



# Sitzung des Planungsausschusses Planungsverband Region Oberland

09.12.2025 // Dr. Matthias Schuh

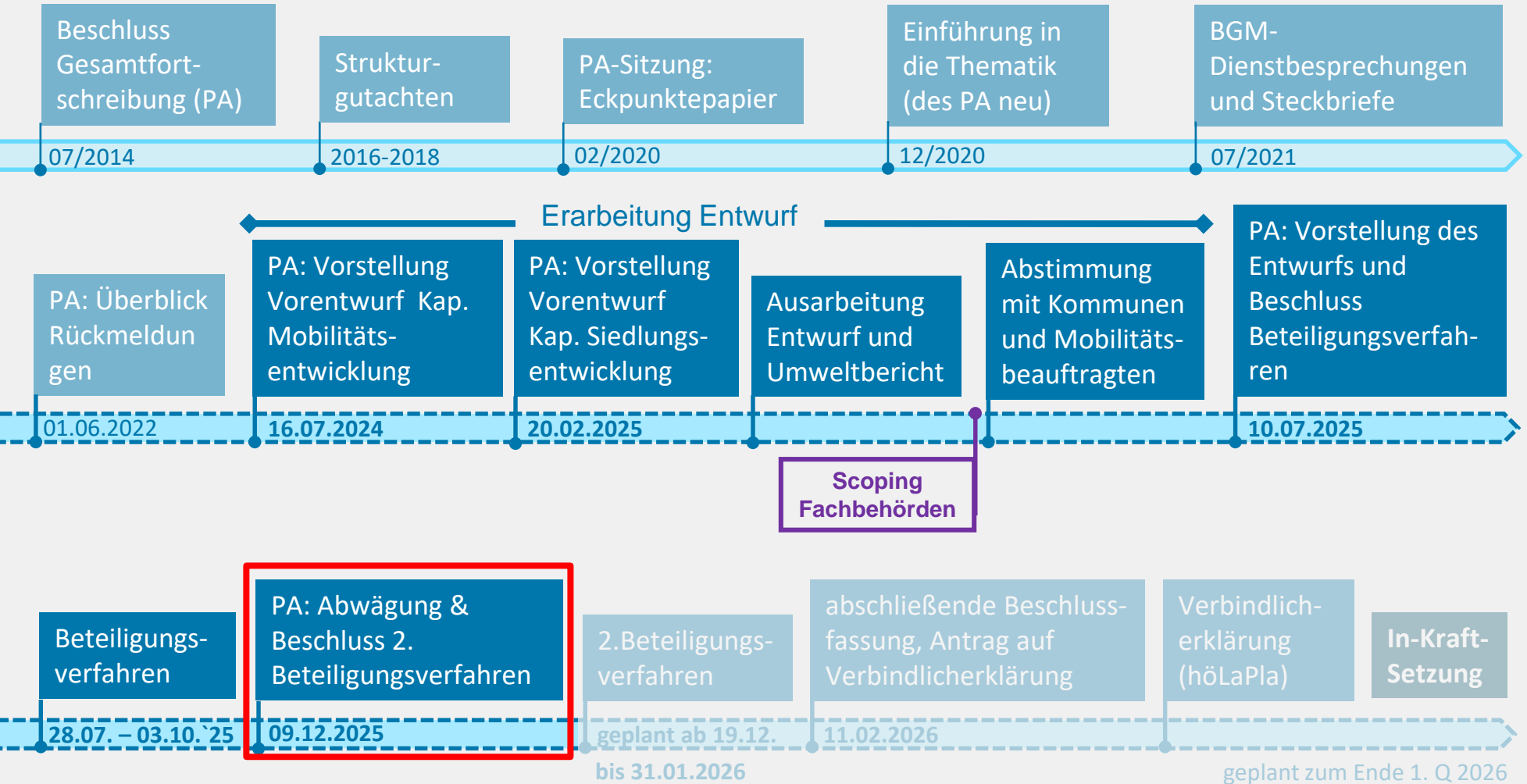
## TOP 3:

### 11. Fortschreibung des Regionalplans „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ mit

Kap. B II Siedlungsentwicklung (bisher Kap. B II Siedlungswesen)  
Kap. B IX Mobilitätsentwicklung (bisher Kap. B IX „Verkehrs- und  
Nachrichtenwesen“)

- I. Rückmeldungen zum Beteiligungsverfahren und Abwägung
- II. Vorgeschlagene Änderungen in den Fortschreibungsunterlagen
- III. Beschluss und Ausblick

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



## 28.07.2025 – 03.10.2025 (zzgl. Fristverlängerung) – Überblick

### **88 eingegangene Stellungnahmen, davon**

- 55 Stgn. von 41 Gemeinden aus der Region und 5 benachbarten Gemeinden
- 33 Stgn. von Trägern öffentlicher Belange
- Keine Stgn. aus Öffentlichkeit

Drei begleitende Gespräche mit Kommunen

## Inhaltliche Auswertung – Überblick

### Allgemeine Äußerungen

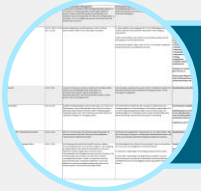
- Stark überwiegend allgemeine Zustimmung bzw. keine Einwände
- Vereinzelt kommunale Ablehnung des Fortschreibungskonzepts

### Schwerpunkte im Mobilitätskapitel

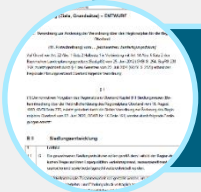
- Kritik insbesondere an den Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr
- Betonung der Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr auszubauen
- Ergänzung von Radverkehrsachsen, punktuell im Schienenverkehr und Hauptbusnetz
- Formulierungsvorschläge zu Festlegungen Flächeneffizienz, Lärmschutz, Pendlerparkplätze, ...

### Schwerpunkte im Siedlungskapitel

- Breite Zustimmung, vereinzelt Kritik an der Hauptorte-Festlegung
- Kritik an allgemein geringer Verbindlichkeit der Festlegungen
- Ergänzungsvorschläge zu Festlegungen der Flächeneffizienz, abgesetzten Gewerbestandorte, Freiraumsicherung, Beherbergungsstandorte, ...



Abwägungstabellen  
Kommunen und TÖBs



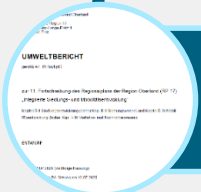
Verordnungsentwurf (im Änderungsmodus)  
- Ziele und Grundsätze mit Begründung -



Karte 4 in geänderter Fassung (Anlage)



Änderungskarte zu Karte 4 (Anlage)



Umweltbericht (im Änderungsmodus; Anhang)

Titel der Fortschreibung

Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung

Leitbild Kapitel B IX  
Mobilitätsentwicklung

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

Themen

**Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

**Straßenverkehr**

**Fuß- und Radverkehr**

Freizeitverkehr

Seenschifffahrt

## 3. Straßenverkehr: Maßnahmen im regionalen Hauptnetz (B IX 3.2.4 Z)

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

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

### **Markt Holzkirchen:**

„Wir möchten darauf hinweisen, dass wir 2022 einen Bürgerentscheid hatten, in dem beide zur Verfügung gestellten Umfahrungen abgelehnt wurden. [...] Wir bitten dies im Regionalplan zu vermerken.“

### **Stadt Weilheim i.OB.:**

„Auf das Votum der Bürgerabstimmung gegen eine Ortsumfahrung der B 2 ist hinzuweisen.“

### **Gemeinde Wielenbach:**

„Das Ziel der Umsetzung von 14 konkreten Straßenbaumaßnahmen ist abzulehnen [...] Mit diesen konkreten Zielstellungen legt der Regionalplan, trotz anderweitiger Grundsätze, seinen Schwerpunkt in den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs.“

**BUND Naturschutz e. V.:** „Der BN fordert die Überprüfung bzw. Streichung aller Straßenneubauprojekte in B IX 3.2.4 (Z). [...] Es sollten keine Projekte umgesetzt werden, die in Bürgerentscheiden bzw. Gemeinderäten abgelehnt wurden.“

### **Markt Garmisch-Partenkirchen:**

„Die Ortsumfahrungen B 2 (Wanktunnel) und B 23 (Kramertunnel) werden aus Gründen der Entlastung vom massiven Durchgangsverkehr besonders unterstützt.“

### **Gemeinde Waakirchen:**

„Ausführungen zum Straßenverkehr erscheinen angesichts der übergeordneten Planungen (Bundesverkehrswegeplan) konsequent.“

## 3. Straßenverkehr: Maßnahmen im regionalen Hauptnetz (B IX 3.2.4 Z)

### Empfehlung, an der Festlegung festzuhalten:

- ✓ Maßnahmen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplans enthalten und damit verbindlich geplant bzw. bereits in Bau
- ✓ Ihre verkehrliche Notwendigkeit wurde durch das Strukturgutachten bestätigt.
- ✓ Klarstellung in Begründung enthalten: „Die Realisierung der genannten Ortsumgehungen ist vom Votum der betroffenen Gemeinden abhängig.“

Die Maßnahmen im Regionalplan dienen der:

- Sicherstellung eines leistungsfähigen regionalen Hauptnetzes,
- Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe,
- Bündelung von Schwerlastverkehr und überregionalen Verkehrsströmen,
- Entlastung der Ortslagen und Anwohner vom Durchgangsverkehr.



**ZUDEM:** Der großen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs sowie Fuß- und Radverkehrs gem. Leitbild soll durch Anpassungen im VO-Entwurf besser Rechnung getragen werden.

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

### **Markt Holzkirchen:**

„Die Festlegung wird ausdrücklich begrüßt und eine schärfere Formulierung gewünscht. Die Kommune schlägt vor, die Festlegung wie folgt zu fassen: Dem Schutz von Anwohnern vor von stark befahrenen Straßen ausgehenden Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) und Unfallgefahren kommt höchste Priorität zu. [...] Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung sollen bei der Reduzierung der Emissionen berücksichtigt werden.

### **Empfehlung, Festlegung und Begründung wie folgt zu ergänzen:**

3.1.3	G	Der <del>m</del> Schutz der Wohnbevölkerung vor negativen Umweltwirkungen <u>und Unfallgefahren durch den s</u> -motorisierten Straßenverkehrs soll <del>ein besonderer Stellenwert beigemessen</del> <u>priorisiert</u> werden.
-------	---	--

Zu 3.1.3	B	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. <u>Bei der Überschreitung von Grenzwerten können insbesondere Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung ergriffen werden.</u>
----------	---	---

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

### **Markt Holzkirchen:**

„Bezüglich Pendlerparkplätzen stellt sich die Frage, wie in Zeiten von Flächensparen, hohen Flächenbedarf, hohen Preisen (vor allem in Oberbayern) diese Flächen erworben und für Pendlerparkplätze hergestellt werden sollen. Wer möchte die wertvollen Flächen für zusätzliche Parkplätze zur Verfügung stellen?“

### **Empfehlung, Festlegung und Begründung wie folgt zu ergänzen:**

3.1.6	G	An den Schnittpunkten der Hauptverkehrsachsen und deren Zubringern sollen Pendlerparkplätze als Park- und Mitfahrangebote <u>eingerrichtet in ihrer Ausstattung verbessert</u> und bedarfsgerecht <u>ausgebaut weiterentwickelt</u> werden.
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. <u>Daher sollen Bestehende Pendlerparkplätze, insbesondere</u> an den Anschlussstellen der Bundesautobahnen A 8 und A 95 und an deren Zubringern sowie an geeigneten Schnittpunkten der Hauptverkehrsachsen <u>Pendlerparkplätze solleneingerichtet bzw. bedarfsgerecht ausgebaut</u>, den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechend ausgestattet (Beleuchtung, <u>Aufenthaltsqualität</u>, ggf. Videoüberwachung und Toiletten), <u>bedarfsgerecht weiterentwickelt</u> und verkehrssicher <del>im</del> <u>in den ÖPNV</u>, Fuß- und Radverkehr <u>ein</u>gebunden werden.</i>

