



Sitzung des Planungsausschusses Planungsverband Region Oberland

11.02.2026 // Dr. Matthias Schuh, Anne-Sophie Hofmann

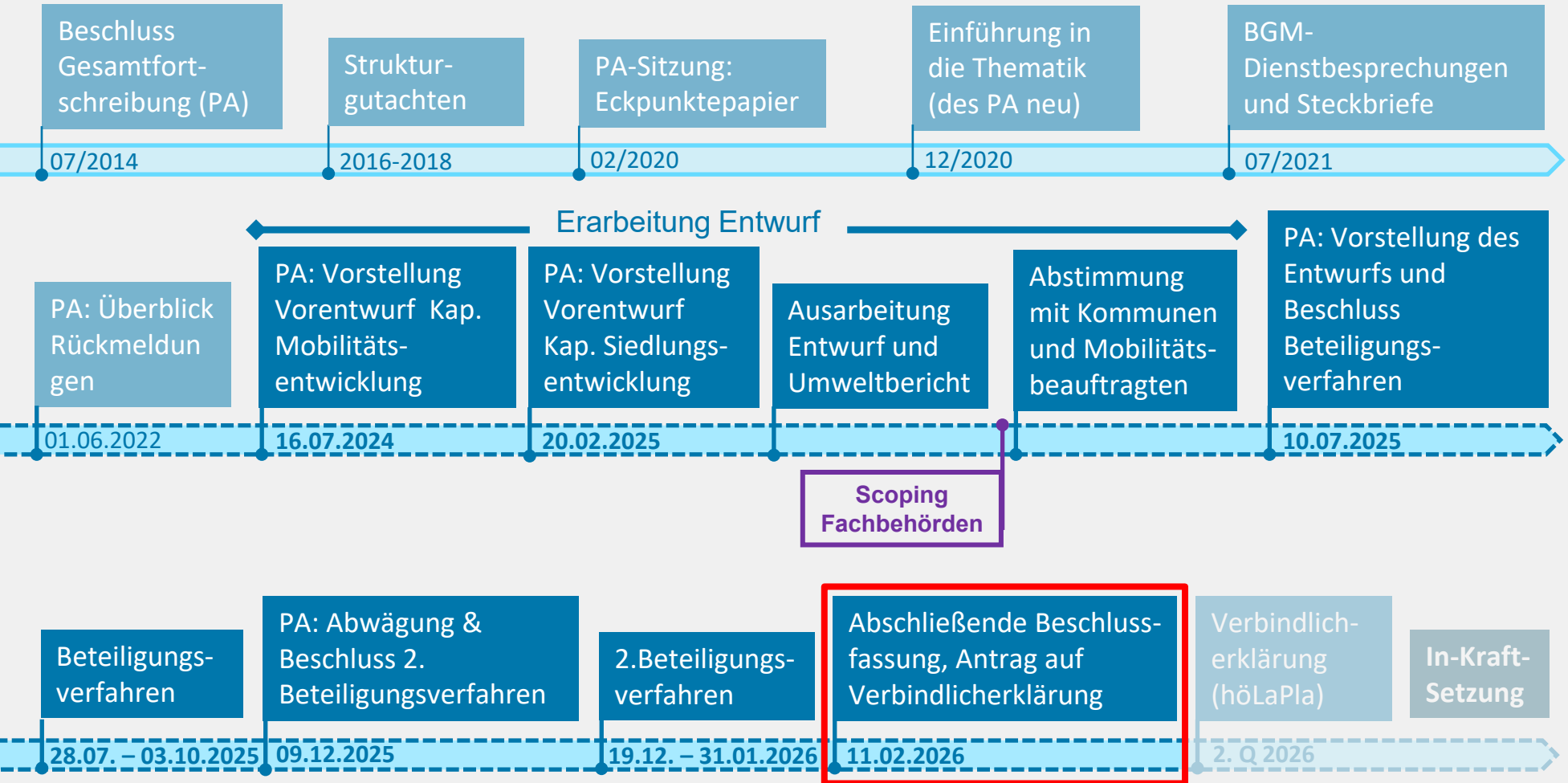
TOP 3:

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. Stellungnahmen zum 2. Beteiligungsverfahren und Abwägung
- II. Empfohlene Ergänzungen der Fortschreibungsunterlagen
- III. Beschluss und Ausblick

Arbeitsprozess: Fortschreibung „Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“



19.12.2025 – 31.01.2026 (ohne Fristverlängerung) – Überblick

57 eingegangene Stellungnahmen, davon

- 30 Stgn. von 25 Gemeinden aus der Region und 5 benachbarten Gemeinden
- 27 Stgn. von Trägern öffentlicher Belange
- Keine Stgn. aus Öffentlichkeit

