe ergeben sich auch aus dem anhaltenden Siedlungsdruck, der mit zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und Versiegelungen einhergeht.</i></p> <p><i>Um das Schadenspotenzial und die Gefahr für Leib und Leben möglichst nicht zu erhöhen und günstige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erhalten, bildet die grundsätzliche Freihaltung von relevanten Freiräumen und Freiflächen zur Abwehr von Extremwettern und Naturgefahren vor weitere Bebauung und Versiegelung eine wesentliche räumliche Vorsorgemaßnahme. Da derzeit eher von einem starken Klimawandel auszugehen ist, sind für die Abwehr von Naturgefahren und Extremwettern folgende (siedlungsnah) Freiräume und Freiflächen besonders bedeutsam:</i></p>

Überschwemmungen/Starkregen: Freiräume und Freiflächen, die Überschwemmungen von Siedlungsbereichen durch natürliche Versickerung, Wasserrückhaltung und verzögertem Wasserabfluss vorbeugen. Dazu zählen insbesondere:

- unbesiedelte Rückhalte- und Retentionsräume, insbesondere mit Überflutungstiefen größer 2 Meter (bei Extremhochwasser),
- Geländesenken und Aufstaubereiche, die bei Starkregenereignissen und Wildbachereignissen überflutet werden können,
- potenzielle Abflussleitbahnen bei Starkregenereignissen und deren Umfeld, insbesondere mit erhöhtem bis starkem Abfluss,
- unversiegelte Böden mit besonderem Wasserrückhaltevermögen (insbesondere Moor- und Auenböden),
- Waldflächen, insbesondere mit Schutzfunktion zur Verlangsamung von Oberflächenabfluss und -versickerung,
- intakte, naturnahe Fließgewässer, Hoch- und Übergangsmoore, Moor- und Auenwälder sowie Nasswiesen,
- extensiv genutztes Grünland und Landschaftsstrukturelemente (z.B. Hecken).

Geogefahren/Lawinen/Erosionen: Freiräume und Freiflächen, in bzw. auf denen sich gravitative Massenbewegungen ereignen können bzw. die vor ihren Auswirkungen schützen. Dazu zählen insbesondere:

- unbesiedelte Bereiche, die von Hangbewegungen, wie Felssturz, Steinschlag oder Hangrutschungen betroffen sein können,
- Flächen mit bekannten Schadenslawinen,
- Waldflächen, insbesondere mit Schutzfunktion für Boden und Lawinen.

Siedlungsklima/Hitze: Freiräume und Freiflächen, die Siedlungsbereiche mit Frisch- und Kaltluft versorgen und thermischen Belastungen vorbeugen. Dazu zählen insbesondere:

- bioklimatische Ausgleichsräume, insbesondere mit sehr hoher Bedeutung für die regionale bzw. lokale Frisch- und Kaltluftversorgung (flächenbezogenes Grundgerüst),
- unter ortsspezifischen Gegebenheiten größere, unversiegelte und begrünte Siedlungsfreiflächen in thermisch belasteten Siedlungsbereichen (thermische Komfortinseln),
- Waldflächen, insbesondere mit besonderer Funktion für das regionale bzw. lokale Klima.

		<p><i>Über die beschriebenen Freiräume und Freiflächen hinausgehende Sicherheitsabstände können sich u.U. im Einzelfall ergeben, z.B. in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen. Freiräume und Freiflächen, die zur Abwehr mehrerer der genannten Naturgefahren und Extremwetter beitragen, sind besonders zu berücksichtigen.</i></p>
Zu 4.5	B	<p><i>Die topographischen und geologischen Verhältnisse der Region haben die Entwicklung einer Vielzahl ökologisch hochwertiger Bereiche begünstigt. Gleichzeitig sind die standörtlichen Voraussetzungen für die landwirtschaftliche Nutzung hierdurch vergleichsweise eingeschränkt, was zu einem hohen Anteil an Grünland- und Viehwirtschaft sowie der Almwirtschaft führt. Die begrenzten Talräume limitieren zusätzlich die Flächenverfügbarkeit für die Siedlungsentwicklung. Diese raumstrukturellen Voraussetzungen erfordern eine besonders flächensensible Vorgehensweise bei der Entwicklung neuer Siedlungsflächen, um die unterschiedlichen Raumansprüche aufeinander abzustimmen.</i></p> <p><i>Daher soll eine Bebauung oder Beeinträchtigung durch neue Siedlungsflächen von ökologisch und landwirtschaftlich hochwertigen Freiräumen und Freiflächen vermieden werden, insbesondere von:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• ackerbaulich genutzten landwirtschaftlichen Flächen,</i> <i>• Grünlandflächen mit überdurchschnittlicher landkreisweiter Bodenwertzahl,</i> <i>• Grünlandflächen mit besonders ausgeprägter Biotopfunktion mit einer vergleichsweise geringen Bodenwertzahl, insbesondere Nass-, Streu- und Obstwiesen sowie Trocken- und Magerstandorte,</i> <i>• ökologisch bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen,</i> <i>• naturnahen Flächen mit besonderer Kohlenstoffspeicher- und Biotopfunktion, vor allem Moore- und Auenböden, alte, naturnahe Wälder.</i> <p><i>Ökologisch und landwirtschaftlich hochwertige Freiräume und Freiflächen, die sich mit Freiräumen und Freiflächen zur Abwehr von Naturgefahren und Extremwetter überlagern, sind besonders zu berücksichtigen.</i></p>
Zu 4.6	B	<p><i>Die Stärkung der ökologischen Qualitäten in Siedlungsgebieten ist im Kontext von Klimawandel und demographischem Wandel bedeutend. Steigende Temperaturen in den Sommermonaten führen zu gesundheitlichen Belastungen, besonders bei älteren Menschen, wodurch der Bedarf an Schattenflächen und Luftaustauschgebieten wächst. Eine Reduktion versiegelter Flächen fördert grundsätzlich den Luftaustausch an heißen Tagen und verbessert die Versickerung bei Hochwasser oder Starkregen. Die Sicherung, Entwicklung und Vernetzung von Siedlungsfreiflächen und Freiräumen ist nicht nur historisch prägend für die Region, sondern schafft auch im Zuge eines sich wandelnden</i></p>

Klimas die räumlichen Voraussetzungen, gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse sowie die Durchlässigkeit von Siedlungsstrukturen für wandernde Tierarten zu sichern und wo nötig zu schaffen.

Um Siedlungsdruck und Klimawandelanpassung in Einklang zu bringen, sind planerische Maßnahmen erforderlich, die über die Standortwahl von Siedlungsgebieten hinausgehen. Mögliche Maßnahmen, die Kommunen zur Verbesserung der Kühlungs- und Versickerungsleistungen von Siedlungs- und Freiflächen ergreifen können, sind:

- *Vermeidung von Versiegelung, z.B. durch die Anwendung geringer Grundflächenzahlen (GRZ) i.V.m. höheren Geschossflächenzahlen (GFZ),*
- *Minimierung der Versiegelung im Siedlungsbestand, z.B. bei größeren Vorhaben der Innenentwicklung und Nachverdichtung im Vergleich zur Bestandssituation,*
- *Renaturierung von versiegelten Flächen im Siedlungsbestand, z.B. im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,*
- *Mehrung der Durch- und Begrünung sowie Beschattung, z.B. durch Baumpflanzungen, Begrünung von Fassaden und Dächern, insbesondere bei der Errichtung und Erneuerung von öffentlichen Einrichtungen und Anlagen sowie bei Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, wie Senioren-/Pflegeheimen, Krankenhäusern, Kindergärten, Schulen, Kuranlagen,*
- *Verbesserung der dezentralen Versickerungsfähigkeit zur Entlastung der öffentlichen Kanalisation und zur Grundwasserbildung, z.B. durch die Anwendung unversiegelter und wasserdurchlässiger Bau- und Erschließungsformen, insbesondere bei Parkplatz- und Gewerbeflächen, sowie die Anlage von mehrfach nutzbarer Überflutungsbereichen, z.B. durch Zisternen, Mulden, Rigolen oder Rückhaltebecken in öffentlichen Grünflächen,*
- *Anlage von abflusshemmenden Strukturen, z.B. in Form von Hecken, Gehölzen oder Baumreihen,*
- *Renaturierung von verrohrten oder begradigten Gewässern,*
- *Anlage von Gewässerflächen, insbesondere in zentralen Lagen,*
- *Anpassung der Bauweise von Gebäuden, um Schäden und Beeinträchtigungen durch Extremwetter und Naturgefahren zu vermeiden.*