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

### **IHK München und Oberbayern:**

„Die Festlegung B IX 3.1.7 sollte wie folgt ergänzt werden: Die Infrastruktur für Elektromobilität von PKW, LKW, Nutzfahrzeugen und Fahrrädern in der Region soll weiter ausgebaut werden.“

### **Empfehlung, die Festlegung wie folgt zu ergänzen:**

3.1.7	G	Die Infrastruktur für Elektromobilität <u>von Pkw, Lkw, Nutzfahrzeugen und Fahrrädern</u> in der Region soll weiter ausgebaut werden.
-------	---	---

### **Bayerischer Bauernverband:**

„Es wird gefordert, vorrangig flächensparende Lösungen wie Tunnellösungen oder Einhausungen umzusetzen. [...] Bei allen Planungen ist die landwirtschaftliche Erschließung mitzudenken: Landwirte müssen ihre Flächen weiterhin ohne unverhältnismäßige Umwege erreichen können.“

### **Empfehlung, die Begründung zu 3.1.2 (Bevorzugung flächensparender und ökologisch verträglicher Lösungen) wie folgt zu ergänzen:**

Zu 3.1.2	B	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. <u>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.</u>
----------	---	--

## Regionales Anliegen: Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs

### **Stellungnahmen Gemeinden**

#### **Gemeinde Pähl:**

„Aktueller Ausbaustand des ÖPNV wird dem Bedarf nicht gerecht, MVV-Beitritt und genannte Festlegungen werden begrüßt.“

#### **Gemeinde Großweil:**

„Der ÖPNV soll ausgebaut und die Strecke Großweil-Penzberg vorangebracht werden.“

#### **Gemeinde Egling:**

„Die Gemeinde begrüßt das Ziel, den ÖPNV mit Flex- und X-Bussen im Gemeindegebiet zu verbessern.“

#### **Gemeinde Waakirchen:**

„Im Hinblick auf die Mobilitätsentwicklung sind insbesondere die Ziele und Grundsätze zu unterstützen, welche eine Stärkung bzw. den Ausbau des ÖPNV verfolgen.“

#### **Gemeinde Wielenbach:**

„Das Ziel eines Umstiegs vom MIV auf den ÖPNV sollte in das Leitbild aufgenommen werden.“

### **... und Fachbehörden**

#### **Amt der Tiroler Landesregierung:**

„Die Verkehrsverlagerung auf den Schienenverkehr wird vom Land Tirol unterstützt.“

#### **DAV Sektionen München-Oberland und Miesbach:**

„Die Festlegung zum Ausbau des Schienenverkehrs werden unterstützt.“

#### **IHK München und Oberbayern:**

„Die abgestimmte und integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung ist zu begrüßen.“

#### **HWK München und Oberbayern:**

„Die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV ist zu unterstützen, sofern dies über einen Ausbau des ÖPNV und eine Angebotsverbesserung geschieht und funktional zusammenhängende Räume auch über Verwaltungsgrenzen hinweg sinnvoll erschlossen werden.“

## Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr (B IX 2.2.1 Z)

### **Gemeinde Raisting:**

„Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebotes im regionalen Schienenverkehr ist [...] auch die Elektrifizierung der Ammerseebahn zwischen Weilheim und Geltendorf dringend erforderlich. [...] Die Gemeinde Raisting bittet das Ziel 2.2.1 entsprechend zu ergänzen.“

### **Empfehlung, die Festlegung und Karte 4 entsprechend zu ergänzen:**

2.2.1 Z Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots im regionalen Schienenverkehr sind insbesondere:

- die Strecke (Tutzing –) Weilheim i.OB. – Murnau a.Staffelsee – Garmisch-Partenkirchen möglichst zweigleisig auszubauen,
- die Strecken Holzkirchen – Lenggries, Schaftlach – Tegernsee und Holzkirchen – Bayrischzell zu elektrifizieren und Begegnungsabschnitte einzurichten,
- die S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried zu verlängern,
- die Strecken der S-Bahn-Außenäste bis Wolfratshausen bzw. bis Holzkirchen durchgängig zweigleisig auszubauen,
- die Strecke Weilheim i.OB. – Schongau zu elektrifizieren.
- die Strecke Weilheim i.OB. – Geltendorf zu elektrifizieren.

## Reaktivierung Fuchstalbahn (B IX 2.2.3)

### **IHK München und Oberbayern:**

„Die Festlegung wird ausdrücklich begrüßt.“

### **Regionaler Planungsverband München:**

„Die Aufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Landsberg-Schongau sollte im Regionalplan München als Ziel formuliert werden.“


### **Deutsche Bahn AG:**

„Langfristiges Ziel ist die Reaktivierung der Haltepunkt Schongau Klinikum und Hohenfurch, diesbezügliche Untersuchungen laufen bereits.“

### **Gemeinde Hohenfurch:**

„Sehr kritisch ist die regionale Priorität des Haltepunkts Hohenfurch und die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke Schongau - Hohenfurch. Gem. Beschlussunterlagen vom 14.09.2021 und 09.11.2021 stimmt die Gemeinde aufgrund der Kostenunsicherheit für die Wiederherstellung von Bahnsteig, Parkplätzen, Radabstellanlagen und Zuwegung einer uneingeschränkten Kostenübernahme nicht zu.“

### **Empfehlung, die Festlegung als Ziel wie folgt zu fassen:**

2.2.3		Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg/Kaufering) <del>soll</del> <u>ist</u> <del>einschließlich des Bahnhofs Hohenfurch durchgehend zu</del> reaktivier <u>ent</u> werden.
-------	---	---

## Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5)

### **Gemeinde Wielenbach:**

„Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte nur als Grundsatz ist nicht ausreichend. Dies sollte ein Ziel sein. Darüber hinaus sollten konkret Haltepunkte genannt werden bzw. die Reaktivierung von Bahnhöfen als Ziel aufgenommen werden, [...] Dies würde auch die Glaubwürdigkeit des Regionalplans hinsichtlich der Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs stärken.“

### **Markt Garmisch-**

#### **Partenkirchen:**

„Die Grundsätze 2.2.5 und 5.2 wiederum sind vor dem Hintergrund unserer bereits andauernden Bemühungen, am Olympia-Skistadion/Kainzenbad einen stetigen Bahnhalt zu erreichen, von großer Bedeutung.“

**Gemeinde Polling:** „Die Reaktivierung des Bahnhalts in Polling ist priorisierend in beiden Richtungen mit aufzunehmen.“

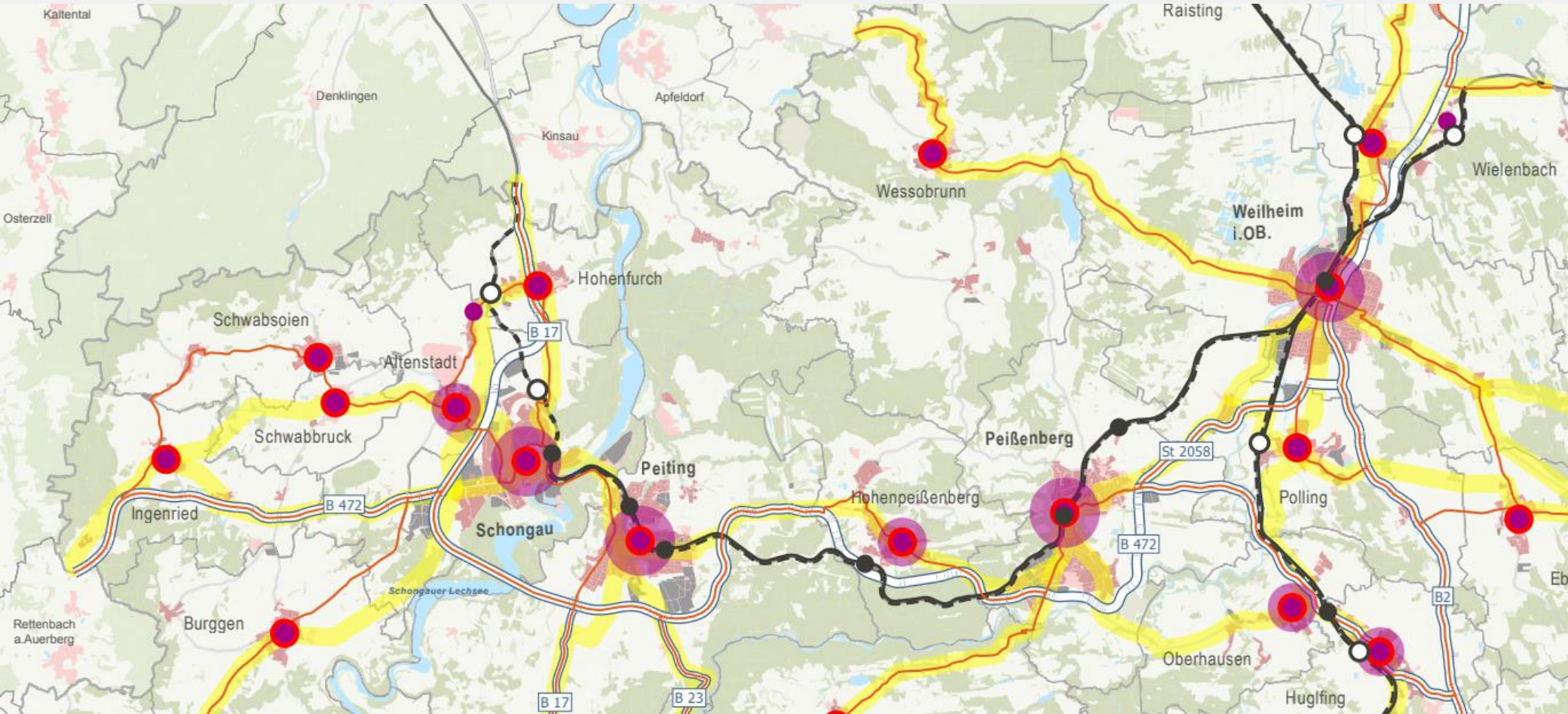
**DB:** „Der Haltepunkt Oberlaimdern kann voraussichtlich wegen fehlender Fahrzeit nicht realisiert werden.“

### **Empfehlung, die Festlegung als Ziel wie folgt zu fassen:**

2.2.5	<u>ZG</u>	Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismus-schwerpunkten <del>sollen</del> <u>sind folgende</u> zusätzliche Haltepunkte <u>eingerrichtet einzurichten werden.</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd,</u></li><li>• <u>Schongau-Klinikum,</u></li><li>• <u>Hohenfurch,</u></li><li>• <u>Oberlaimdern (Gemeinde Valley),</u></li><li>• <u>Föching (Markt Holzkirchen),</u></li><li>• <u>Wielenbach und Wilzhofen,</u></li><li>• <u>Polling,</u></li><li>• <u>Huglfing-Ort,</u></li><li>• <u>Burgrain, Kainzenbad und Kaltenbrunn (Markt Garmisch-Partenkirchen).</u></li></ul>
-------	-----------	---

## Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5)

Empfehlung, die zusätzlichen Haltepunkte auch in Karte 4 aufzunehmen:



Karte 4 (Ausschnitt)

○ Zusätzliche Haltepunkte gem. B IX 2.2.5 (Z)

## Stellungnahme DB zu B IX 2.2 (Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenverkehr)

### **Deutsche Bahn AG:**

*„Perspektivisch ist von einer Elektrifizierung und einem - ggf. auch nur abschnittswisen - zweigleisigen Ausbau aller Strecken im Plangebiet bzw. dem Ausbau von Bahnhöfen (zusätzliche/längere Gleise etc.) auszugehen.*