Ein begleitendes Gespräch mit einer Kommune

Rechtlicher Rahmen der abschließenden Beschlussfassung gem. Art. 16 Abs. 6 BayLplG

(6) ¹Wird der Entwurf des Raumordnungsplans nach Durchführung der Verfahren nach Abs. 1 bis 5 geändert, sind diese Verfahren erneut durchzuführen. ²Werden durch die Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt, kann

1. die Beteiligung nach Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 und Satz 2 auf die von der Änderung Betroffenen beschränkt werden,
2. die Abstimmung nach Abs. 4 entfallen, wenn die Änderung keine erheblichen Auswirkungen auf die benachbarten Planungsräume hat und
3. die Beteiligung nach Abs. 5 entfallen, wenn die Änderung keine erheblichen Umweltauswirkungen auf einen anderen Staat haben kann oder voraussichtlich keine erheblichen sonstigen Auswirkungen auf das Gebiet eines anderen Staates hat.

³Stellungnahmen können nur zu den Änderungen abgegeben werden. ⁴Die Frist nach Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 Satz 1 kann angemessen verkürzt werden. ⁵Werden durch die Änderungen keine neuen Beachtungspflichten eingeführt oder bestehende verstärkt, kann von der erneuten Durchführung der Verfahren nach den Abs. 1 bis 6 abgesehen werden.

Inhaltliche Auswertung – Überblick

Allgemeine Äußerungen

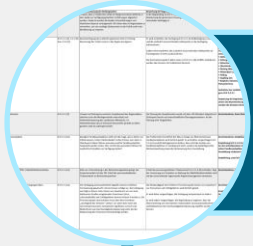
- Mehrheitlich allgemeine Zustimmung bzw. keine Einwände
- Keine erneute kommunale Ablehnung des Fortschreibungskonzepts

Schwerpunkte zum Siedlungskapitel

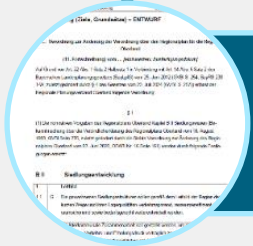
- Vorrang der Innenentwicklung
- Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung
- Hauptorte

Schwerpunkte zum Mobilitätskapitel

- Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr (Strecken und Haltepunkte)
- Erweiterung des Hauptbusnetzes, Ertüchtigung von Umleitungsstrecken im Straßenverkehr
- Ergänzung der Radverkehrsachsen
- Ergänzungen der Festlegungen zu höhengleichen Bahnübergängen, der Barrierefreiheit von Haltepunkten und digitalen Mobilitätsdienstleistungen



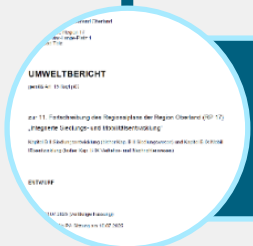
Abwägungstabellen Kommunen und TÖBs



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



Karte 4 (Anlage)



Umweltbericht (Anhang)

(vormals Kap. B II Siedlungswesen)

Titel der Fortschreibung

Integrierte Siedlungs- & Mobilitätsentwicklung

Leitbild Kapitel B II Siedlungsentwicklung

Region der kurzen Wege
Interkommunale, regionale Zusammenarbeit,
strategische Siedlungsentwicklung

Themen

Ressourceneffiziente Siedlungsentwicklung

Integrierte Siedlungsentwicklung

Freiraum und Siedlungsentwicklung

Tourismus und Siedlungsentwicklung

Innenentwicklung vor Außenentwicklung (B II 2.1 Z)

Stadt Bad Tölz:

„Beim Ziel B II 2.1 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ bleibt die Frage offen, wie dieses im Hinblick auf die EU-Verordnung 2024/1991 vom 24.06.2024 über die Wiederherstellung der Natur, und hier vor allem Art. 8 W-VO, zu sehen ist. Nach Art. 8 W-VO haben die Mitgliedsstaaten sicherzustellen, dass in städtischen Ökosystemgebieten kein Nettoverlust an der nationalen Gesamtfläche städtischer Grünflächen und städtischer Baumüberschirmung gegenüber 2024 zu verzeichnen ist. Damit ist eine Innenentwicklung u.a. im sog. Außenbereich im Innenbereich wohl nicht mehr möglich.