Die genannten Möglichkeiten dienen grundsätzlich dazu, Siedlungs- und Freiflächen an den Klimawandel anzupassen. Dies gilt im Besonderen für durch Naturgefahren und Extremwetter gefährdete Siedlungsbereiche. Eine wirkungsvolle Anpassung der Siedlungsstruktur an die klimatischen Veränderungen kann durch eine konsequente Umsetzung einer Mischung der genannten Maßnahmen erfolgen. Bei entsprechender Gestaltung können diese regelmäßig positiv auf die Aufenthalts- und Lebensqualität der Kom-

		<i>munen wirken, z.B. auf die Qualität öffentlicher Grünflächen, und tragen damit auch unter geänderten klimatischen Bedingungen dazu bei, die Attraktivität der Region zu erhalten.</i>
Zu 5		<i>Tourismus und Siedlungsentwicklung</i>
Zu 5.1	B	<i>Durch die naturräumlichen Gegebenheiten verfügt die Region über einen hohen Erholungswert und ein dichtes Tourismus- und Freizeitangebot. Dabei zeigen sich sowohl hinsichtlich der Wertschöpfung und Angebotsdichte als auch hinsichtlich der infrastrukturellen Belastungen des Tourismus räumliche und saisonale Unterschiede. Insbesondere in den südlichen Gemeinden sind die touristische Nachfrage und die damit einhergehenden verkehrlichen Belastungen hoch. Die Art und Lage touristischer Beherbergungsangebote beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Gäste und den Umfang der Nutzung bestehender Gastronomie-, Kultur-, Einkaufs- und sonstige Freizeitangebote in den Stadt- und Ortskernen. Um touristische Reise- und Binnenverkehre mit dem motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, sollen bei der Errichtung oder wesentlichen Erweiterung von Betrieben Beherbergungsstandorte bevorzugt werden, die bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind oder in fußläufiger Distanz zu den genannten Freizeitangeboten und Versorgungseinrichtungen liegen. Letztlich kann dies zu einer verbesserten Auslastung der Einrichtungen durch Touristen und Einheimische gleichermaßen beitragen.</i>
Zu 5.2	B	<p><i>Viele der bestehenden Beherbergungsbetriebe in der Region, welche sich an abgesetzten Standorten befinden, sind historisch gewachsen. In ihren landschaftlich sensiblen Lagen prägen sie das Erscheinungsbild der Region und sind ein wesentlicher Teil des regionalen touristischen Angebots. Gerade bei der Neuerrichtung oder Erweiterung an diesen Standorten ist eine behutsame landschaftliche Einbindung der baulichen Anlagen unerlässlich, um die Attraktivität der Standorte und die Unverwechselbarkeit der Region zu erhalten und zusätzliche Belastungen von Natur, Landschaft, Erholungsqualität und ansässiger Bevölkerung zu vermeiden.</i></p> <p><i>Die abgesetzten Beherbergungsstandorte verfügen in der Regel nicht über eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Wege zu Einkaufsmöglichkeiten, gastronomischen und übrigen Freizeitangeboten sind weit, weshalb Gäste verstärkt auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, um jene zu erreichen. Zusätzliche Verkehrsbelastungen, insbesondere auf den ohnehin stark frequentierten Zufahrtsstraßen und in sensiblen Ortslagen bzw. Landschaftsteilen sollen möglichst vermieden werden. Die verkehrlichen Wirkungen von Erweiterungen bestehender oder der Errichtung neuer Beherbergungseinrichtungen an abgesetzten Standorten sollen durch Mobili-</i></p>

		<p><i>tätskonzepte, -angebote und Maßnahmen im Umweltverbund abgepuffert und möglichst gering gehalten werden. Eine flächeneffiziente Planung und kompakte Bauweisen sind an abgesetzten Standorten unerlässlich, um den Flächenverbrauch und die Zersiedelung gering zu halten.</i></p>
Zu 5.3	B	<p><i>In den touristisch geprägten Gemeinden der Region hat sich die Zunahme von Zweitwohnungen in den letzten Jahrzehnten nachteilig auf die gemeindliche Siedlungsentwicklung ausgewirkt. Ein steigender Anteil von Zweitwohnungen führt in den betroffenen Gemeinden zu einer Verknappung des verfügbaren Wohnraums sowie zu einem Anstieg der Bauland- und Immobilienpreise. Im Bereich des Wohnungsneubaus erfordern Zweitwohnungen einen zusätzlichen Ausbau der Versorgungsinfrastruktur, welcher durch die Erschließungsbeiträge zunächst nicht ausreichend gedeckt wird und dem mittel- bis langfristig nur eine geringe, meist temporäre Nutzung gegenübersteht. Die Unternutzung von Wohnraum erhöht die Gefahr für eine (zeitweise) Verödung des Ortsbilds und eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. Auch aus tourismuswirtschaftlicher Sicht ist ein Ausweichen von Feriengästen auf Zweit- und privat vermietete Ferienwohnungen (anstatt der Unterbringung in Hotels u. Pensionen) nachteilig zu beurteilen, da die touristische Wertschöpfung sinkt.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>In Gemeinden, die von einer zunehmenden Nachfrage nach Zweitwohnungen betroffen sind, sind die zur Verfügung stehenden Instrumente der kommunalen Wohnungs- und Baulandpolitik zur Erhebung und Begrenzung des Zweitwohnungsanteils zu nutzen, 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.</i></p>
Zu 5.4	B	<p><i>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 Belas-</i></p>

tungen 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.

Begründung zu § 1 Abs. 2 der Verordnung

B IX Mobilitätsentwicklung

Zu 1		Leitbild
Zu 1.1	B	<p><i>Das Verkehrsgeschehen im Oberland ist überproportional stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt, was sich etwa in zunehmenden Motorisierungsquoten und Verkehrsmengen, v.a. im übergeordneten Straßennetz, zeigt. Das Verkehrswachstum, das im Straßennetz, aber auch im Schienenverkehr zunehmend zu Kapazitätsengpässen führt, liegt in dem anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum der Region begründet, den zunehmenden Pendlerverflechtungen innerhalb der Region und mit dem Verdichtungsraum München sowie den starken Ausstrahlungswirkungen des Verdichtungsraums München, insbesondere im Freizeitverkehr.</i></p> <p><i>Vor dem Hintergrund des anhaltend starken Verkehrs-, Siedlungs- und Freizeitdrucks („Region unter Druck“) wurde im Auftrag des Planungsverbands Region Oberland das Strukturgutachten Oberland von einer Arbeitsgemeinschaft aus MVV Consulting der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und der Schlothauer & Wauer GmbH (zuvor Transver GmbH) erarbeitet und 2018 abgeschlossen. Im Rahmen des Strukturgutachtens wurde das regionale Verkehrsgeschehen umfassend analysiert. Auf Basis der identifizierten verkehrlichen Defizite, Schwachstellen und Engpässe wurden übergeordnete Planungsleitlinien sowie konkrete Maßnahmenvorschläge für die einzelnen Verkehrsträger erarbeitet. Damit stellt das Strukturgutachten die wesentliche inhaltliche Grundlage des Kapitels Mobilitätsentwicklung dar.</i></p> <p><i>Das Leitbild stellt darauf ab, den regionalen Verkehr möglichst ressourceneffizient, klima- und freiraumschonend abzuwickeln und gleichzeitig die regionale Mobilität, also die Beweglichkeit von Personen und Gütern, zu sichern. Die Verlagerung des Individualverkehrs auf den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr sowie Fuß- und Fahrradverkehr hat dabei Priorität. Dies erfordert den vorrangigen Ausbau von Infrastruktur und Angeboten im öffentlichen Verkehr (Schienenverkehr und allgemeiner Busverkehr) sowie im Fahrradverkehr als effizienten und emissionsarmen Verkehrsträgern. Gleichzeitig ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit des regionalen Straßennetzes zu sichern und bedarfsgerecht zu ergänzen.</i></p> <p><i>Die nachhaltige Weiterentwicklung des regionalen Verkehrssystems erfordert die Verringerung des Verkehrsaufkommens und den Ausbau von umweltverträglichen Mobili-</i></p>