### *Bestätigt wird:*

- *Elektrifizierung Strecke 5450 Weilheim – Peißenberg ist vorgesehen; auf der Strecke 5444 Peißenberg – Schongau soll batterieelektrisch gefahren werden*
- *Die Notwendigkeit des möglichst zweigleisigen Ausbaus der Strecke 5504 Tutzing – Mittenwald wird aktuell in einer EBWU (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) untersucht. Planungsauftrag für Abschnitt Uffing – Murnau liegt vor.*
- *Elektrifizierung der Strecken 5505 Holzkirchen – Lenggries, 5620 Holzkirchen – Schliersee, 5621 Schliersee – Bayrischzell wird gerade geplant. In der Planung der Kreuzungsbahnhöfe Geitau und Gaißach werden Begegnungsabschnitte schon berücksichtigt.*
- *Auf der Strecke 5505 Otterfing – Holzkirchen ist mittelfristig eine Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h geplant.*
- *Auf den Strecken 5507 Hohenschäftlarn – Wolfratshausen (-Geretsried) und 5552 Aying – Kreuzstraße kann ein 2-gleisiger Streckenausbau langfristig nicht ausgeschlossen werden.“*

## Trassensicherung (B IX 2.2.4 G)

### **Deutsche Bahn AG:**

„Als Ausbaureserve soll zwischen Gleisachsen und anderen Nutzungen min. 12 m (bei eingleisigen) bzw. 10 m (bei zweigleisigen Strecken) freigehalten werden.“

### **IHK München und Oberbayern:**

„Für den künftigen Ausbau des Schienenverkehrs sollten neben den Trassen auch die bestehenden Gleisanschlüsse genannt sein.“

### **Empfehlung, Festlegung und Begründung wie folgt zu ergänzen:**

2.2.4	G	Trassen für den künftigen Ausbau des Schienenverkehrs sollen von entgegengesetzten raumbedeutsamen Nutzungen oder Maßnahmen freigehalten werden. <u>Bestehende Trassen und Gleisanschlüsse sollen erhalten werden.</u>
Zu 2.2.4	B	Zur Sicherung des notwendigen zweigleisigen Ausbaus sowie zur Einrichtung von Begegnungsabschnitten ist die frühzeitige Freihaltung der für den Ausbau notwendigen Trassen und Abschnitte erforderlich. <u>Als Ausbaureserve soll zwischen Gleisachsen und anderen Nutzungen ein Korridor von zwölf Metern bei eingleisigen bzw. zehn Metern bei zweigleisigen Strecken freigehalten werden.</u> 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 – <del>Markt</del> 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.  <u>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.</u>

## Taktverdichtung, Beschleunigung, Kapazitätserhöhung (B IX 2.2.7 G)

### **Gemeinde Oberammergau:**

„Die Gemeinde bittet darum, den Entwurf des Regionalplans um die Beschleunigung der Fahrzeiten auf der Bahnstrecke Oberammergau - Murnau zu ergänzen.“

### **Empfehlung, Festlegung und Begründung wie folgt zu ergänzen:**

2.2.7	G	Der Takt im Schienenverkehr soll verdichtet, <u>die Fahrzeiten verkürzt</u> und die Fahrzeugkapazitäten sollen auch im Freizeitverkehr erhöht werden.
Zu 2.2.7	B	<p><i>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, Lengries 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.</i></p> <p><u><i>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).</i></u></p>

## Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

### **Gemeinde Weyarn:**

*„Der Hauptort Weyarn hat keinen eigenen Bahnanschluss. [...] Weyarn ist [...] auf ÖPNV-Zubringer zu den Bahnhöfen Miesbach und Darching angewiesen. Hierzu ist festzustellen, dass der neue Nahverkehrsplan des Landkreises Miesbach vom 28.05.2025 die bestehende Hauptbuslinie Miesbach-Weyarn-Darching-Holzkirchen deshalb weiterhin durch den Hauptort Weyarn vorsieht. Es wurde in der Fortschreibung übersehen, dieses Hauptbusnetz zwischen Miesbach und dem Bahnhof Darching in der Karte 4 zu berücksichtigen. Wir beantragen daher, dass die Karte 4 entsprechend der oben genannten textlichen Festlegungen in der Fortschreibung dazu passend ergänzt wird.“*

### **Landratsamt Miesbach:**

*„Es wird um Anpassung der Linienführung des Alpenbusses zwischen Miesbach und Au (entlang der St 2010) gebeten, zu schließen ist die Lücke zw. Leitzach und der Kreuzung mit der St 2077 und der Abschnitt zwischen St 2077 und B 472 kann herausgenommen werden.“*

### **DAV Sektionen München-Oberland und Miesbach:**

*„Buslinien für den Freizeitverkehr sollten min. stündlich bedient werden, bergsportrelevante Buslinien auch wochentags und möglichst ganzjährig zu attraktiven Zeiten ggf. temporär auch mit ausgedünntem Takt bedient werden [...] Insbesondere sollte eine Taktverdichtung der Linie 395 in die Jachenau erfolgen.“*

### **Gemeinde Pähl:**

*„Um Aufnahme der Verbindung Fischen - Dießen in das Hauptbusnetz als Lückenschluss am Südende des Ammersees wird gebeten.“*

## Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

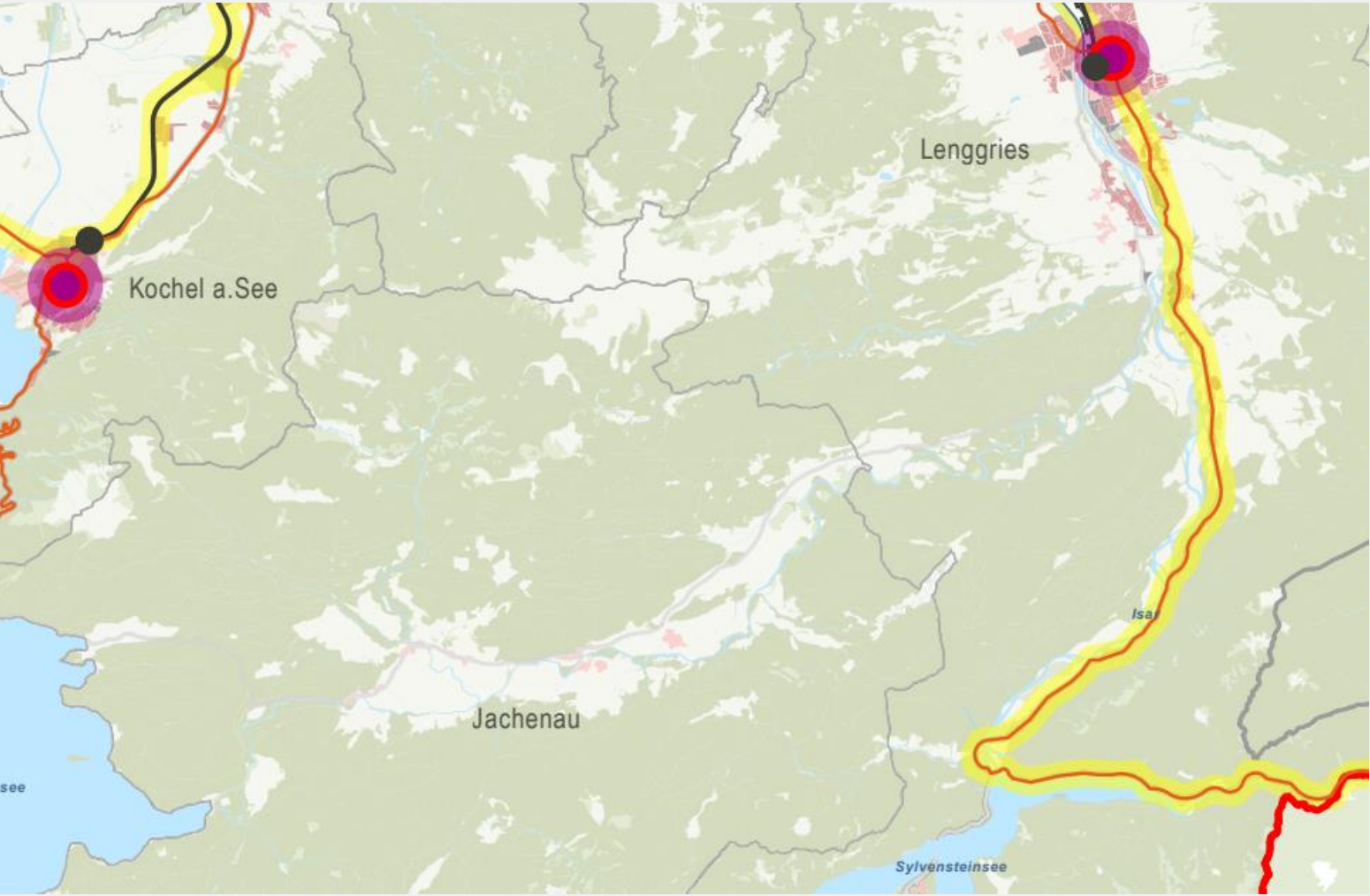
Empfehlung, das Hauptbusnetz in Karte 4 wie folgt zu ergänzen / zu ändern:



Änderungskarte zu Karte 4 (Ausschnitt)

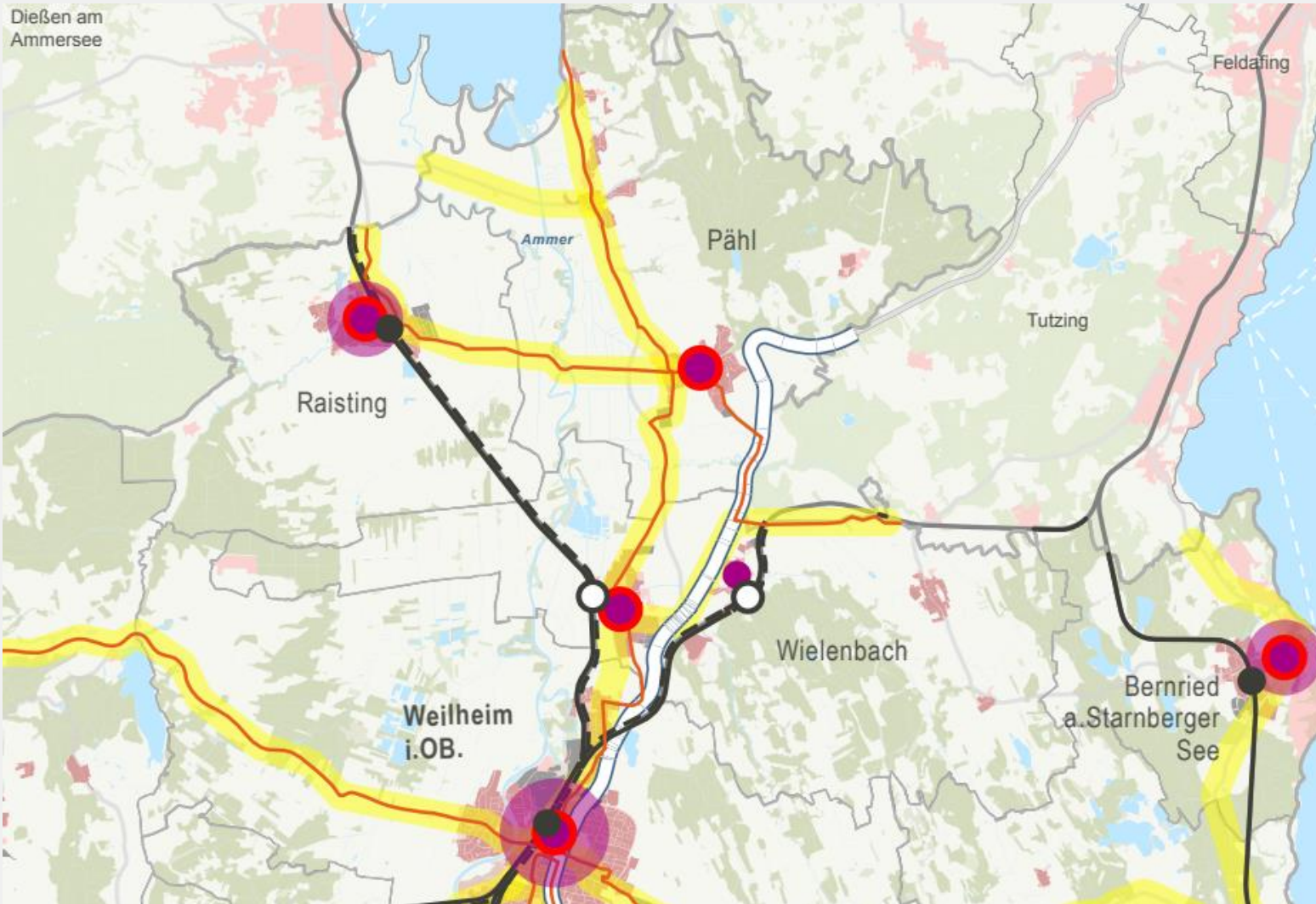
## Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