Nachdem sehr viele Gemeinden im Bereich der Region 17 von dieser Problematik betroffen sind, sollte beim Ziel B II 2.1 im Verordnungstext bzw. in der Begründung auf einen möglichen Konflikt mit dem Art. 8 der o.g. EU-Verordnung eingegangen und Lösungen aufgezeigt werden.“

Empfehlung, die Begründung zu B II 2.1 (Z) nicht zu ändern.

- Gem. Begründung zu B II 2.1 (Z) bleiben eine Reihe von innerörtlichen Freiflächen mit ökologischen Qualitäten vom Vorrang der Innenentwicklung unberührt (s.a. B II 4.6 G zur Verbesserung der ökologischen Qualitäten und Leistungen von Siedlungs- und Freiflächen).
- Das Verhältnis der genannten EU-Verordnung zu den bestehenden Rechtsgrundlagen ist noch ungeklärt. Die für den Vollzug der EU-Verordnung maßgeblichen nationalen Wiederherstellungspläne befinden sich noch in Erarbeitung.
- Eine Klärung auf Bundesebene ist erst im Herbst zu erwarten.
- Planerische Möglichkeiten zur Vereinbarkeit mit den Zielen der EU-Verordnung:
 - Aufstockungen,
 - Konversion von Brachflächen,
 - Entsiegelung von Verkehrsflächen,
 - Begrünung von Dachflächen,
 - Neupflanzung von Bäumen,
 - doppelte Innenentwicklung ...

Verstärkte Siedlungsentwicklung (B II 3.4 Z) und Hauptorte (B II 3.5 Z)

Regionaler Planungsverband München:

Es wird begrüßt, dass mit den vorgenommenen Änderungen im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans Oberland (RP 17) eine verbindlichere Ausgestaltung der Festlegungen zur integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung beigetragen wird. Dies entspricht der Zielrichtung unserer im vorangegangenen Verfahrensschritt abgegebenen Stellungnahme.

Größere Gemeinden und Hauptorte, auf die die Siedlungsentwicklung vorrangig konzentriert werden soll, sind jetzt als regionalplanerisches Ziel festgelegt (vgl. B II 3.4 Z, B II 3.5 Z). Dies wird begrüßt. Leider sind jedoch die darauf gerichteten Vorgaben zur Lenkung der Siedlungsentwicklung weiterhin lediglich als Grundsätze (B II 3.6 G, B II 3.7 G) enthalten. Hier sollte nochmals eine Festlegung als Ziel geprüft werden.

Stadt Bad Tölz:

„Insgesamt zeigt der geänderte Entwurf eine deutlich präzisere, verpflichtendere und räumlich definiertere Planungslogik. Bezüglich der von der Stadt Bad Tölz im Beschluss vom 18.09.2025 festgehaltenen Punkte ist erfreulicherweise festzustellen, dass die bisherigen Grundsätze B II 3.4 und 3.5 entsprechend den Anmerkungen der Stadt zu Zielen erklärt wurden.“

Empfehlung, die Festlegungen B II 3.6 (G) und B II 3.7 (G) nicht zu ändern.

- Bzgl. der Festlegungen B II 3.6 (G), B II 3.7 (G) bestand im Planungsausschuss der Konsens, dass die genannten Festlegungen als Grundsätze gefasst und mit entsprechender Begründung der gemeindlichen Abwägung zugänglich sein sollten.
- Eine Festlegung als Ziele der Raumordnung würde eine umfangreiche neue Systematik erfordern. Dies ist im vorliegenden Verfahrensschritt nicht angezeigt.

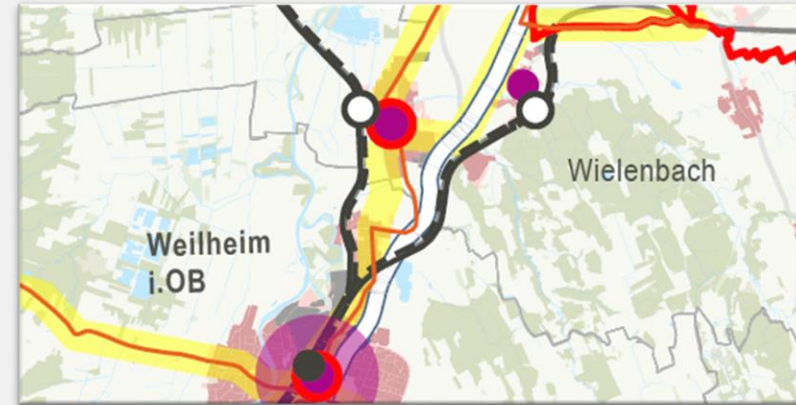
Verstärkte Siedlungsentwicklung (B II 3.4 Z)

Gemeinde Wielenbach:

„Es wird eindringlich darum gebeten, die Gemeinde Wielenbach als Gemeinde mit Eignung für verstärkte Siedlungsentwicklung gem. B II 3.4 (Z) zu klassifizieren.