tätsangeboten nach dem Maßstab der Region der kurzen Wege. Die planerische Zielvorstellung einer Region der kurzen Wege zeichnet sich durch möglichst kompakte, nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen aus. Diese lassen sich vergleichsweise kostengünstig durch den öffentlichen Verkehr erschließen und ermöglichen es, Alltagswege insbesondere im Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus bzw. der Bahn zurückzulegen. Durch die Verkürzung der mittleren Weglängen im Alltagsverkehr wird das gesamte Verkehrsaufkommen in der Region verringert. Die damit einhergehende Reduktion von Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs.

Zur nachhaltigen Gestaltung des regionalen Verkehrssystems ist es notwendig, die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im Sinne einer integrierten Planung aufeinander abzustimmen, da die räumliche Verteilung der Standorte von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Freizeit ein wesentlicher Bestimmungsfaktor für Art und Umfang des Verkehrsgeschehens ist. Im Sinne einer abgestimmten Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung ist es andererseits notwendig, insbesondere die Erreichbarkeit der Hauptorte als Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Bildungsschwerpunkte sowie soziale Begegnungsorte im Umweltverbund zu verbessern und neue Standorte so zu planen, dass diese auf kurzen Wegen und möglichst auch ohne Pkw erreichbar sind. Bei der Linienplanung und der Einrichtung von Bedarfsverkehren sowie bei der Einrichtung von Verbindungen der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sollen interkommunal abgestimmte Lösungen angestrebt werden, die wesentliche Pendler- und Freizeitverkehrsbeziehungen berücksichtigen (Zentren-Umland-Beziehungen).

Die demographischen Veränderungen der Regionsbevölkerung erfordern eine Anpassung des regionalen Mobilitätsangebots. Die Alterung der Bevölkerung führt zu veränderten Mobilitätsbedürfnissen, die vor allem mit den verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs bedient werden können. Vor diesem Hintergrund muss das regionale Mobilitätsangebot verstärkt die Bedürfnisse von Bevölkerungsgruppen berücksichtigen, die zur gesellschaftlichen Teilhabe auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs angewiesen sind, insbesondere von älteren Menschen, aber auch Kindern und Jugendlichen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Demographischer Wandel und Klimawandel stellen neue Anforderungen an die Ausgestaltung von Verkehrsanlagen, insbesondere in Bezug auf eine witterungsfeste Ausführung sowie ausreichend Schutz-, Unterstell- und Beschattungsmöglichkeiten.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geht häufig mit negativen Umweltauswirkungen einher. Die Inanspruchnahme von Freiflächen gilt es durch eine flächensparende Aus-

		<p>gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen, einschließlich der Anlagen des ruhenden Verkehrs, möglichst gering zu halten. Unzerschnittene und funktionsfähige Freiräume und Freiflächen sind insbesondere für die Bewältigung von Klimawandelfolgen, die Erholungsnutzung, die Landwirtschaft oder den natürlichen Klimaschutz essentiell. Daneben kommt dem Schutz von Umwelt und Anwohnern vor Lärm- und Luftschadstoffemissionen eine hohe Bedeutung zu. Bei der Planung von Verkehrswegen und -linien sollen auch klimatische Veränderungen und Expositionen gegenüber Naturgefahren und Extremwettern berücksichtigt werden, um die Widerstandsfähigkeit der regionalen Mobilität für den Krisenfall zu erhöhen. Außerdem ist darauf zu achten, witterungsbedingten Personen- und Materialschäden vorzubeugen, beispielsweise kann eine gezielte Beschattung von Verkehrswegen und -anlagen durch integrierte PV-Anlagen oder Baumalleen hitzebedingten Schäden vorbeugen.</p> <p>Die Sicherung der Mobilität im Oberland und die Stärkung der Region als Tourismus- und Freizeitziel erfordern eine verstärkte Steuerung des regionalen Alltags- und Freizeitverkehrs. Neben integrierter Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung im Sinne der Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger leisten auch Verkehrsinformationssysteme und neue Kommunikationssysteme mit Echtzeitinformationen zur Verkehrssituation einen Beitrag zur Verkehrssteuerung.</p>
Zu 1.2	B	<p>Durch digitale Mobilitätsdienstleistungen können unterschiedliche Verkehrsträger verknüpft, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht und der motorisierte Verkehr effektiv gesteuert werden. Um die Fahrgastinformation zu verbessern und den Fahrkartenerwerb im öffentlichen Verkehr zu vereinfachen, sollten alle ÖPNV-Angebote (einschließlich saisonaler Angebote und Bedarfsverkehre) in die einschlägigen Auskunftsmitteln des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) und der Deutschen Bahn (DB) aufgenommen werden. Zur Steuerung des motorisierten Verkehrs sollen Echtzeitinformationen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Auslastung von Parkplätzen, Rastanlagen und Lieferzonen digital bereitgestellt werden.</p> <p>Neue Mobilitätsangebote können sowohl bei den einzelnen Verkehrsträgern als auch bei der verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung eine wichtige Rolle für die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Benutzerfreundlichkeit sowie die nachhaltige Ausrichtung des Verkehrssystems spielen.</p> <p>Im Bereich des öffentlichen Verkehrs eignen sich digital koordinierte flexible Bedarfs- bzw. On-Demand-Verkehre insbesondere für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Gerade in Flächengemeinden mit einer dispersen Siedlungsstruktur und ver-</p>