Empfehlung, am bestehenden Hauptbusnetz in Karte 4 festzuhalten:



## Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

Empfehlung, am bestehenden Hauptbusnetz in Karte 4 festzuhalten:



## Schnelle Ost-West-Linien mittels Expressbussen (B IX 2.3.2 Z)

### **Stadt Weilheim:**

„Zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs ist im Ziel 2.3.2 die Stadt Weilheim i.OB in eine schnelle West-Ost-Linie aufzunehmen.“

### **Empfehlung, die Begründung zu 2.3.2 Z wie folgt zu ergänzen:**

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.
Zu 2.3.2	B	<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). <u>Aus regionaler Perspektive kommen daneben Expressbusverbindungen zwischen Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung 1. Ordnung ohne direkte Schienenverbindung in Betracht, wie zwischen Weilheim i.OB. – Penzberg – Wolfratshausen/Geretsried.</u> 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>

## 4. Fuß- und Radverkehr

### **Gemeinde Wielenbach:**

„Hier [in Kapitel 4] wird trotz Notwendigkeit und dem Wunsch nach einer gestaltenden und leitenden Funktion der Regionalplanung kein einziges Ziel [...] benannt. Beim motorisierten Individualverkehr sieht das ganz anders aus. Hier ist ein deutliches Ungleichgewicht zu sehen [...]. Hier sollten zwingend erforderliche Maßnahmen als Ziele mit aufgenommen werden.“

### **Empfehlung, die Festlegung 4.3 als Ziel zu fassen:**

4.3	<b>ZG</b>	Zur direkten und schnellen Verknüpfung der Hauptorte, Gewerbeschwerpunkte und Knotenpunkte im öffentlichen Verkehr <del>sollen</del> <u>sind</u> insbesondere Radwegeverbindungen entlang der regional bedeutsamen Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr aus <u>zugebauent</u> <del>werden</del> . Die Radverkehrsachsen ergeben sich aus der Karte 4.
-----	-----------	--

## Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3)

### **Gemeinde Pähl:**

„Aus Sicht der Gemeinde fehlt der perspektivisch wichtigste und voraussichtlich meist genutzte Radweg [...]: der in Planung befindliche Radweg zwischen Fischen und Dießen.“

### **LRA Weilheim-Schongau:**

„Aufnahme der Verbindung Peißenberg - Weilheim i.OB über die Ammerbrücke sowie den Ammerdamm.“

### **Markt Peißenberg:**

„Es wird gebeten, auf Grund der Bedeutung für den Alltags- und Freizeitradverkehr die Strecke Peißenberg-Oberhausen aufzunehmen.“

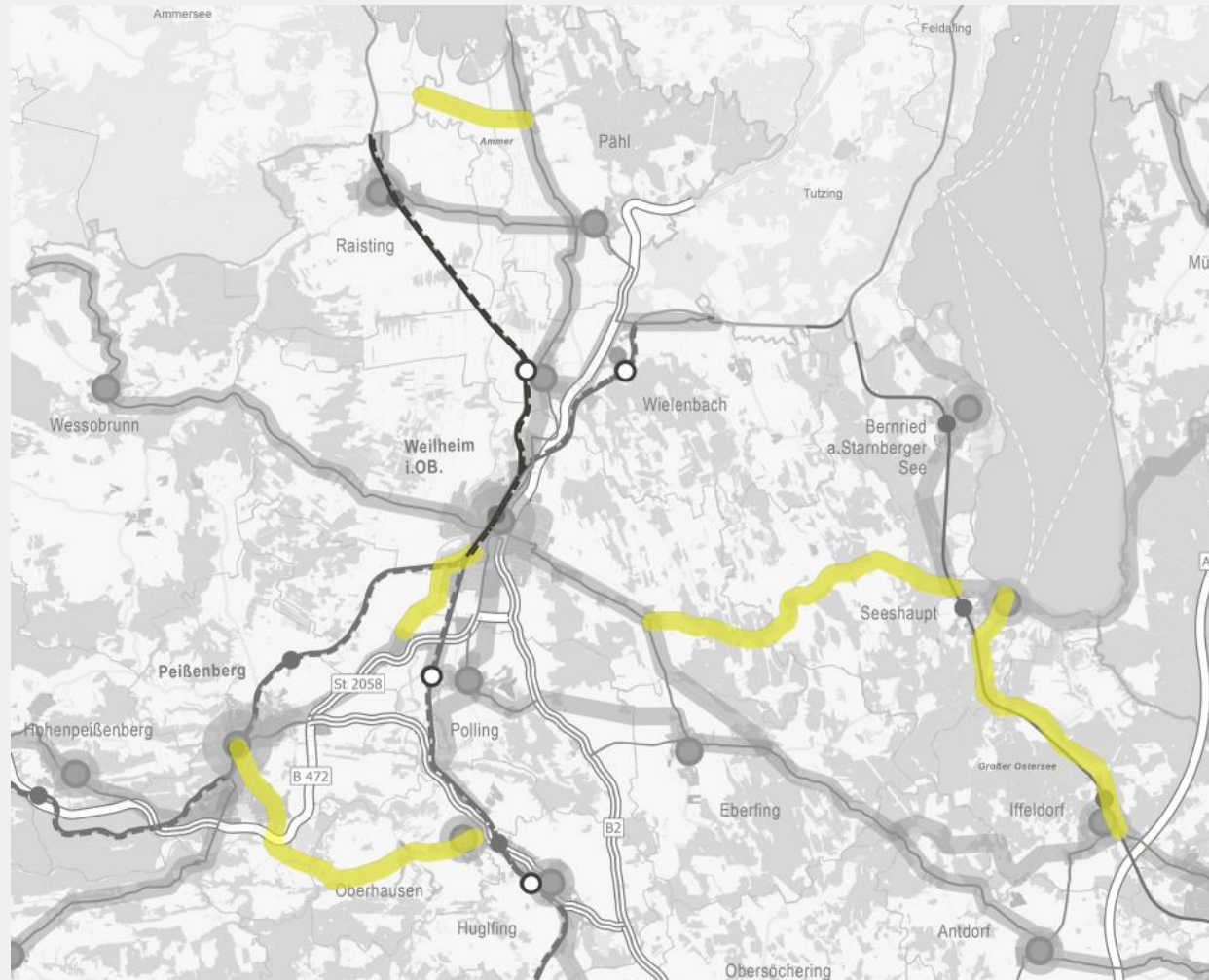
### **Gemeinden Iffeldorf und Seeshaupt:**

„Bitte um Aufnahme der Verbindung zwischen Iffeldorf und Seeshaupt.“

### **ADFC Weilheim-Schongau:**

„Um Aufnahme der Achse Weilheim - Seeshaupt (entlang St 2064) in das Radwegenetz wird gebeten.“

**Empfehlung, die Radverkehrsachsen in Karte 4 wie folgt zu ergänzen:**



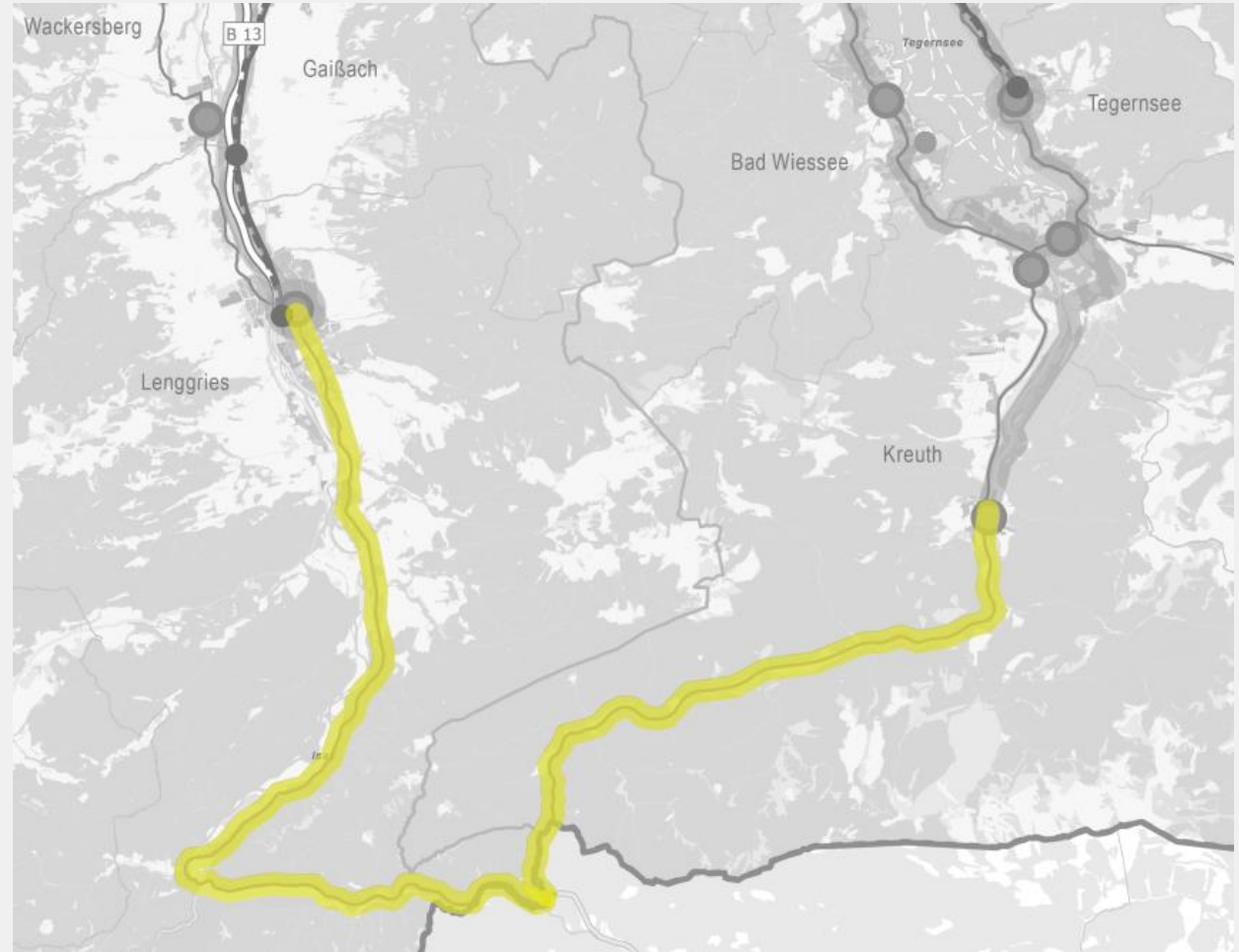
Änderungskarte zu Karte 4

## Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3)