Die Gemeinde ist aufgrund der Nähe zu Weilheim i.OB mit umfangreichsten Infrastruktureinrichtungen, dem Anschluss an die B 2 sowie zwei als Ziel festgeschriebenen Bahnhaltspunkten für eine verstärkte Siedlungsentwicklung geeignet. Darüber hinaus verfügt der Hauptort Wielenbach über eine Gemeindeverwaltung, eine Grundschule, deren Sprengel bis in den Norden Weilheims reicht und den Ortsteil Unterhausen umfasst, sowie eine überdurchschnittliche Ausstattung an Daseinsvorsorgeeinrichtungen (haus- und zahnärztliche Versorgung, Tagespflege etc.).

Innerhalb der letzten 5 Jahre verzeichnete der Hauptort Wielenbach ein Bevölkerungswachstum um 15 % von 2.112 auf 2.432 Einwohner.“



Empfehlung, Wielenbach nicht in Karte 4 gem. B II 3.4 (Z) darzustellen.

- Gem. B II 3.4 (B) weisen diejenigen Gemeinden eine Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung auf, die bereits eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen vorhalten und sich durch eine vglw. leistungsfähige Anbindung an den (schienengebundenen) öffentlichen Personenverkehr auszeichnen. Diese Anforderungen erfüllt der Hauptort Wielenbach (noch) nicht.
- Die Darstellung gem. B II 3.4 (Z) würde eine neue Beachtungspflicht auslösen und gem. Art. 16 Abs. 6 BayLplG ein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern.

Verstärkte Siedlungsentwicklung (B II 3.4 Z)

- Bei Realisierung eines Schienenhaltepunkts in Wielenbach gem. B IX 2.2.5 (Z) würde sich die Gemeinde für eine verstärkte Siedlungsentwicklung eignen. Daher wird empfohlen, die Begründung zu B II 3.4 (Z) entsprechend zu ergänzen.

Empfehlung, die Begründung zu B II 3.4 (Z) wie folgt zu ändern:

*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 attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. **Gemeinden, die über eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Daseinsvorsorgeeinrichtungen verfügen, weisen bei Realisierung eines Schienenhaltepunkts (vgl. B IX 2.2.5 Z) im jeweiligen Hauptort eine Eignung für eine verstärkte Siedlungsentwicklung auf.***

Hauptorte (B II 3.5 Z)

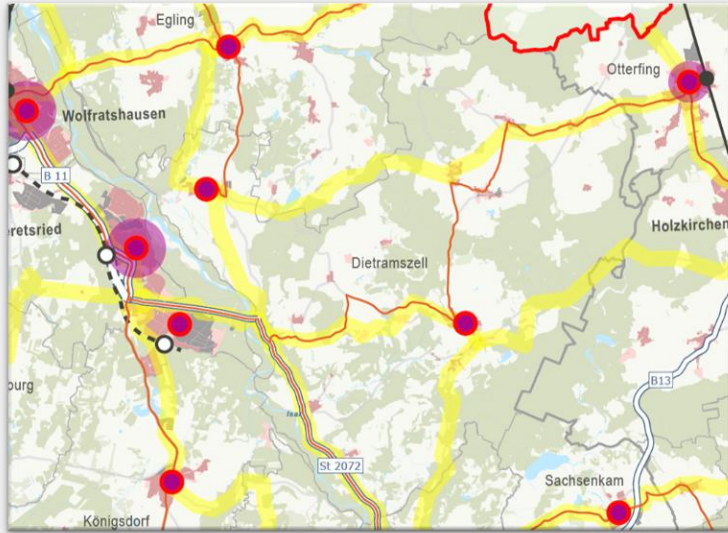
Gemeinde Eberfing: *„Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass Ober- und Untereberfing als Hauptort definiert werden und aufgrund der Festlegungen des RP Wohn- und Gewerbeflächen im Rahmen einer organischen Siedlungsentwicklung in allen Ortsteilen weiter ausgewiesen werden können.“*

Gemeinde Seehausen: *„Die Gemeinde nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Planungsausschuss die seitens der Gemeinde vorgebrachte Auffassung in Hinblick auf die Hauptortthematik geteilt hat. Die Ortsteile Seehausen und Riedhausen werden als gleichberechtigte Hauptorte eingestuft.“*