		<i>streut liegenden Ortsteilen, Weilern und Einzelgehöften kann so ein leistungsfähiges Grundangebot gewährleistet werden. On-Demand-Verkehrs stellen daneben ein Angebot für die Überwindung der ersten/letzten Meile, also der Etappe einer Reise zwischen dem Start- bzw. Endpunkt und dem ÖPNV-Knotenpunkt, dar. Auch die Vorhaltung von Sharing- bzw. Leihangeboten an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs kann die Überwindung der ersten/letzten Meile erleichtern.</i>
Zu 1.3	B	<i>Im Sinne einer effizienten Ressourcen- und Flächennutzung soll die Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen gesteigert werden. Insbesondere Straßen- und Schienenbegleitflächen wie Lärmschutzwälle oder -wände, Böschungen sowie Flächen für den ruhenden Verkehr eignen sich in besonderer Weise für die Überbauung mit Photovoltaik-Modulen. Insbesondere in zentralen Lagen können sich Flächen für den ruhenden Verkehr auch für die Überbauung durch Wohn- und Geschäftsgebäude eignen.</i>
Zu 1.4	B	<p><i>Die Landkreise und Kommunen der Region Oberland kooperieren bereits eng in der Mobilitätsentwicklung und bei der Planung des öffentlichen Verkehrs. Im Zuge des Beitritts zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und dem Agieren in einem gemeinsamen Verbund können gerade landkreisübergreifende Verbindungen noch besser analysiert und geplant werden. Durch die enge Kooperation im Zuge regionsweiter Zusammenschüsse und überregionaler Projekte kann die Region regionsweit bedeutsame Maßnahmen und Projekte abgestimmt vorantreiben bzw. auf den übergeordneten Ebenen und im Rahmen der Fachplanung für eine priorisierte Umsetzung sorgen. Erhöhter Abstimmungsbedarf besteht insbesondere bei grenz- bzw. regionsübergreifenden Verkehren nach Österreich und über die Grenzen des MVV-Gebiets hinaus.</i></p> <p><i>Über die deutsch-österreichische Staatsgrenze hinweg bestehen zwischen dem Oberland und dem Verdichtungsraum Innsbruck sowie den Tourismusdestinationen Tirols enge Verkehrsbeziehungen im Freizeit-, Tourismus und Alltagsverkehr. Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und zur Förderung nachhaltiger Mobilität sollen grenzübergreifend abgestimmt und entwickelt werden.</i></p>
Zu 2		Öffentlicher Verkehr
Zu 2.1		Leitlinien für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs
Zu 2.1.1	B	<i>Trotz einer guten Abdeckung durch den Schienenverkehr in weiten Teilen der Region stellt der öffentliche Verkehr – bestehend aus Schienen- und Busverkehr – in der Summe der Reisekette vom Start- zum Zielort bislang keine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Der angebotsorientierte Ausbau von Infrastruktur und Angebot im öffentlichen Verkehr ist notwendig, um den öffentlichen Verkehr im</i>

		<i>Oberland zu einer attraktiven und leistungsfähigen Alternative zum eigenen Pkw weiterzuentwickeln. Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist zwar abgesehen von den zunehmenden Kapazitätsengpässen in Spitzenzeiten überwiegend noch nachfragegerecht. Ein angebotsorientierter Ausbau von Verbindungen ist jedoch erforderlich, um signifikante Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu erzielen.</i>
Zu 2.1.2	B	<i>Das Schienennetz in der Region Oberland ist bisher einseitig auf den Verdichtungsraum München ausgerichtet und läuft radial auf diesen zu. Tangentiale West-Ost-Verbindungen im Schienenverkehr, die den tatsächlichen Verkehrsbeziehungen im Oberland Rechnung tragen würden, fehlen bisher. Langfristig kann eine Schienentangente die West-Ost-Verkehrsbeziehungen bedienen, kurz- bis mittelfristig sollen tangentielle Busverbindungen die radialen Schienenstränge verknüpfen und als leistungsfähige Alternativen zur Abwicklung der tangentialen Verkehrsbeziehungen entwickelt werden.</i>
Zu 2.1.3	B	<i>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. B IX 2.3.1 G), Gewerbestandorte durch ein auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Mobilitätsangebot anzubinden (vgl. B IX 2.3.5 G) und in Gemeinden mit flächenhafter Siedlungsstruktur Bedarfsverkehre bereitzustellen (vgl. B IX 2.3.4 G).</i>
Zu 2.1.4	B	<i>Die Schienenachsen und Expressbusstrecken zur Verknüpfung der Schienenstrecken bilden das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität im Oberland und bieten besonders gute Voraussetzungen für eine schnelle, effiziente und leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Daher sollen diese Achsen weiter ausgebaut und insbesondere die Bahnhöfe und Knotenpunkte im Busverkehr als Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickelt werden. Insbesondere an stark frequentierten Bahnhöfen sollen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität durch bauliche Maßnahmen und Serviceangebote wie Fahrgastinformation, personenbedienten Ticketverkauf, Kundenservice und Versorgungsangebote gesichert bzw. gesteigert werden. Eine attraktive Gestaltung der Bahnhöfe als zentrale Umsteigepunkte, Ankunfts- und Abfahrtsorte der Gemeinden ist nicht nur im Alltagsverkehr von Bedeutung, sondern insbesondere auch in touristisch geprägten Gemeinden. Daneben ist die zukünftig weiter zunehmende Alterung der Regionsbevölkerung bei der baulichen Ge-</i>

		<p><i>staltung und dem Serviceangebot zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Taktung und Angebot im öffentlichen Verkehr sollen so abgestimmt werden, dass ein möglichst nahtloser Umstieg zwischen den Verkehrsträgern möglich ist und die verschiedenen Verkehrsmittel leistungsfähig miteinander kombiniert werden können. Zur Förderung der Intermodalität sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zudem Park-and-Ride-Anlagen (P+R) zur Verknüpfung von privatem Pkw und öffentlichem Verkehr sowie Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) zur Verknüpfung von eigenem Fahrrad und öffentlichem Verkehr bedarfsgerecht vorgehalten werden. Die bestehenden, überlasteten P+R-Anlagen sollen bedarfsgerecht ausgebaut und die flächensparende Neuerrichtung von zusätzlichen Stellplätzen geprüft werden. Auch B+R-Anlagen sollen bedarfsgerecht weiterentwickelt und attraktive, diebstahlsichere und überdachte Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden. Diese können den Einzugsbereich von B+R-Anlagen deutlich erhöhen, da die Nutzung von hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes gefördert wird.</i></p> <p><i>Die Förderung intermodalen Verkehrsverhaltens erfordert auch den Ausbau entsprechender digitaler Angebote und Plattformen. Auch für die Vorhaltung von Bike- und Car-sharing-Angeboten zur Überwindung der sog. ersten/letzten Meile eignen sich die Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr in besonderer Weise.</i></p>
Zu 2.1.5	B	<p><i>Mit dem Beitritt der vier Landkreise der Region Oberland zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) wurde ein zentrales Zugangshemmnis zum öffentlichen Verkehr beseitigt. Das einheitliche und in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültige Tarifsystem des MVG stellt eine wesentliche Vereinfachung bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dar und ist daher als ein wichtiger Baustein zur Verlagerung von Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel dauerhaft zu erhalten. Eine Weiterentwicklung des Tarifsystems soll insbesondere im Hinblick auf regions- und grenzüberschreitende Verbindungen außerhalb des MVG erfolgen.</i></p>
Zu 2.1.6	B	<p><i>Die inhaltlich und zeitlich abgestimmte Aufstellung bzw. Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den Landkreisen der Region bewirkt einen einheitlichen Planungsstand und unterstützt die konsistente Umsetzung von Angeboten und Maßnahmen. Bei der Erstellung sollen die Nahverkehrspläne der benachbarten Landkreise berücksichtigt werden, um landkreisübergreifende sowie regionsübergreifende Verbindungen abzustimmen. Langfristig sollen die Nahverkehrspläne der einzelnen Landkreise in einem regionalen Nahverkehrsplan zusammengeführt werden, um gebietskörperschaftsübergreifende Angebote und Maßnahmen besser analysieren und planen zu können.</i></p>