### **LRA Miesbach:**

„Die Radverkehrsachse Kreuth – Achenpass / Landesgrenze ist nicht enthalten, weil sie vom Charakter mehr den Freizeit- als den Alltagsradverbindungen zugeordnet wurde. [...] Wir gehen jedenfalls davon aus, dass die bereits angestrebte durchgängig ausgebaut Verbindung die Nutzung in Richtung Alltagsradverkehr verschiebt. Selbst wenn heute faktisch eine Freizeitnutzung überwiegen sollte, wäre u.E. diese Verbindung wegen ihrer Bedeutung für Kreuth, das Tegernseer Tal und den Anschluss an das Nachbarland Österreich zu vermerken.“

**Empfehlung, die Radverkehrsachsen in Karte 4 wie folgt zu ergänzen:**



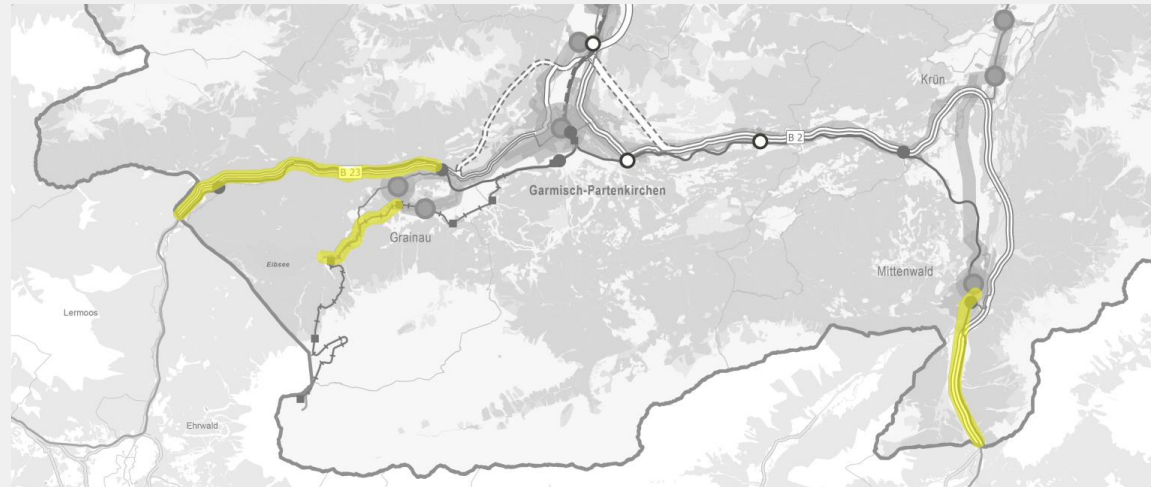
Änderungskarte zu Karte 4

## Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3)

### **Gemeinde Grainau:**

„Die in der Karte 4 „Siedlung und Mobilität“ dargestellte regional bedeutsame Radverkehrsachse gem. B IX 4.3 (G) ist bis zum Eibsee zu verlängern.“

**Empfehlung, die Radverkehrsachsen in Karte 4 wie folgt zu ergänzen:**



**Empfehlung, die Verbindung Ettal – Reutte nicht in Karte 4 zu ergänzen:**

### **Gemeinden Ettal und Oberammergau:**

„Die Gemeinde bittet darum, in Karte 4 der grenzüberschreitenden Radwegeverbindungen nach Tirol die Strecke Ettal über Ammerwald nach Reutte zu ergänzen.“



## 1. Leitbild – Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems

### **Regierung von Oberbayern, Sachgebiete 34.1 und 34.2 Städtebau:**

„Um die folgende Ergänzung der Festlegung wird gebeten: Wenn es sinnvoll und möglich ist, sollten Verkehrsflächen mit versickerungsfähiger Oberfläche ausgeführt werden.“

### **Empfehlung, die Festlegung 1.3 G wie folgt zu ergänzen:**

1.3	G	Verkehrsflächen sollen flächeneffizient ausgestaltet <u>werden. Insbesondere Flächen</u> <del>und die Mehrfachnutzung insbesondere der Flächen</del> für den ruhenden Verkehr <u>sollen mehrfach genutzt und versickerungsfähig ausgeführt</u> <del>gefördert</del> werden.
-----	---	---

## 1. Leitbild – Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems

### **Gemeinde Iffeldorf:**

„Es wird die Überlegung vorgebracht, ob nicht die Rolle der Mittel- und Oberzentren beim Thema Mobilität aufgewertet werden sollte. Eine verbindliche Übertragung von (Führungs-)Aufgaben an diese Zentren hätten u.E. sehr positive Auswirkungen auf Mobilitätslösungen in und um die Zentren herum (Stichwort: ÖPNV On Demand).“

### **Empfehlung, die Begründung zu 1.1 (Leitbild) wie folgt zu ergänzen:**

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).

## 1. Leitbild – Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems

### **DAV Sektionen München-Oberland und Miesbach:**

„Alle fahrplanähnlich verkehrenden ÖPNV-Angebote wie z.B. Anruf-sammeltaxen oder Skibusse sind in die einschlägigen Auskunftsmidien (MVV-App, DB-Navigator) aufzunehmen.“

### **IHK München und Oberbayern:**

„Die Möglichkeiten digitaler Mobilitätsdienstleistungen sollten um konkrete Beispiele wie Echtzeitinformationen zum Verkehrsgeschehen und Auslastung von Rastanlagen oder freie Lieferzonen für den Wirtschafts-verkehr ergänzt werden.“

### **Empfehlung, die Begründung zu 1.2 (Möglichkeiten digitaler Mobilitätsdienstleistungen) wie folgt zu ergänzen:**

Zu 1.2	B	<p><u>Durch digitale Mobilitätsdienstleistungen bieten die Chance zur Verknüpfung der können unterschiedlichen Verkehrsträger verknüpft, zur die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs erhöht und durch verbesserte Information und vereinfachtes Ticketing sowie zur Steuerung des der motorisierten 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 Auskunftsmidien des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) 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.</u></p>
--------	---	---

## 5. Freizeitverkehr

### **DAV Sektionen München-Oberland und Miesbach:**

*„Die Bedienungszeiträume für saisonale Angebote sollten im Oberland vereinheitlicht werden. Derzeit starten die Angebote des Sommerfahrplans an acht verschiedenen Terminen (31.03., 01.05., 15.05., 17.05., 29.05., 07.06., 09.06., 01.08.). Sie enden an elf verschiedenen Tagen (15.09., 28.09., 30.09., 02.10., 05.10., 12.10., 19.10., 26.10., 01.11., 02.11., 09.11.). Eine Vereinheitlichung macht es wesentlich einfacher für den Endnutzer, seine Ausflüge und Touren nachhaltig zu planen und sorgt für bessere Akzeptanz.“*

### **Empfehlung, die Begründung zu 5.2 (Anbindung stark frequentierter Tourismus- und Freizeiteinrichtungen) wie folgt zu ergänzen:**

Zu 5.2	B	<i>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. <u>Saisonale Angebote sollen hinsichtlich ihrer Bedienzeiträume regionsweit vereinheitlicht werden.</u> In Zeiträumen mit geringer Nachfrage sowie in Räumen ohne konzentrierte Nachfrage (z.B. Wandergebieten) sollen Bedarfsverkehrsangebote als wirtschaftlichere Alternative eingerichtet werden.</i>
--------	---	--

(vormals Kap. B II Siedlungswesen)

Titel der Fortschreibung

Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung

Leitbild Kapitel B II Siedlungsentwicklung

Region der kurzen Wege

Interkommunale, regionale Zusammenarbeit, strategische Siedlungsentwicklung

Themen

Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung

Integrierte Siedlungsentwicklung

Freiraum und Siedlungsentwicklung

Tourismus und Siedlungsentwicklung

## Hauptorte (B II 3.5) – Rückmeldungen

### **Gemeinde Waakirchen:**

„Die Gemeinde stimmt der Einstufung von Waakirchen und Schaftlach als Hauptorte zu.“

### **Gemeinde Wackersberg:**

„Der Hauptorteinstufung kann gefolgt werden, sofern die kleinteilige Entwicklung von Wohnen, Misch- und Gewerbeflächen gewährleistet bleibt. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Festlegung von parzellenscharfen oder ortsteilgebundenen Bauleitplanungen und die feste Benennung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten aus heutiger Sicht in einer Flächengemeinde wie Wackersberg nicht möglich ist.“

### **Gemeinde Egling:**

„Es wird festgelegt, dass auch künftig in den Hauptorten Egling und Deining - unter Berücksichtigung einer angemessenen Erschließung und verkehrlichen Anbindung - bedarfsgerecht Bauland ausgewiesen werden kann.“

**Keine Änderungen veranlasst.**

### **Gemeinde Seehausen a.Staffelsee:**

„Die Gemeinde geht davon aus, dass die Gemeindeteile Seehausen und Riedhausen - insbesondere aufgrund des historisch bedingten engen Verflechtungsbereiches sowie der vergleichbaren Größe und Strukturen beider Ortsteile - als ein Hauptort bzw. als gleichberechtigte Hauptorte gelten.“

### **Gemeinde Eberfing:**

„Nach der aktuellen Darstellung in Karte 4 wird der Ortsteil Untereberfing als Hauptort definiert. Im Hinblick auf die ortsplanerische Entwicklung in den letzten Jahren, die verkehrsgünstige Lage und den möglichen Flächenpotentialen wird auch der Ortsteil Obereberfing als bestens geeignet für die weitere Siedlungsentwicklung angesehen. Aufgrund der zwischenzeitlich bestehenden baulichen Verbindung der Ortsteile Ober- und Untereberfing sollten deshalb beide als gemeinsamer Hauptort eingestuft werden, was hiermit beantragt wird.“

**Empfehlung, die Lage der Hauptort-Signaturen in Karte 4 anzupassen.**

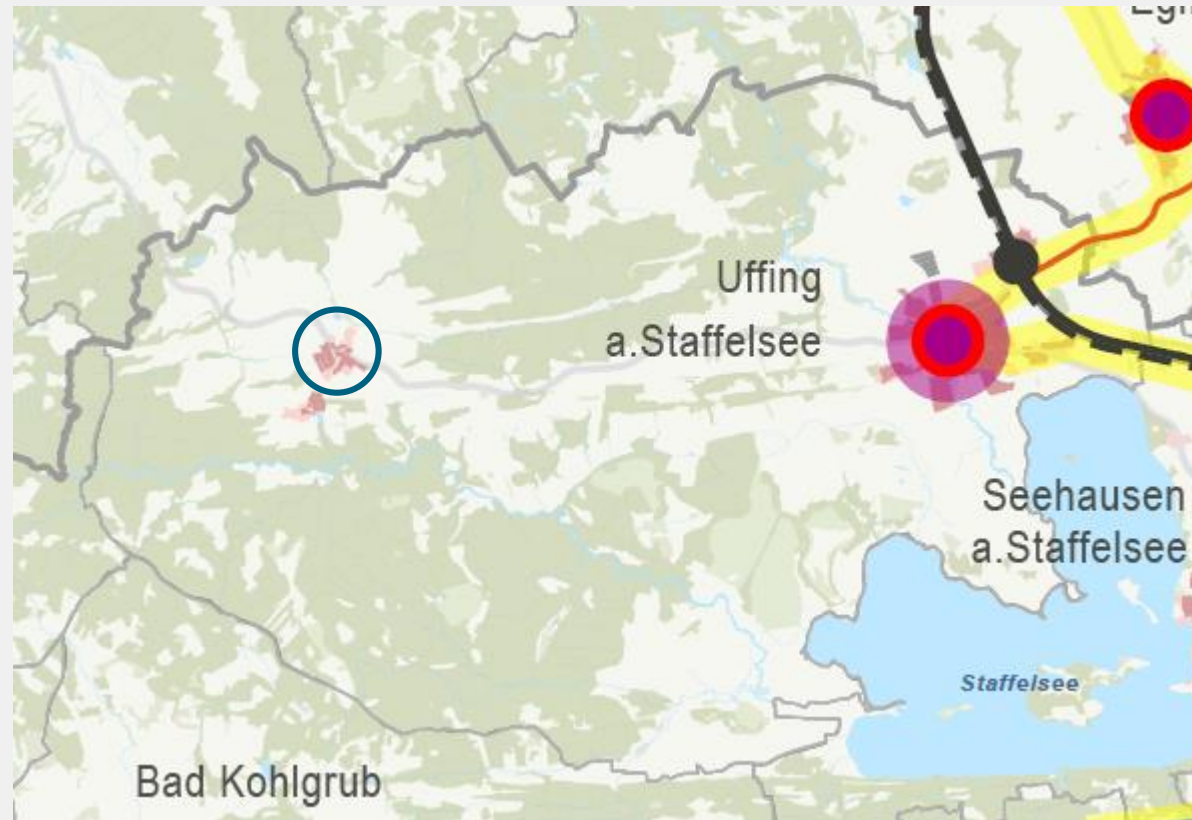
## Hauptorte (B II 3.5) – Antrag auf Festlegung

### **Gemeinde Uffing a.Staffelsee:**

„Gem. Gemeindeentwicklungskonzept ist Uffing a.Staffelsee Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkt. Dies soll unter Beachtung einer Revitalisierung im Bestand, der Innenentwicklung und falls erforderlich einer landschaftsangepassten Siedlungserweiterung geschehen.