Gemeinde Uffing a.Staffelsee: *„Aufgrund der Bewertung und der Grundsätze B II 3.3. und B II 3.6 ist für eine organische Siedlungsentwicklung (landschaftsangepasste Entwicklung für ortsansässige Bevölkerung) die Festschreibung von Schöffau auch aus Sicht der Gemeinde als geeigneter Ortsteil nicht erforderlich. Weiters ergeben sich die Weiterentwicklungen und Nutzungsänderung im Außenbereich abschließend aus § 35 BauGB und sind nicht Gegenstand der Regionalplanung.“*

Gemeinden Fischbachau und Pähl: *ohne Rückmeldung*

Hauptorte (B II 3.5 Z)



Gemeinde Dietramszell: „Der Gemeinderat ist weiter gegen die vorgenommene Änderung, dass die Ortschaften Dietramszell und Ascholding als Hauptorte der Gemeinde Dietramszell festgesetzt werden, da es im Gemeindegebiet von Dietramszell keine Hauptorte gibt und es der Gemeindewille ist, dass eine organische Siedlungsentwicklung im ganzen Gemeindegebiet verfolgt wird.“

Empfehlung, die Darstellung der Gemeinde Dietramszell in Karte 4 weiterhin nicht zu ändern.

- Es wird weiterhin an den Hauptorten Dietramszell-Schöneegg und Ascholding festgehalten, da sie über eindeutige Merkmale gem. B II 3.5 (Z) 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.
- **Es wird vorgeschlagen, am Beschluss des Planungsausschusses vom 09.12.2025 festzuhalten.**

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

Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr (B IX 2.2.1 Z)

Deutsche Bahn AG:

„Zu dem unter B IX 2.2.1 (Z) benannten Ziel, die Strecken Weilheim i.OB – Schongau und Weilheim i.OB – Raisting (– Geltendorf) zu elektrifizieren, könnte jeweils Folgendes ergänzt werden:

„... und die Streckenleistungsfähigkeit soweit erforderlich bedarfsgerecht durch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe oder Begegnungsabschnitte weiterzuentwickeln.“

- | | | |
|-------|---|---|
| 2.2.1 | Z | <p>Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Angebots im regionalen Schienenverkehr sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 – Raisting – (Geltendorf) zu elektrifizieren. |
|-------|---|---|

Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr (B IX 2.2.1 Z)

Empfehlung, an der Formulierung der Festlegung B IX 2.2.1 (Z) festzuhalten und die Begründung zu B IX 2.2.7 (Z) wie folgt zu ergänzen:

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

Zu 2.2.7	B	<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, 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. Auch auf den Nebestrecken kann für die Verdichtung des Takts, die Steigerung der Betriebsstabilität und die Realisierung zusätzlicher Haltepunkte die Einrichtung von Begegnungsabschnitten erforderlich sein.</i>
----------	---	--

Reaktivierung Fuchstalbahn (B IX 2.2.3 Z)

2.2.3	Z	Der Personenverkehr auf der Strecke Schongau – Hohenfurch (– Landsberg/Kaufering) ist zu reaktivieren.
-------	---	--

Deutsche Bahn AG:

Die unter 2.2.3 im Textentwurf aufgeführte Wiederaufnahme des SPNV auf der Fuchstalbahn Schongau – Hohenfurch – Landsberg am Lech (Strecke 5365) wird seitens des Freistaats Bayern bzw. der BEG als SPNV-Aufgabenträger geprüft. Zuletzt wurde im Rahmen einer Studie zu den Nachfragepotentialen nachgewiesen, dass ein ausreichend hoher Verkehrsbedarf besteht.

Deutsche Bahn AG:

Demnach ist eine (auch finanzielle) Mitwirkung der Region aus Sicht der BEG unerlässlich. Um diesen Umstand und die tatsächlichen Entscheidungsstrukturen abzubilden, wird nahegelegt, statt „ist zu reaktivieren“ eine zur Rolle des Planungsverbands Region Oberland passendere Formulierung zu wählen, z.B. „wird durch den Planungsverband Region Oberland unterstützt. Die erforderlichen Rahmenbedingungen sind auch durch kommunale Mitwirkung im Schulterschluss mit dem Freistaat Bayern als Besteller des SPNV herzustellen.“

Empfehlung, die bestehende Formulierung der Festlegung B IX 2.2.3 (Z) nicht zu ändern.

Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5 Z)

2.2.5 Z Zur Anbindung von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Tourismusschwerpunkten sind folgende zusätzliche Haltepunkte einzurichten.

- Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd,
- Schongau-Klinikum,
- Oberlaimern (Gemeinde Valley),
- Föching (Markt Holzkirchen),
- Wielenbach und Wilzhofen,
- Polling,
- Huglfing-Ort,
- Burgrain, Kainzenbad und Kaltenbrunn (Markt Garmisch-Partenkirchen).

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG):

„Die Haltepunkte Wielenbach, Wilzhofen, Polling, Huglfing Ort, Burgrain, Kaltenbrunn sind fahrplantechnisch nicht realisierbar und sollten daher gestrichen werden. Die Realisierbarkeit des Haltepunkts Kainzenbad wird derzeit im Rahmen einer tiefergehenden Machbarkeitsstudie und Fahrplanstudie zur Beschleunigung der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald untersucht.“

Empfehlung, die Formulierung der Festlegung B IX 2.2.5 (Z) nicht zu ändern.

- Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte setzt den Infrastrukturausbau auf den Strecken gem. B IX 2.2.1 (Z) voraus. An allen aufgeführten Haltepunkten wird festgehalten.

Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5 Z)

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG):

„Für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Einrichtung neuer Haltepunkte ist laut Grundgesetz der Bund zuständig. Wir empfehlen die Formulierung: „... wird die Einrichtung folgender zusätzlicher Haltepunkte angestrebt“.

„Bzgl. des Haltepunkts Schongau Klinikum wird angemerkt, dass dieser nur im Zusammenhang mit der von den Landkreisen geplanten SPNV-Reaktivierung der Strecke Landsberg – Schongau (B IX 2.2.3) realisiert werden kann. Dieser sollte daher unter B IX 2.2.5 gestrichen werden.“

„Zum zusätzlichen Haltepunkt Oberlindern wird auf die im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ durchgeführte Untersuchung verwiesen. Da ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1,0 ermittelt wurde, gibt es keine Realisierungsperspektive, weshalb empfohlen wird, den Haltepunkt zu streichen.“

Der Haltepunkt Föching wurde im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ untersucht und wird zur Weiterverfolgung empfohlen.

Empfehlung, die Formulierung der Festlegung B IX 2.2.5 (Z) nicht zu ändern.

- Die Formulierung adressiert die Eisenbahninfrastruktur und Haltepunkte in der Zuständigkeit des Bundes. Auf Grund der regionalen Bedeutsamkeit sollte an der bestehenden Formulierung festgehalten werden.
- In B IX 2.2.3 ist die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke Landsberg – Schongau vorgesehen. Die Berücksichtigung des zusätzlichen Haltepunkts Schongau Klinikum in B IX 2.2.5 ist daher konsequent.
- Gem. Stellungnahme der Gemeinde Valley ist das Gewerbegebiet Oberlindern mit über 1500 Arbeitsplätzen ein regionsweit bedeutsamer Gewerbeschwerpunkt. Eine leistungsfähige Schienenanbindung ist daher ein prioritäres regionales Anliegen.
- Kenntnisnahme.

Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5 Z)

Stadt Schongau:

„Die Stadt Schongau fordert den Planungsverband auf, die Festlegung B IX 2.2.5 (Z) um den Haltepunkt Hohenfurch zu ergänzen ... Die Nichtberücksichtigung des Haltepunkts Hohenfurch hätte den Verlust eines Fahrgastpotentials von ca. 400 Fahrgästen gem. BEG-Potenzialstudie zur Folge. Der Haltepunkt ist für viele Nutzergruppen aus dem weiteren Einzugsbereich entscheidend ... und hat eine strategische Bedeutung für die Lufttransportschule Altenstadt. Die Realisierung des Haltepunkts kann zur Entlastung der stark belasteten B 17 beitragen und unterstützt Mobilitätswende und Klimaschutz. Hinsichtlich der Realisierbarkeit wird auf Flächen nördlich oder südlich des bestehenden Bahnübergangs auf Grundstücken der DB Netz AG verwiesen.“

Empfehlung, die Festlegung B IX 2.2.5 (Z) und die Darstellung in Karte 4 nicht zu ändern ...