Zu 2.1.7	B	<p><i>Die Region Oberland ist verkehrlich eng mit den Nachbarregionen verknüpft. Intensive Pendlerverflechtungen bestehen insbesondere mit dem Verdichtungsraum München, aber auch mit den Regionen Allgäu und Südostoberbayern. Die grenzüberschreitenden Verkehrsachsen nach Österreich, etwa nach Reutte, Seefeld, Jenbach und Kufstein, sind darüber hinaus für den Freizeit- und Alltagsverkehr von großer Bedeutung. Der Ausbau regions- und grenzüberschreitender Verbindungen mit attraktiver Taktung und ausreichenden Fahrzeugkapazitäten ist ein wesentlicher Faktor, um die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Damit wird die Grundlage geschaffen, zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu vermeiden und die Verkehrsströme stärker auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.</i></p>
Zu 2.2		<p><i>Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr</i></p>
Zu 2.2.1	B	<p><i>Das Schienennetz stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Oberland dar und zeichnet sich durch eine gute räumliche Abdeckung aus. Im 2-Kilometer-Einzugsbereich der bestehenden Schienenhaltepunkte werden gemäß Zensus 2022 rd. 64 Prozent der Regionsbevölkerung erreicht. Werden die verbindlich geplanten S-Bahn-Haltepunkte im Zuge der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried ebenfalls berücksichtigt, so werden rd. 70 Prozent der Regionsbevölkerung durch den Schienenverkehr angebunden.</i></p> <p><i>Das Schienennetz entspricht jedoch in Teilen nicht mehr den regionalen Anforderungen hinsichtlich Zuverlässigkeit und Taktung und ist zu Spitzenzeiten nicht mehr nachfragegerecht. Um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs zu steigern, etwa durch stabileren Betrieb, dichtere Taktung, höhere Kapazitäten und zusätzliche Haltepunkte, sind umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen notwendig. Diese umfassen den Bau zusätzlicher Gleiskapazitäten auf den meist nur eingleisigen Schienenstrecken in der Region. Zweigleisige Abschnitte finden sich bislang ausschließlich im Bereich der (ehemaligen) Bahnhöfe, zwischen (Sauerlach –) Otterfing bis Holzkirchen sowie im Bereich Murnau a.Staffelsee. Die Notwendigkeit eines möglichst zweigleisigen Ausbaus besteht indes auf der Hauptstrecke (Tutzing –) Weilheim i.OB bis Garmisch-Partenkirchen (Werdenfels-Bahn) und den Strecken der S-Bahn-Außenäste in der Region. Auf den Strecken südlich Holzkirchen sind zusätzliche Begegnungsabschnitte einzurichten. Die Verlängerung der S-Bahnlinie nach Geretsried mit den Stationen Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd ist verbindlich in Planung und von herausragender regionaler Bedeutung, um das Mittelzentrum Geretsried als regional bedeutsamen Bevölkerungs- und Gewerbeschwerpunkt leistungsfähig anzubinden. Die Bahnstrecken südlich Holzkirchen sowie die Strecken Weilheim i.OB – Schongau (Pfaffenwinkel-Bahn) und Weilheim i.OB – Geltendorf (Ammerseebahn) sind bisher nicht elektrifiziert und werden durch Diesellokomotiven bedient. Zur Vermeidung von Schadstoffemissionen, zur</i></p>

		<i>Verbesserung der Betriebsstabilität sowie zur Ermöglichung neuer Angebotskonzepte hat die Elektrifizierung dieser Strecken Priorität.</i>
Zu 2.2.2	B	<i>Das Fehlen einer West-Ost-Tangente im radial auf den Verdichtungsraum München zulaufenden Schienennetz stellt den zentralen netzspezifischen Mangel in der Region dar. Die Realisierung einer Schienentangente zur Anbindung der Mittelzentren der Region soll daher in langfristiger Perspektive angestrebt werden, auch wenn vielfältige naturschutzfachliche, topographische und siedlungsstrukturelle Restriktionen absehbar sind. Daher sind die regional bedeutsamen West-Ost-Verbindungen kurz- bis mittelfristig durch Expressbusverbindungen abzudecken (vgl. B IX 2.3.2 Z).</i>
Zu 2.2.3	B	<i>Die eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke von Schongau über Hohenfurch bis Landsberg am Lech (Fuchstalbahn) wird seit der Einstellung des Personenverkehrs nur noch durch den Güterverkehr bedient. Die Reaktivierung des Personenverkehrs ist für die Anbindung des westlichen Regionsteils von hoher Bedeutung, insbesondere hinsichtlich der Anbindung an das Mittelzentrum Landsberg am Lech sowie im weiteren Verlauf an den Bahnknoten Kaufering mit direkten Verbindungen in Richtung Landeshauptstadt München und Allgäu.</i>
Zu 2.2.4	B	<p><i>Zur Sicherung des notwendigen zweigleisigen Ausbaus sowie zur Einrichtung von Begegnungsabschnitten ist die frühzeitige Freihaltung der für den Ausbau notwendigen Trassen und Abschnitte erforderlich. Als Ausbaureserve soll zwischen Gleisachsen und anderen Nutzungen ein Korridor von zwölf Metern bei eingleisigen bzw. zehn Metern bei zweigleisigen Strecken freigehalten werden. 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 – 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.</i></p> <p><i>Um den Schienenverkehr als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dauerhaft leistungsfähig zu erhalten, ist es unabdingbar die bestehenden Strecken zu erhalten. Dies schließt die bestehenden Gleisanschlüsse ein.</i></p>

Zu 2.2.5	B	<p>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. B IX 2.2.1 Z). Aus regionaler Perspektive haben insbesondere die genannten zusätzlichen Haltepunkte eine hohe Priorität. Diese sind auch in der Karte 4 dargestellt. In Abhängigkeit vom Votum der Gemeinde soll ebenfalls die Reaktivierung des Haltepunkts Hohenfurch weiterverfolgt werden.</p>
Zu 2.2.6	B	<p>Durch die Errichtung von Straßen- und Eisenbahnbrücken entfallen Wartezeiten an geschlossenen Schranken und die Verkehrsflüsse auf Schiene und Straße werden deutlich verbessert. Zudem sinkt die Gefahr von Unfällen beträchtlich, da sich Züge und Straßenverkehrsteilnehmer nicht mehr an höhengleichen Kreuzungen begegnen. Unbeschränkte höhengleiche Bahnübergänge sollen durch Schranken technisch gesichert werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Zahl der Langsamfahrstellen zu reduzieren.</p>
Zu 2.2.7	B	<p>Auf Grund der zunehmenden Nachfrage im Berufs- und Freizeitverkehr, zur Reduktion von Kapazitätsengpässen und zur Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ist eine Taktverdichtung erforderlich. Auf den Hauptstrecken der Region nach Garmisch-Partenkirchen sowie Bayrischzell, Lenggries und Tegernsee soll im Zuge des Streckenausbaus in den Hauptlastzeiten ein Halbstundentakt angeboten werden. Lässt eine eingleisige Streckenführung im Bestand derzeit keine Taktverdichtung zu, so können bis zur Realisierung des notwendigen Infrastrukturausbaus ergänzende Expressbusverbindungen Abhilfe schaffen.</p> <p>Die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen den Stationen erfordert eine durchgehende Elektrifizierung der Strecken (vgl. B IX 2.2.1 Z), um eine schnellere Beschleunigung der Züge zu ermöglichen. Daneben können durch die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge und die technische Sicherung von Bahnübergängen Geschwindigkeitseinbrüche verringert werden (vgl. B IX 2.2.6 G).</p> <p>Zur notwendigen Steigerung der Fahrzeugkapazitäten sind auf den Hauptstrecken im Berufsverkehr und in Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs der Einsatz von Mehrfachtraktionen erforderlich. Hierfür sind zum Teil bauliche Maßnahmen im Bereich der Bahnhöfe (Verlängerung der Bahnsteiglängen) notwendig. Die Steigerung der Fahrzeugkapazitäten betrifft auch die Beförderung von Gepäck, Fahrrädern und Wintersportgeräten im Freizeitverkehr. Daher gilt es, die spezifischen Anforderungen des Freizeitverkehrs künftig verstärkt zu</p>