Der Ortsteil Schöffau soll ebenso als Siedlungsschwerpunkt gesichert sein. Die räumliche Entwicklung in diesem Bereich konzentriert sich auf landschaftsangepasste Arrondierungen, Innenentwicklungen und Revitalisierungen im Bestand. Diese Entwicklung soll möglich sein und bleiben.

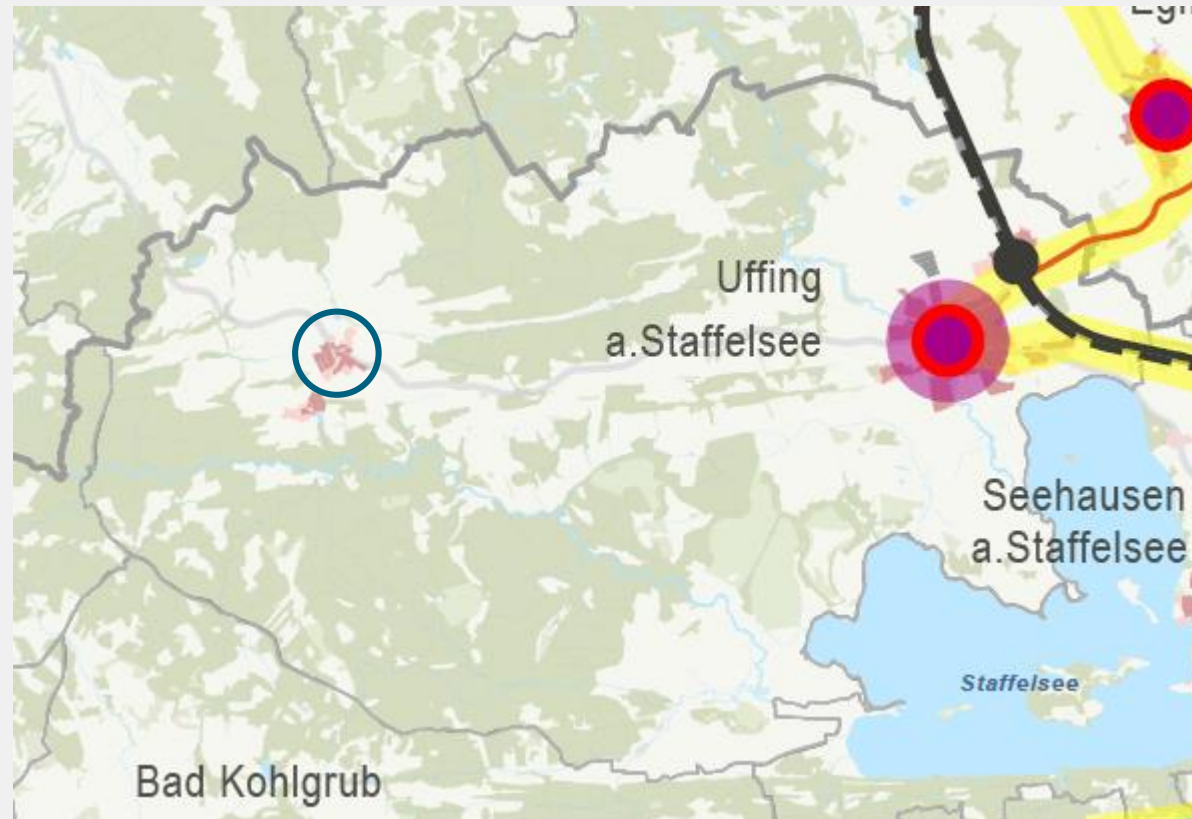
Es wird gebeten zu prüfen, ob die Festschreibung von Schöffau als ein geeigneter Ortsteil gem. B II 3.5 möglich ist.“



## Hauptorte (B II 3.5) – Antrag auf Festlegung

### Empfehlung Karte 4 nicht zu ändern:

- Die beabsichtigten siedlungsstrukturellen Entwicklungen in Schöffau stehen auch ohne eine Darstellung als geeigneter Ortsteil im RP im Einklang mit den Festlegungen in B II 3.6.
- Zudem erfüllt Schöffau mit seinen knapp 300 Einwohnern und der rund. 6 km vom Hauptort abgesetzten Lage nicht die Anforderungen von B II 3.5 (B), wonach geeignete Ortsteile Teilfunktionen der Hauptorte übernehmen und sich durch einen engen räumlichen und funktionalen Bezug zum Hauptort auszeichnen.



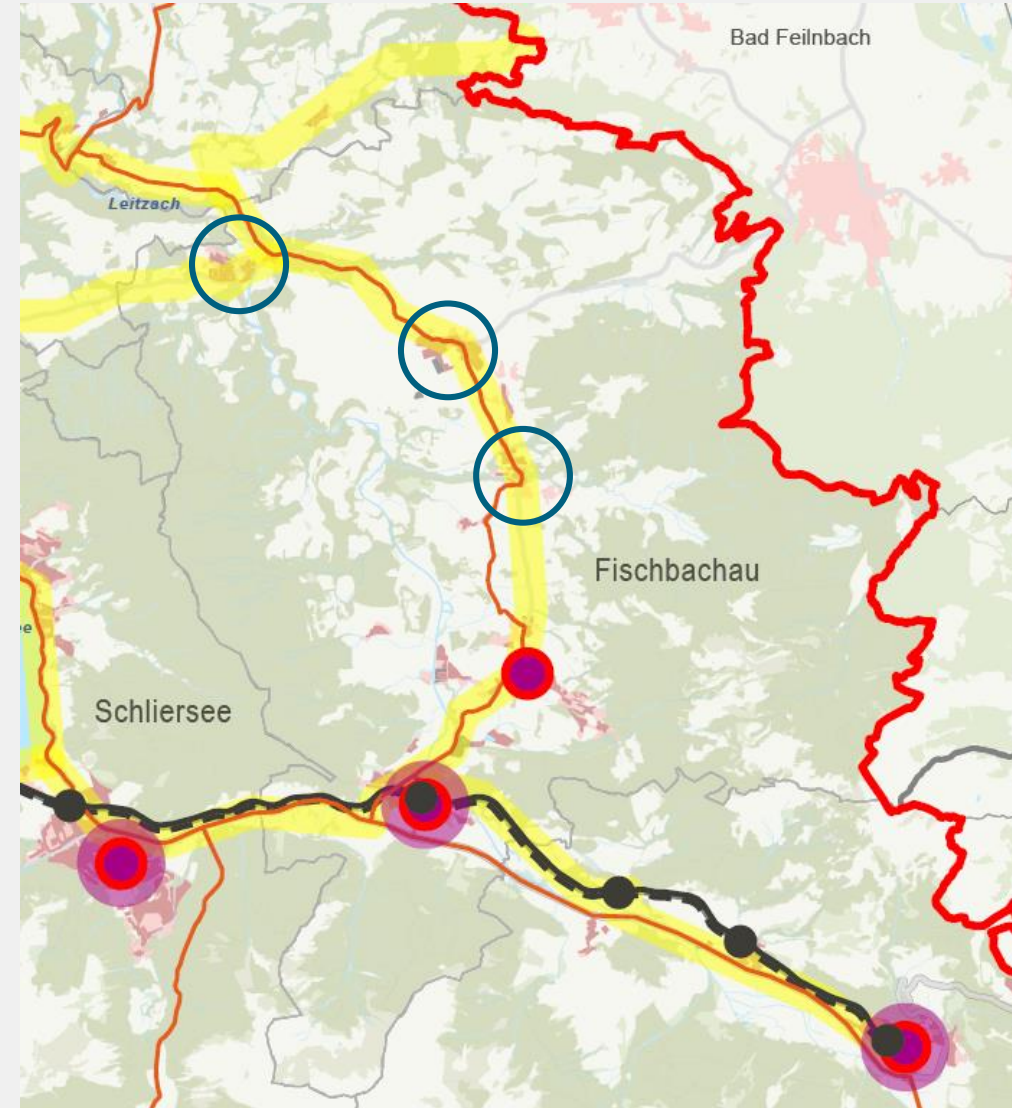
## Hauptorte (B II 3.5) – Antrag auf Festlegung

### **Gemeinde Fischbachau:**

„Aus Sicht der Gemeinde Fischbachau ist in die Fortschreibung aufzunehmen, dass auch die Orte Elbach, Hundham und Wörnsmühl für eine mögliche Siedlungsentwicklung neben dem Hauptort Fischbachau und Aurach berücksichtigt werden.

Dies wird auch damit begründet, dass die fünf Hauptorte annähernd die gleichen Einwohnerzahlen aufweisen und sich nicht wesentlich in ihrer Bevölkerungsdichte unterscheiden. [Aufgrund der Gebietsreform gibt es] historisch bedingt bereits zentrale Hauptorte [...].

Im Ergebnis wird der in der Fortschreibung festgelegten Einstufung der Hauptorte widersprochen und gebeten, alle unsere Ortsteile (Aurach, Fischbachau, Elbach, Hundham und Wörnsmühl) als Hauptort einzustufen.“

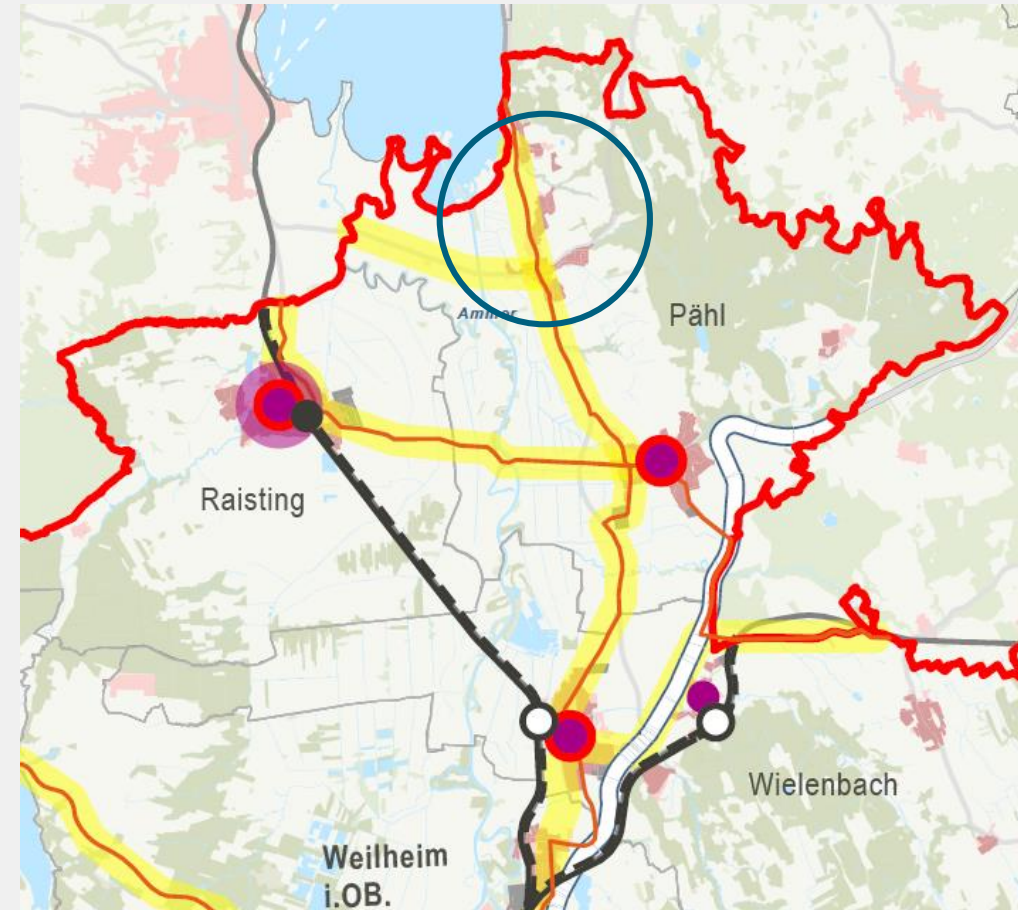


## Hauptorte (B II 3.5) – Antrag auf Festlegung

### **Gemeinde Pähl:**

„Die Gemeinde ersucht den Planungsverband dringend, neben Pähl auch Fischen (Vorder- und Mitterfischen einschließlich Aidenried) als zweiten Hauptort einzustufen, da dieser die angegebenen Charakteristika gem. B II 3.5 (B) erfüllt.