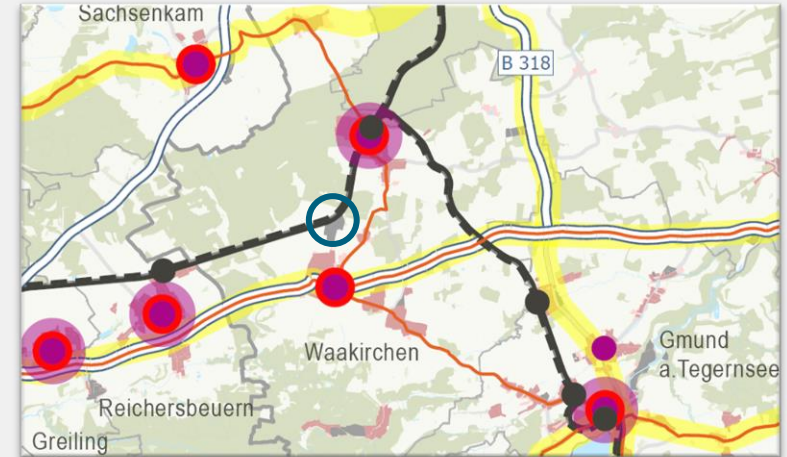
sowie die Begründung zu B IX 2.2.5 (Z) wie folgt zu ergänzen:

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. Aus regionaler Perspektive gewährleistet dieser Haltepunkt auch für die Nachbargemeinden eine leistungsfähige Schienenanbindung, trägt zur Auslastung der Schienenstrecke Schongau – Landsberg/Kaufering sowie zur Entlastung der B 17 bei.</p>
----------	---	--

Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5 Z)

Gemeinde Waakirchen:

„Von Seiten der Gemeinde wird seit Jahren ein zusätzlicher Bahnhof im Gewerbegebiet ‚Am Brunnenweg‘ begehrt. Dementsprechend sieht auch der derzeit gültige Flächennutzungsplan dort bereits eine ‚Bahnanlage‘ vor. Um Aufnahme dieses zusätzlichen Haltepunkts wird gebeten, da jener unmittelbar an der Bahnlinie Schaftlach – Bad Tölz anliegt und damit sowohl eine verbesserte Anbindung von Wohngebäuden als auch von Arbeitsstätten erreicht werden könnte. Ggf. wäre dieser Bahnhof aufgrund seiner Lage zwischen dem Tegernseer Tal und Bad Tölz auch für den Tourismus förderlich.“



Empfehlung, die Festlegung B IX 2.2.5 (Z) und die Karte 4 nicht zu ändern.

- Ggf. wären die regionalplanerischen Anforderungen für einen zusätzlichen Haltepunkt (Lage am Gewerbeschwerpunkt und Hauptort) erfüllt. Ein Bahnhof ‚Am Brunnenweg‘ wurde im Strukturgutachten jedoch fachgutachterlich nicht als notwendig erachtet.
- Auf Grund der geringen Distanz zum Haltepunkt Schaftlach von nur rd. 1,5 km (2. Hauptort der Gemeinde) und rd. 3 km nach Reichersbeuern erscheint fraglich, ob ein zusätzlicher Bahnhof bahninfrastrukturell realisierbar ist. Im Hauptort Waakirchen befindet sich zudem eine Haltestelle des Alpenbusses mit direkter Verbindung nach Bad Tölz bzw. Gmund/Miesbach. Die Gemeinde ist damit grundsätzlich gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.
- Schließlich würde auch die Ergänzung des genannten Haltepunkts in B IX 2.2.5 (Z) eine neue Beachtungspflicht auslösen, die gem. Art. 16 Abs. 6 BayLplG ein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern würde.

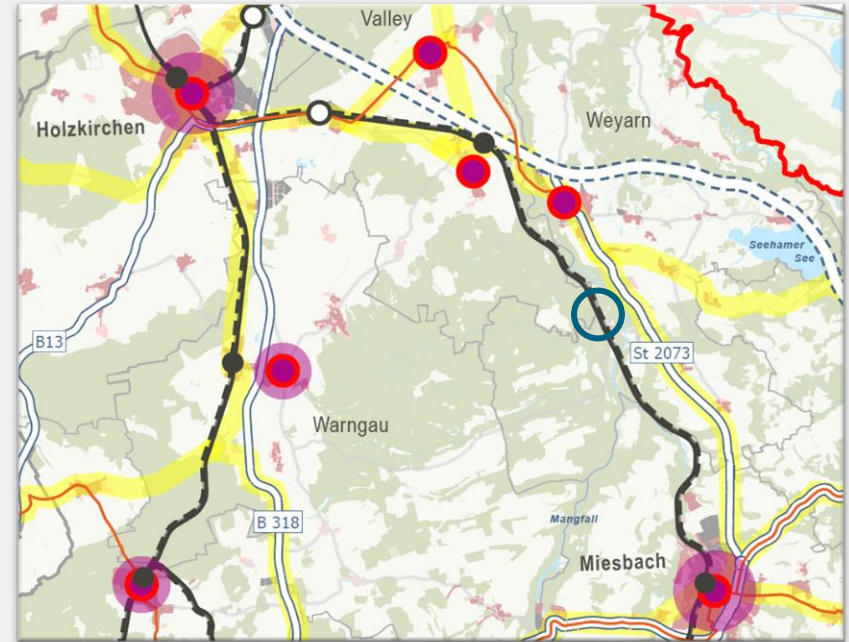
Zusätzliche Haltepunkte (B IX 2.2.5 Z)