		<i>berücksichtigen und ausreichend groß dimensionierte Mehrzweckabteile mit Abstellmöglichkeiten für Gepäck, Fahrräder und Wintersportgeräte vorzusehen.</i>
Zu 2.3		<i>Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs</i>
Zu 2.3.1	B	<p><i>Regelmäßig und durchgängig getaktete Busverkehre in der Region sind bisher selten, auch wenn auf zahlreichen Linien hinsichtlich der Fahrtenanzahl ein dichtes Angebot besteht. Abweichende Fahrzeiten und Anschlüsse sowie Angebotseinschränkungen an Ferientagen erschweren zusätzlich die Merk- und Nutzbarkeit des aktuellen Angebots.</i></p> <p><i>Die Attraktivität des Busverkehrs kann durch die Realisierung eines Hauptbusnetzes mit einheitlicher Taktung (mindestens im Stundentakt mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit) gesteigert werden. Dieses Netz ist landkreisübergreifend abgestimmt und ergänzt das Angebot im öffentlichen Verkehr in den Gemeinden ohne Schienenanbindung leistungsfähig. Ergänzende Angebote wie touristische Verkehre, Bedarfsverkehre etc. sind darauf auszurichten. Durch eine Bündelung der Nachfrage auf ein Hauptnetz kann zugleich die Wirtschaftlichkeit der Verkehre verbessert werden.</i></p> <p><i>In Ergänzung zum Schienennetz erschließt das Hauptbusnetz die Hauptorte der Gemeinden, Gewerbeschwerpunkte sowie stark frequentierte Freizeit- und Tourismuseinrichtungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Dadurch kann eine Abdeckung der Nachfrageschwerpunkte unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sichergestellt werden. Die weiteren Ortsteile der Gemeinden sowie Freizeit- und Tourismusdestinationen ohne konzentrierte Nachfrage (z.B. Wandergebiete) weisen zumeist keine ausreichende Nachfrage für eine wirtschaftlich vertretbare Bedienung durch einen Linienverkehr im Stundentakt auf. Diese können durch Zubringerverkehre (ggf. in Form von Bedarfsverkehren) angebunden werden, sofern sie nicht direkt an den Verbindungen des Hauptnetzes liegen. Die detaillierte Festlegung eines Hauptnetzes ist Bestandteil einer möglichst übergreifenden bzw. regionalen Nahverkehrsplanung der Landkreise und zwischen diesen abzustimmen.</i></p>
Zu 2.3.2	B	<p><i>In Ergänzung des radial auf die Landeshauptstadt zulaufenden Schienennetzes sind tangentielle West-Ost-Expressbusverbindungen zwischen den Schienenachsen einzurichten. Wichtig ist eine möglichst direkte Linienführung mit wenigen Zwischenhalten, die schnelle Fahrzeiten zwischen den Schienenachsen und den höherrangigen zentralen Orten ermöglichen. Insbesondere entlang der Bundesstraße B 472 als wichtigster West-Ost-Straßenverbindung ist auf der Trasse (Rosenheim –) Miesbach – Bad Tölz – Penzberg – Murnau a.Staffelsee eine Expressbusverbindung zu realisieren (sog. Alpenbus).</i></p> <p><i>Aus regionaler Perspektive kommen daneben Expressbusverbindungen zwischen Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung 1. Ordnung ohne direkte</i></p>

		<i>Schienenverbindung in Betracht, wie zwischen Weilheim i.OB – Penzberg – Wolfratshausen/Geretsried. Durch die Einrichtung attraktiver Expressbusangebote können auch in Korridoren, die derzeit durch den motorisierten Individualverkehr geprägt sind, Verkehrsverlagerungen auf den öffentlichen Verkehr erreicht werden.</i>
Zu 2.3.3	B	<i>Perspektivisch soll der Alpenbus von Mumau a.Staffelsee über Schongau/Peiting in Richtung Allgäu weitergeführt werden, um die Verbindung in Richtung Marktoberdorf/Kempten zu verbessern und den tatsächlichen Verkehrsrelationen und intensiven Verflechtungen des westlichen Regionsteils mit dem benachbarten Allgäu Rechnung zu tragen. Die detaillierte Routenführung ist in einer übergreifenden Abstimmung der Landkreise und ggf. Planungsregionen festzulegen.</i>
Zu 2.3.4	B	<i>In Flächengemeinden mit verstreut liegenden Ortsteilen, Weilern und Einzelgehöften, Bereichen abseits der Achsen des Hauptbusnetzes sowie in Freizeit- und Tourismusgebieten ohne konzentrierte Nachfrage ist eine Erschließung durch reguläre Linienverkehre i.d.R. wirtschaftlich nicht darstellbar. Hier können Bedarfsverkehre bzw. On-Demand-Angebote ein leistungsfähiges Grundangebot gewährleisten. Als Bedarfsverkehre sind Bedienungsformen erfasst, bei denen Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn ein Fahrtwunsch bzw. eine Anmeldung vorliegt. Bedarfsverkehrsangebote kennzeichnen sich daneben durch eine bedarfsabhängige Bedienung von Haltestellen bzw. variable Linienführung. Sie stellen zudem eine geeignete Angebotsform in Zeiträumen geringer Nachfrage (z.B. Schwachverkehrszeit am Abend und am Wochenende) dar. Im Krisenfall, beispielsweise bei Extremhochwasserereignissen, tragen Bedarfs- bzw. On-Demand-Verkehre durch ihre anpassungsfähige Routengestaltung dazu bei, die Mobilität und Erreichbarkeit der Bevölkerung aufrechtzuerhalten.</i>
Zu 2.3.5	B	<i>Bestehende Gewerbestandorte mit hohem Beschäftigtenbesatz oder hoher Kundenfrequenz in siedlungsstrukturellen Randlagen bzw. vom Hauptort abgesetzten Lagen sollen soweit möglich durch ein auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten ausgerichtetes Angebot leistungsfähig angebunden werden, um den öffentlichen Verkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr nutzbar zu machen. Angesichts der bestehenden Defizite zu den relevanten Verkehrszeiten bzw. hinsichtlich unzureichender Anschlüsse kommt einem einheitlichen Angebot an Schul- und Ferientagen sowie günstigen Anschlüssen vom bzw. zum Schienenverkehr oder anderen Buslinien eine besondere Bedeutung zu.</i>
Zu 2.3.6	B	<i>Die Anbindung der Bahnhöfe soll durch Zubringerlinien, Orts- und Bedarfsverkehre sowie ggf. Leihrradsysteme verbessert und die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn optimiert werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Regelmäßig getaktete Busverkehre ermöglichen günstige (und merkbare) Anschlüsse zum/vom</i>

		<i>Schienenverkehr. Ortsverkehre können unter anderem Wohngebiete und Gewerbestandorte an die Bahnhöfe anbinden. Sofern die Nachfrage für die Einrichtung neuer Linien zu gering ist, stellen Bedarfsverkehre oder auch Leihrad-Systeme eine Alternative für die erste/letzte Meile dar. Wichtige Freizeit- und Tourismuseinrichtungen können durch eigene Shuttle-Verkehre (langfristig autonome Systeme) an die Bahnhöfe angebunden werden.</i>
Zu 3		Straßenverkehr
Zu 3.1		<i>Leitlinien zur Gestaltung des Straßenverkehrs</i>
Zu 3.1.1	B	<i>Das regionale Straßennetz bildet die Grundlage der individuellen Mobilität im Oberland und ist in weiten Teilen gut ausgebaut. Auch bedingt durch das dichte Netz an zentralen Orten bestehen gemäß dem Strukturgutachten Oberland (2018) keine nennenswerten Erreichbarkeitsdefizite im Straßenverkehr, die den Bau zusätzlicher Verbindungen erfordern würden. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des bestehenden Straßennetzes hat daher Priorität. Bedarfsgerechte Ergänzungen und Ausbauten sind im regionalen Hauptnetz als dem großräumigen Straßennetz mit regionaler und überregionaler Verbindungsfunktion dort notwendig, wo Kapazitätsengpässe und damit einhergehende systematische Überlastungen bestehen.</i>
Zu 3.1.2	B	<i>Die Straßenverkehrsinfrastruktur soll vorrangig erhalten werden, um die zusätzliche Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen durch Flächeninanspruchnahme, Querung und Zerschneidung zu vermeiden. Der notwendige Ausbau soll prioritär entlang vorhandener Trassen gemäß ihrer jeweiligen Verbindungsfunktion erfolgen und sich damit vorrangig im regionalen Hauptnetz zur Beseitigung von Engpässen vollziehen und überdimensionierte Ausbauten vermeiden. Lösungen und Varianten mit möglichst geringer Flächenneuanspruchnahme sollen bevorzugt werden. Insbesondere bei der Realisierung von Ortsumgehungen tragen Tunnel- und Troglösungen zu einer Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher, ökologisch hochwertiger oder für die Naherholung bedeutsamer Flächen bei. Dabei soll die Erreichbarkeit und Bewirtschaftung dieser Flächen auch nach Realisierung des Straßenausbaus sichergestellt sein.</i>
Zu 3.1.3	B	<i>Dem Schutz von Anwohnern vor von stark befahrenen Straßen ausgehenden Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) und Unfallgefahren kommt eine hohe Priorität zu. Die Priorisierung des Lärmschutzes trägt der Tatsache Rechnung, dass langfristig auch bei einem zukünftig weiter steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen an stark befahrenen Straßen nicht von signifikant sinkenden Lärmemissionen auszugehen ist. Bei der Überschreitung von Grenzwerten können insbesondere Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen der</i>