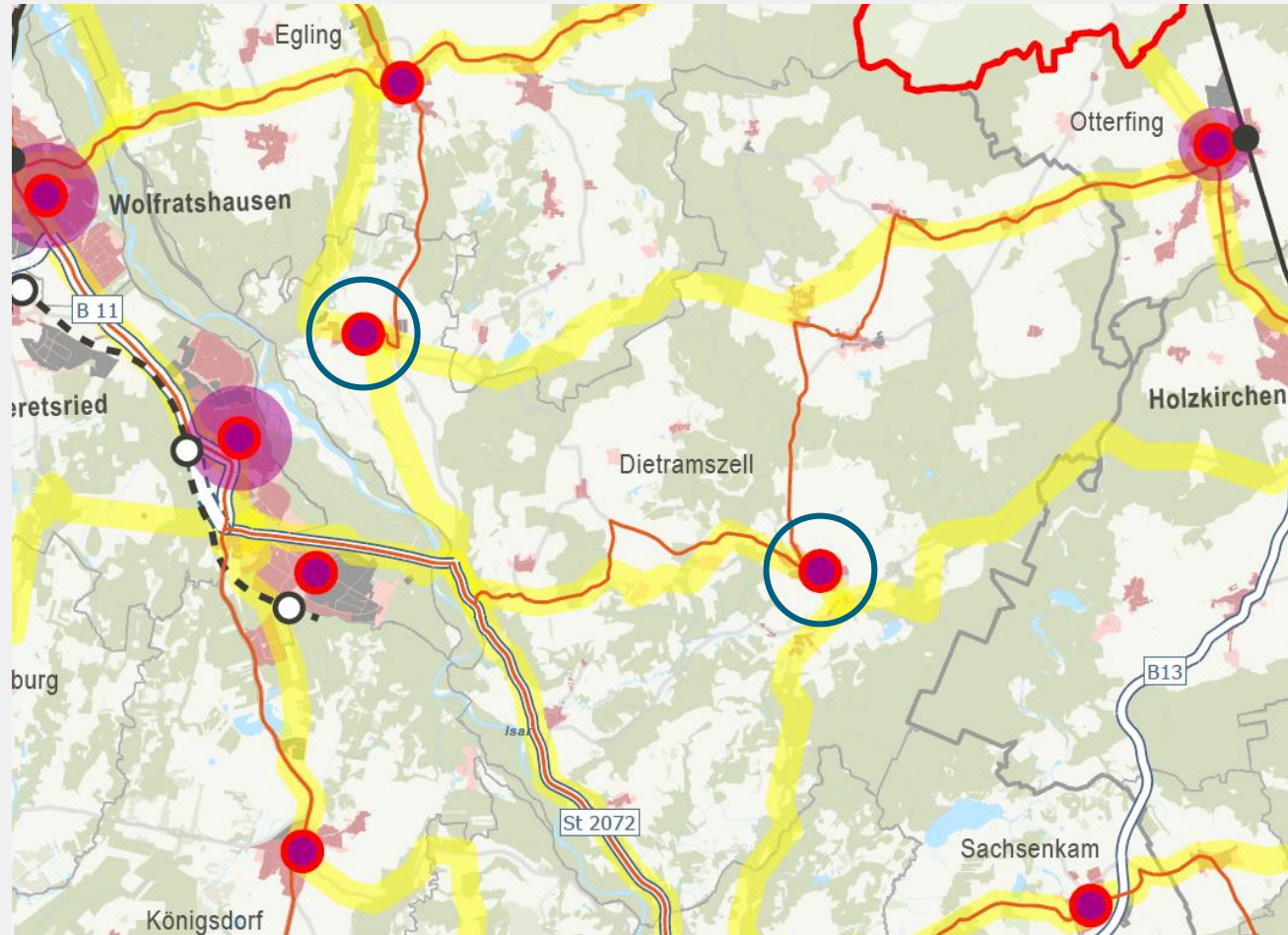
*Fischen hat einschließlich Aidenried rd. 1100 Einwohner, verfügt über einen Vollsortimenter, Kirche, Gastronomie, Kindergarten und Hort etc. Darüber hinaus stellt Fischen eine ehemals eigenständige Gemeinde dar. Zudem besitzt Fischen eine attraktive Lage am Südenende des Ammersees und gleichzeitig die Bedeutung als Schnittpunkt [wesentlicher] Verkehrsachsen. Nach Einschätzung der Gemeinde wird Fischen sowohl durch die bestehende, einheimische Bevölkerung als auch durch potentielle Neubürger einen voraussichtlich noch stärkeren als bisher schon vorhandenen Siedlungsdruck erfahren.“*



## Hauptorte (B II 3.5) – Antrag auf Entnahme

### **Gemeinde Dietramszell:**

„Nach Ansicht der Gemeinde gibt es im Gemeindegebiet keine Hauptorte. [...] Es ist Gemeindewille, dass eine organische Siedlungsentwicklung im gesamten Gemeindegebiet verfolgt wird.“



## Anträge bzgl. Hauptorte (B II 3.5) – Abwägung

### Gemeinde Fischbachau

- Es wird an den Hauptorten Aurach und Fischbachau festgehalten, da die beiden Ortsteile sich ggü. den übrigen Ortsteilen der Gemeinde deutlich abheben. Aus Gründen der regionalen Gleichbehandlung können nicht alle fünf Ortsteile der Gemeinde als Hauptorte eingestuft werden.
- Innenentwicklung, Abrundung, Eigenentwicklung und eine gewerbliche bestandsorientierte Erweiterung sind in den Ortsteilen möglich (B II 3.6 G).
- Eine Abweichung vom Konzentrationsgebot ist der kommunalen Abwägung zugänglich (B II 3.7, 3.8 G).

### Gemeinde Pähl

- Es wird an der bisherigen Einstufung festgehalten. Pähl hebt sich in seinen Qualitäten als Hauptort deutlich gegenüber Fischen ab. Vorder-, Mitterfischen und Aidenried bilden kein geschlossenes Siedlungsgefüge; eine gleichrangige Hauptortfestlegung von Fischen und Pähl ist aus Gründen der regionalen Gleichbehandlung nicht möglich.
- In Fischen bestehen Möglichkeiten zur Innenentwicklung, Abrundung, Eigenentwicklung und Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe (B II 3.6 G). Bei entsprechender Begründung ist eine Abweichung möglich (B II 3.7, 3.8).

### Gemeinde Dietramszell

- Es wird an den Hauptorten Dietramszell-Schöneegg und Ascholding festgehalten, da sie über eindeutige Merkmale gem. B II 3.5 (G) verfügen.
- Für den Ortsteil Ascholding liegt ein städtebaulicher Rahmenplan des PV Äußerer Wirtschaftsraum von 2016 vor, demgemäß am westl. Ortsrand langfristig eine abschnittsweise Wohnbauentwicklung im Umfang von rd. 7 ha vorgesehen ist; eine solche Entwicklung stünde bei fehlendem Hauptortcharakter dem RP entgegen.

**Empfehlung, Karte 4 jeweils nicht zu ändern und an den bisherigen Hauptort-Festlegungen festzuhalten.**

## Verstärkte Siedlungsentwicklung (B II 3.4) – Antrag auf Festlegung

### **Gemeinde Pähl:**

„Der Planungsverband wird eindringlich gebeten, [...] Pähl entsprechend der Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung gem. B II 3.4 (G) zu klassifizieren.

*Sowohl Pähl als auch Fischen benötigen zwingend die Möglichkeit, auch über „organische Entwicklung“ (B II 3.3 (G)) hinaus, zu wachsen. Beide Orte sind bezüglich der Siedlungsentwicklung und der Schaffung von Wohnraum in den letzten Jahren trotz erheblichen Drucks aus der einheimischen Bevölkerung sowie großen Zuzugsdrucks erheblich hinter vergleichbaren Orten in der unmittelbaren Umgebung zurückgeblieben.*  
[...]

*Die Gemeinde Pähl muss daher in eigener, kommunaler Verantwortung die Möglichkeit haben, verstärkte Siedlungsentwicklung zu betreiben.“*

### **Empfehlung, Pähl nicht in Karte 4 gem. B II 3.4 darzustellen.**

- Gemäß B II 3.4 (B) weisen diejenigen Gemeinden eine Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung auf, welche bereits eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen vorhalten und sich durch eine vergleichsweise leistungsfähige Anbindung an den (schienegebundenen) öffentlichen Personenverkehr auszeichnen. Diese Anforderungen erfüllt die Gemeinde Pähl nicht. Eine regionale Sondersituation ist nicht ersichtlich.
- Eine verstärkte Siedlungsentwicklung würde eine entsprechende Infrastrukturvorhaltung und -ausbau in der Gemeinde erfordern.
- Eine bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung ist im Rahmen der organischen Siedlungsentwicklung auch über die Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahre hinaus mit den vorgesehenen regionalplanerischen Festlegungen vereinbar.

## Organische Siedlungsentwicklung (B II 3.3) – Rückmeldungen

### **Gemeinde Riegsee:**

„Der Einstufung von Riegsee als Hauptort kann gefolgt werden, sofern eine org. Entwicklung in den Ortsteilen Aidling und Hagen weiterhin möglich bleibt.“

### **Gemeinde Eberfing:**

„Wesentlich aus Sicht der Gemeinde ist, dass im Gemeindegebiet Eberfing in allen Ortsteilen weiterhin für die organische Entwicklung zur Deckung insbesondere des örtlichen und des regionalen Bedarfs Wohnbau- und Gewerbeflächen neu ausgewiesen werden können.“

### **Gemeinde Waakirchen:**

„Es wird angemerkt, dass auch außerhalb der Hauptorte ein organisches Wachstum der jeweiligen Ortsteile möglich sein soll. Die diesbezüglichen Ausführungen in der vorliegenden Planung sind daher zu befürworten.“

### **Gemeinde Eglfing:**

„Wesentlich für die kommunale Zustimmung zur Planung ist, dass eine organische Siedlungsentwicklung weiterhin in allen Ortsteilen zur Deckung des örtlichen und regionalen Wohnbau- und Gewerbeflächenbedarfs möglich bleibt.“

### **Gemeinde Wielenbach:**

„Der Grundsatz der organischen Entwicklung ist nicht hinnehmbar, da Unterschiede in der Entwicklung zwischen Gemeinden zementiert werden. Wo bisher nicht entwickelt wurde, darf auch in Zukunft nichts entstehen. Anstatt die Entwicklung auf einzelne Gemeinden abzustellen, sollte in sog. Teilregionen abgestellt werden.“

**Keine Änderungen veranlasst.**

## Verstärkte Siedlungsentwicklung (B II 3.4) – Rückmeldungen

### **Gemeinde Eschenlohe:**

„Die Gemeinde teilt mit, dass eine verstärkte Siedlungsentwicklung von der Gemeinde nicht angestrebt wird.“

### **Gemeinde Waakirchen:**

„Es wird seitens der Gemeinde nicht angestrebt, die bauliche Entwicklung im Ortsteil Schaftlach mit einer überörtlichen Entlastungs- und Entwicklungsfunktion zu forcieren, wenngleich die grundsätzliche Eignung dieses Ortsteils, insbesondere aufgrund der relativ umfangreichen Bahnanbindung zu bejahen ist.“

### **Markt Garmisch-Partenkirchen:**

„Verstärkte Siedlungsentwicklung ist aufgrund von Topographie, Überschwemmungsrisiken durch Gewässer, Oberflächenabfluss nach Starkregen und Erhalt der wertvollen alpinen Wiesen und Weidelandschaften nur schwer umsetzbar.“

**Festlegung zur verstärkten Siedlungsentwicklung beschreibt Eignung der jeweiligen Gemeinden, umfasst aber keine Verpflichtung. Festlegung soll weiterhin als Grundsatz gefasst werden.**

### **Stadt Bad Tölz:**

„Nachdem faktisch alle größeren Siedlungen als Orte für Siedlungsentwicklung definiert werden, erschließt sich die Steuerungsfunktion dieser Planung nicht. Diese Punkte werden, wie letztlich die gesamte Nummer 3 „Integrierte Siedlungsentwicklung“, nur als Grundsatz festgelegt. Das zeigt, dass der Regionalplan diesem gesamten Bereich keinen hohen Stellenwert beimisst. Der Planungsverband sollte darüber nachdenken, vor allem im Kapitel „B II Siedlungsentwicklung“ verschiedene wichtige Grundsätze als Ziele zu definieren, um damit wirklich regionalplanerisch verbindliche Planungsziele vorzugeben.“

### **Regionaler Planungsverband München:**

„Die Festlegungen B II 3.4 und 3.5 sollten als Ziele formuliert werden.“

**Es wird empfohlen, den Forderungen nach einer stärkeren Verbindlichkeit Rechnung zu tragen.**

## Integrierte Siedlungsentwicklung – Empfehlung

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><u>Eine darüber hinausgehende verstärkte Siedlungsentwicklung soll sich vorrangig auf Gemeinden mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung konzentrieren.</u></p>
3.4	ZG	<p><u>Für e</u>ine verstärkte Siedlungsentwicklung <u>selb-eignen</u> sich vorrangig <u>auf</u> größere Gemeinden <u>konzentrieren</u>, 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.</p>
3.5	ZG	<p>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.</p>

**Empfehlung, organische Siedlungsentwicklung und Konzentration der verstärkten Siedlungsentwicklung auf geeignete Gemeinden weiterhin als Grundsatz zu fassen.**

**Empfehlung, die Eignungskriterien für eine verstärkte Siedlungsentwicklung und die Darstellung in Karte 4 als Ziel zu fassen (qualitative Festlegung).**

**Empfehlung, die Qualitäten der Hauptorte und die Darstellung in Karte 4 als Ziel zu fassen.**

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung ist gem. B II 3.6 (G) weiterhin als Grundsatz gefasst und der Abwägung zugänglich.

## Abgesetzte Gewerbeschwerpunkte (B II 3.9)

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.
-----	---	---

### **Landesbund für Vogel- und Naturschutz Bayern (LBV) e.V.:**

*„Abgesetzte Gewerbestandorte sollten nur an Verkehrsknotenpunkten angelegt werden, da dort wenig zusätzliche Erschließung erforderlich und die freie Landschaft geschützt wird.“*

### **Regierung von Oberbayern, SG 34.1/34.2 (Städtebau):**

*„Es wird folgende Ergänzung vorgeschlagen: Abgesetzte Gewerbestandorte sind zu vermeiden (bzw. sollen vermieden werden) und bedürfen daher der besonderen Betrachtung.“*

### **Markt Peißenberg:**

*„Die Festlegung wird hinsichtlich des Begriffs „beschäftigungsarm“ im 1. Halbsatz abgelehnt. Ziel muss es vielmehr sein, wohnortnah möglichst viele Arbeitsplätze (zusätzlich) anzubieten, um ein Auspendeln oder längere Pendelstrecken – z.B. von Peißenberg nach München oder Penzberg – zu reduzieren. Einem negativen Pendlersaldo ist insoweit entgegenzuwirken. Die Verkehrsart der Anbindung ist in diesem Zusammenhang nachrangig zu sehen.“*

### **Empfehlung, die Begründung um folgende Klarstellung zu ergänzen:**

Die Festlegung bezieht sich auf räumlich vom Hauptort abgesetzte Gewerbestandorte und formuliert Anforderungen für die verkehrsreduzierte Weiterentwicklung dieser Standorte. Beschäftigungsintensive Betriebe an diesen Standorten werden nicht per se ausgeschlossen, sondern Anforderungen an die verkehrliche Anbindung formuliert.

## Abgesetzte Gewerbeschwerpunkte (B II 3.9)

### Empfehlung, die Begründung wie folgt zu fassen:

Zu 3.9	B	<p><del>Vom</del> <u>In der Region Oberland gibt es eine Reihe von abgesetzten Gewerbestandorten, die Hauptort abgesetzte Gewerbestandorte werden</u> in der Regel primär durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen <u>werden</u>. 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.</p>
--------	---	---

## Beherbergungsbetriebe an abgesetzten Standorten (B II 5.2)

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.
-----	---	---

### **Landesbund für Vogel- und Naturschutz Bayern (LBV) e.V.:**

„Die alte Festlegung B II 5.1 G ist in den neuen Entwurf zu übernehmen. Bei der Erweiterung von Beherbergungsbetrieben muss die Belastbarkeit der Landschaft und das übrige Fremdenverkehrsangebot miteinbezogen werden. Die Schutzgüter dürfen nicht beeinträchtigt werden.“

### **Regierung von Oberbayern, SG 34.1/34.2 (Städtebau):**

„Um Ergänzung der Festlegung wie folgt wird gebeten: Sie ist grundsätzlich geringzuhalten, hierzu gehört eine kompakte Bauweise. Erweiterungen sind dem Bestand unterzuordnen.“

### **DAV Sektionen München-Oberland und Miesbach:**

„Bei dem Bau bzw. der Erweiterung von Beherbergungsbetrieben fordert der DAV bereits immer ein Mobilitätskonzept, wodurch zusätzliche Flächenversiegelung, bspw. durch Parkplätze verhindert und ein umweltschonendes Anreisen ermöglicht werden; diese Vorgabe könnte auch auf Planungsebene erfolgen.“

**Empfehlung, die Begründung um die Aspekte der Belastbarkeit der Landschaft, der Anforderung einer kompakten Bauweise und Mobilitätskonzepten zu ergänzen.**

## Beherbergungsbetriebe an abgesetzten Standorten (B II 5.2)

### Ergänzung der Begründung

Zu 5.2

B

*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 ~~negative Auswirkungen~~ zusätzliche Belastungen auf von Natur, Landschaft, ~~und~~ Erholungsqualität und ansässiger Bevölkerung zu vermeiden.*

*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 ~~sind~~ sollen durch Mobilitätskonzepte, Angebote und Maßnahmen im Umweltverbund abgezurpuffert und möglichst gering zu gehalten werden. Eine flächeneffiziente Planung und kompakte Bauweisen ~~sind~~ sind an abgesetzten Standorten unerlässlich, um den Flächenverbrauch und die Zersiedelung gering zu halten.*

## Freihaltung von Freiräumen und Gefahrenflächen (B II 4.4)

### **Regierung von Oberbayern, SG 51 (höhere Naturschutzbehörde):**

„Bitte um Ergänzung der Begründung zu B II 4.4 (Freihaltung von Freiräumen und Freiflächen zur Abwehr von Extremwetterereignissen und Naturgefahren.“

### **Empfehlung, die Begründung zu ergänzen.**

Überschwemmungen/Starkregen: Freiräume und Freiflächen, die Überschwemmungen von Siedlungsbereichen durch natürliche Versickerung, ~~und~~ 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).

## Rückmeldungen und Empfehlungen

### **Isartalverein:**

*„Bitte um Ergänzung des Umweltberichts: Bei Fuß-, Wander- und Fahrradwegen in Bereichen nahe der Isar und Loisach sind Belange des Natur- und Umweltschutzes vorrangig zu berücksichtigen; insbesondere angesichts des steigenden Naherholungsverkehrs wird zunehmend Gefahr für die Tier- und Pflanzenwelt gesehen.“*

### **Empfehlung, den Umweltbericht wie folgt zu ergänzen (S. 15):**

Die verkehrlichen Ausbauvorhaben des Schienennetzes sowie des begleitenden Rad- und Straßennetzes ~~Die Bestandstrassen des Schienennetzes, das die~~ im Rahmen der Regionalplanfortschreibung ausgebaut vorgesehen sind ~~werden soll~~, führen durch folgende FFH- und Vogelschutzgebiete:

### **Regierung von Oberbayern (SG 51 höhere Naturschutzbehörde):**

*„In Bezug auf die Schutzgüter Fläche und Boden wird gebeten, auf § 15 Abs. 3 BNatschG zu verweisen.“*

### **Empfehlung, den Verweis im Umweltbericht zu ergänzen (S. 7, Schutzgut Fläche und Boden).**

- Erhalt land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen und insbesondere für die Landwirtschaft besonders geeigneter Flächen (§ 15 Abs. 3 BNatschG, LEP 5.4.1 G) sowie von Dauergrünland und Dauergrünlandbrachen (Art. 3(4)1 BayNatSchG) mit möglichst hohem Anteil extensiver Landwirtschaft (Art. 1a Satz 2 BayNatSchG).

## Rückmeldung und Empfehlung

### **Gemeinde**

#### **Wielenbach:**

„Es geht aus dem Regionalplan nicht hervor, wie ‚infrastrukturell gut ausgestattete Standorte‘ definiert werden.“

**Empfehlung, die Änderungsbegründung gem. der Definition aus B II 3.4 (B) wie folgt zu ergänzen (VO-Entwurf S. 5).**

Bereits am 28.07.2014 hat die Verbandsversammlung 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 ~~sowie die Abstimmung zwischen~~ eine integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung ~~im Sinne einer Steuerung und Konzentration der Siedlungsentwicklung an infrastrukturell gut ausgestatteten Standorten~~ 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 schienengebundenen 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.

**RPV 17**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



Die Auswertung des Beteiligungsverfahrens wird zur Kenntnis genommen.

Der Planungsausschuss beschließt, auf Grundlage des überarbeiteten Entwurfs ein erneutes Beteiligungsverfahren zu den Änderungen für die 11. Fortschreibung des Regionalplans Oberland „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ mit Kapitel B II Siedlungsentwicklung und Kapitel B IX Mobilitätsentwicklung einzuleiten.

Die Auswertung des Beteiligungsverfahrens wird zur Kenntnis genommen.

Der Planungsausschuss beschließt, auf Grundlage des überarbeiteten Entwurfs ein erneutes Beteiligungsverfahren zu den Änderungen für die 11. Fortschreibung des Regionalplans Oberland „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ mit Kapitel B II Siedlungsentwicklung und Kapitel B IX Mobilitätsentwicklung einzuleiten.

Folgende Maßgaben sind hierbei zu berücksichtigen:

...

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