		<i>Geschwindigkeitsreduzierung ergriffen werden.</i>
Zu 3.1.4	B	<i>Bei Planungen zur Sanierung und zum Ausbau des regionalen Straßennetzes sollen neben den Belangen des Straßenverkehrs auch die Ausbaubedarfe der Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen ebenso wie die Anforderungen des Busverkehrs Berücksichtigung finden. Bündelungseffekte mit straßenbegleitender, linienhafter Infrastruktur sollen genutzt werden, um Neutrassierungen und damit einhergehende Zerschneidungen des Freiraums zu vermeiden. Daneben sollen insbesondere auch die ortsplanerischen und städtebaulichen Zielsetzungen im Bereich der Trassen des regionalen Straßennetzes in den Straßenplanungen Berücksichtigung finden.</i>
Zu 3.1.5	B	<i>Um Überlastungen von Straßenabschnitten und stark frequentierten Destinationen in Spitzenzeiten vorzubeugen, sollen Möglichkeiten der digitalen Verkehrslenkung verstärkt genutzt werden. Dadurch können Engpässe frühzeitig angezeigt werden und es kann vermieden werden, dass Ausweichrouten auf Nebenstrecken und durch sensible Ortsbereiche vorgeschlagen werden.</i>
Zu 3.1.6	B	<i>Pendlerparkplätze tragen als Park- und Mitfahrangebote wesentlich zu einem steigenden Besetzungsgrad und damit zu einer Minderung von Fahrtenzahl und -länge im motorisierten Individualverkehr bei und wirken für den einzelnen Nutzer kostensenkend. Aus den gutachterlichen Analysen des Strukturgutachtens Oberland (2018) geht hervor, dass die bestehenden Pendlerparkplätze z.T. überlastet und nicht mehr nachfragegerecht sind. <i>Bestehende Pendlerparkplätze, insbesondere an den Anschlussstellen der Bundesautobahnen A 8 und A 95 und an deren Zubringern sowie an geeigneten Schnittpunkten der Hauptverkehrsachsen sollen den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechend ausgestattet (Beleuchtung, Aufenthaltsqualität, ggf. Videoüberwachung und Toiletten), bedarfsgerecht weiterentwickelt und verkehrssicher in den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr eingebunden werden.</i></i>
Zu 3.1.7	B	<i>Die Förderung der Elektromobilität erfordert die regionsweite Ertüchtigung und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Der Ausbau sollte dabei strategisch und auf Grundlage entsprechender Elektromobilitätskonzepte erfolgen. Raumstrukturell bieten sich neben den etablierten Rast- und Tankanlagen insbesondere stark frequentierte Standorte mit lokaler Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und längeren Pkw-Standzeiten wie Parkplätze mit Solarcarports an. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur ist insbesondere auch der notwendige Ausbau des Stromnetzes zu berücksichtigen.</i>
Zu 3.1.8	B	<i>Carsharing führt als organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen auf Basis vertraglich definierter Nutzungsbedingungen nicht nur zur Reduzierung der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege, sondern auch zur Verringerung des</i>

		<i>allgemeinen Pkw-Bestands. Carsharing-Angebote dienen somit der Ergänzung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs und können zur Senkung von Schadstoffemissionen und zur Schonung der Umwelt beitragen. Bisher ist Carsharing im ländlichen Raum noch nicht weit verbreitet. Im Oberland gibt es allerdings bereits eine Reihe von Carsharing-Angeboten. Als sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebots in der Region sollen die bestehenden Angebote ausgeweitet, vereinheitlicht und mit größerer räumlicher Abdeckung etabliert werden.</i>
Zu 3.2		<i>Das regionale Hauptnetz</i>
Zu 3.2.1 und 3.2.2	B	<i>Das regionale Hauptnetz hat aus verkehrlich-strategischen Gründen die Hauptlast des Verkehrs zu tragen. Es stellt das Rückgrat des Straßennetzes im Oberland dar; dort sollen im Wesentlichen weiträumige aber auch lokale Verkehrsströme gebündelt werden, um die Bevölkerung vor Ausweich- und Schleichverkehren und den damit einhergehenden negativen Umweltwirkungen zu schützen. Um seiner Bündelfunktion gerecht zu werden, ist das regionale Hauptnetz bedarfs- und leistungsgerecht auszubauen. Im regionalen Hauptnetz weisen auch Anschlussstellen sowie Streckenabschnitte mit Zubringerfunktion eine hohe Auslastung und zum Teil Kapazitätsengpässe auf, so dass diese entsprechend der Ausbaumaßnahmen im Hauptnetz ebenfalls bedarfs- und leistungsgerecht zu gestalten sind.</i>
Zu 3.2.3	B	<i>Auf den Hauptverkehrsachsen des regionalen Hauptnetzes im Zuge der Bundesautobahnen A 8 und A 95 sowie der Bundesstraßen B 2, B 472 und B 17 nördlich Schongau soll der Fernverkehr, insbesondere der überregionale Schwerverkehr, konzentriert werden. Zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Belastungen und zur Realisierung von Verbesserungen hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Reisezeiten sollen die Hauptverkehrsachsen in Abhängigkeit vom Votum der betroffenen Gemeinden möglichst ortsdurchfahrtsfrei gestaltet werden.</i> <i>Bei der Planung von Ortsumgehungen sollen flächensparende und ökologisch verträgliche Lösungen bevorzugt werden. Im Fall der Realisierung von Ortsumfahrungen soll der Rück- bzw. Umbau von Ortsdurchfahrten möglichst in direkter zeitlicher Folge der Inbetriebnahme der Umgehungen vorgenommen werden. Die im Ortsbereich freiwerdenden Querschnitte sollen für den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums genutzt werden.</i>
Zu 3.2.4	B	<i>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 Kapazi-</i>

		<i>tätsengpässen 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.</i>
Zu 3.2.5	B	<i>Auch nach Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 verbindlich geplanten Maßnahmen im regionalen Hauptnetz verbleiben gemäß den Analysen des Strukturgutachtens Oberland (2018) künftig Engpässe, welche im Zuge der Fortschreibung des kommenden Bundesverkehrswegeplans vorrangig zu adressieren sind.</i>
Zu 3.2.6	B	<i>Die Bundesstraße B 472 stellt als Hauptverkehrsachse die einzige leistungsfähige West-Ost-Tangente im Straßenverkehr dar und ist im Bestand durch niedrige Reisegeschwindigkeiten infolge fehlender Überholmöglichkeiten sowie punktuelle Kapazitätsengpässe gekennzeichnet. Daher sollen durch einen weiteren Ausbau mit 2+1 Fahrstreifen der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit gesteigert werden.</i>
Zu 3.3		Das regionale Nebennetz
Zu 3.3.1 und 3.3.2	B	<i>Im regionalen Nebennetz, das das Hauptverkehrsnetz in der Fläche ergänzt, soll ein Ausbau nur ausnahmsweise und punktuell erfolgen sowie unter sorgfältiger Beurteilung der weiträumigen Wirkungen, um eine flächendeckende Verkehrsbelastung in besiedelten Bereichen und damit verbundene negative Auswirkungen zu mindern bzw. zu vermeiden. Dabei soll ein Ausbau der Kapazität nicht als Hauptzweck dienen. Das regionale Nebennetz ist vielmehr in seinem Bestand zu erhalten sowie in seiner Verkehrssicherheit zu verbessern.</i>
Zu 4		Fuß- und Radverkehr
Zu 4.1	B	<i>Viele Verkehrsbewegungen erfolgen in Distanzen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad/ E-Bike effizient abgewickelt werden können. Attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen tragen zur Vermeidung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen bei. Daher ist die Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs und der zugehörigen Infrastrukturen auch ein regionales Anliegen. Daneben stellen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs einen wesentlichen Beitrag zu einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden dar. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der damit einhergehenden Alterung der Regionsbevölkerung kommt der barrierefreien Gestaltung der Infrastrukturen für den Fußgängerverkehr einschließlich des Zugangs zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine besondere Bedeutung zu.</i>

Zu 4.2	B	<p><i>Das Fahrrad entfaltet im Alltagsverkehr ein hohes Potential als emissionsfreies Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen von fünf bis zehn Kilometern Länge. Mit dem Trend zur Elektrifizierung des Fahrrads sind auch längere Strecken für wachsende Teile der Bevölkerung zu bewältigen. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wirkt sich vor allem auch im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr positiv auf eine effiziente und emissionsarme Verkehrsmittelwahl aus. Die zentrale Voraussetzung für eine Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel ist das Vorhandensein eines durchgehenden, lückenlosen und sicheren Verkehrsnetzes. Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist nicht nur für die Bevölkerung der Region im Alltag von hoher Bedeutung, sondern auch für den Freizeitverkehr, der ein wachsendes touristisches Segment darstellt. Qualitativ hochwertige Radwege und eine gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr erhöhen die Möglichkeit einer nachhaltigen Mobilität in der Region und wirken sich in Verbindung mit einem breiten Informations- und Serviceangebot zudem positiv auf die Tourismuswirtschaft aus. Eine Vereinheitlichung der wegweisenden Beschilderung nach den etablierten Standards dient der Benutzerfreundlichkeit und der touristischen Attraktivität der Region.</i></p> <p><i>Für eine netz- und baulastträgerübergreifend widerspruchsfreie Radwegeplanung sollen die Neu- und Ausbauplanungen der staatlichen Bauämter sowie die strategischen Planungen der Landkreise und Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. Beim Ausbau der Radinfrastruktur sollen auch die Belange des grenzüberschreitenden Freizeitradverkehrs Berücksichtigung finden und entsprechend abgestimmt werden.</i></p>
Zu 4.3	B	<p><i>Für eine Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr sind insbesondere schnelle und direkte Radwege zur Verknüpfung der Hauptorte und der geeigneten Ortsteile als Wohn-, Arbeits- und Versorgungsschwerpunkte, der Gewerbeschwerpunkte der Gemeinden sowie der Knotenpunkte der öffentlichen Mobilität von Bedeutung. Karte 4 enthält die regional bedeutsamen Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr, an denen prioritär ein Infrastrukturausbau stattfinden soll.</i></p> <p><i>In den Gemeinden im Süden der Region verlaufen die Alltagsradachsen aufgrund der Topographie häufig gemeinsam mit teils stark genutzten Freizeit- und Fernradwegen. Auf diesen Routen ist das Radverkehrsaufkommen daher erheblich. Deshalb kann auch abseits der in Karte 4 dargestellten Alltagsradachsen ein weiterer Ausbau der Radinfrastruktur erforderlich werden.</i></p>

Zu 5		Freizeitverkehr
Zu 5.1	B	<p>Zur Reduktion der Überlastungen im Freizeitverkehr ist neben der Steuerung des Ausbaus der Verkehrsanlagen für den motorisierten Individualverkehr (vgl. B IX 5.3 G) vorrangig die Verkehrsabwicklung im Umweltverbund zu stärken. Damit sind entsprechende Prioritäten bei Infrastrukturausbau zu setzen und bestehende Angebotslücken, insbesondere auf der sog. ersten/letzten Meile, zu schließen.</p>
Zu 5.2	B	<p>Die Erreichbarkeit stark frequentierter Freizeit- und Tourismuseinrichtungen und -gebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln weist teilweise Defizite (Angebotslücken, Anschlüsse) auf. Daher ist die Verbesserung der Anbindung von wichtigen Freizeit- und Tourismuseinrichtungen (einschließlich Ski-, Langlauf- und Wandergebieten) durch einen Ausbau bestehender Linien zu regelmäßigen Taktverkehren mit guten Anschlüssen zum bzw. vom Schienenverkehr von zentraler Bedeutung. Saisonale Angebote sollen hinsichtlich ihrer Bedienzeiträume regionsweit vereinheitlicht werden. In Zeiträumen mit geringer Nachfrage sowie in Räumen ohne konzentrierte Nachfrage (z.B. Wandergebieten) sollen Bedarfsverkehrsangebote als wirtschaftlichere Alternative eingerichtet werden.</p>
Zu 5.3	B	<p>Ein an Normallast orientierter Ausbau der Verkehrsanlagen des motorisierten Individualverkehrs hat den Verzicht auf einen überdimensionierten Ausbau zur Konsequenz. Im Fall eines notwendigen Ausbaus steht der Schutz der ortsansässigen Bevölkerung im Vordergrund. Die potentielle Nachfrage ist in den landschaftlichen Höhepunkten, kulturellen und weiteren touristischen Attraktionen insbesondere im südlichen Regionsteil auf Grund der Nähe zum großen Verdichtungsraum München und der weiter wachsenden Bevölkerung nahezu unbegrenzt. Über die Kontrolle des Angebots kann eine Nachfragesteuerung erfolgen. Die Bewirtschaftung von Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zwingend erforderlich, um Kostengerechtigkeit im Vergleich zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr herzustellen. Die Gesamtaufgabe der Steuerung des Freizeitverkehrs muss verkehrsmittelübergreifend angegangen werden. Korrespondierend dazu sind auch die Angebote und Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs wesentlich zu verbessern</p>
Zu 5.4	B	<p>Die Nutzung des eigenen Pkw ist im Tourismusverkehr sehr verbreitet und trägt zur Verkehrsbelastung der Region bei. Durch attraktive Tarifangebote kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs von Touristen gefördert werden. Deutliche Vergünstigungen, die flächenhafte Integration eines ÖV-Tickets in die Gästekarte oder die Kombination mit Tickets für bestimmte Ausflugsziele und Attraktionen können die Nutzung des öffentlichen Verkehrs befördern.</p>

Zu 6		Seenschifffahrt
Zu 6.1	B	<i>Die Linienschifffahrt ist insbesondere auf dem Tegernsee und dem Starnberger See eine der wesentlichen Attraktionen und von erheblicher Bedeutung für den Tourismus, stellt jedoch auch ein ergänzendes Nahverkehrsangebot dar. Den Gästen und der ansässigen Bevölkerung soll möglichst ganzjährig eine breite Auswahl an Linienverbindungen angeboten werden. Auf eine Integration in die Tarifstrukturen des öffentlichen Verkehrs soll hingewirkt werden.</i>