Gemeinde Weyarn:

„Um den Ausbauzielen des Regionalplans im Schienenverkehr zu entsprechen, schlägt die Gemeinde vor, den Bahnhaltepunkt Thalham zu reaktivieren, diesen mit einem Pendlerparkplatz für das Einzugsgebiet südlich des Hauptortes Weyarn zu versehen und diesen in die Darstellungen der Karte 4 aufzunehmen.“

Empfehlung, die Festlegung B IX 2.2.5 (Z) und die Karte 4 nicht zu ändern.

- Die Aufzählung der Bahnhaltepunkte gem. B IX 2.2.5 (Z) wurde bereits im Strukturgutachten begründet. Ein Bahnhaltepunkt in Thalham wurde im Strukturgutachten fachgutachterlich nicht als notwendig erachtet.
- Eine Aufnahme des Bahnhaltepunkts ist aufgrund der geringen Anzahl potenzieller Nutzer im direkten Umfeld nicht angezeigt.
- Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in der Festlegung B IX 2.2.5 (Z) beruht darauf, die bestehenden Siedlungsschwerpunkte (Wohnen, Gewerbe, Versorgung, Tourismus) leistungsfähig zu erschließen; diese Voraussetzungen sind im Bereich Thalham nicht erkennbar.



Leitbild (B IX 1.1 G)

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).

*Entwurf Stand
09.12.2025 für 2.
Beteiligungsverfahren*

Gemeinde Weyarn:

„Die Gemeinde regt an, die Formulierung in B IX 1.1 B auf ‚interkommunal und regional abgestimmte Bedarfsverkehre‘ auszuweiten.“

Empfehlung, die Begründung zu B IX 1.1 (G) nicht zu ändern.

- Der Begriff der interkommunalen Abstimmung bezieht sich auf eine Abstimmung auf verschiedenen Maßstabsebenen, eine regionale Abstimmung ist damit eingeschlossen.

Barrierefreiheit der öffentlichen Mobilitätsangebote (B IX 1.1 G)

Gemeinde Uffing a.Staffelsee:

„Zudem ist insbesondere der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen bzw. der Umbau zu barrierefreien Bahngleisen wichtig und sollte berücksichtigt bzw. ergänzt werden. Nur damit kann die Mobilität für alle gewährleistet und nutzbar gemacht werden.“

Empfehlung, die Begründung zu B IX 1.1 (G) wie folgt zu ergänzen:

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. Um alle Bahnhöfe und Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs entsprechend diesen Anforderungen barrierefrei auszugestalten, sollen Bahnsteighöhen angepasst, Aufzüge und Rampen installiert, taktile Leitsysteme eingerichtet und barrierefreie Zugänge zu Gleisanlagen, Toiletten und Nebenanlagen ermöglicht werden.

Zugang und Barrierefreiheit von Haltepunkten (B IX 2.1.4 G)

Gemeinde Uffing a.Staffelsee:

„Auch sollte der Wechsel des Bahngleises bei Fahrplanänderung ohne Gefahr möglich sein, aufgrund fehlender Unter-/Überführung für Bahnreisende ist dies am Bahnhof in Uffing a.Staffelsee derzeit nicht möglich.“

Empfehlung, die Begründung zu B IX 2.1.4 (G) wie folgt zu ergänzen:

Zu 2.1.4	B	<p>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 und barrierefreie 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. So sollen an allen Bahnhaltepunkten Fußgängerquerungen einen direkten und verkehrssicheren Zugang und Wechsel der Bahngleise ermöglichen. Daneben ist die zukünftig weiter zunehmende Alterung der Regionsbevölkerung bei der baulichen Gestaltung und dem Serviceangebot zu berücksichtigen.</p>
----------	---	--

Höhengleiche Bahnübergänge (B IX 2.2.6 G)

Gemeinde Uffing a.Staffelsee:

„Durch den zweigleisigen Ausbau sowie die Taktverdichtung (Halbstundentakt) werden sich die Wartezeiten am Bahnübergang in Uffing a.Staffelsee deutlich erhöhen. Aufgrund der touristischen Prägung ist das Verkehrsaufkommen insbesondere in den Sommermonaten hoch. Die Steigerung der Schließzeiten ist zu bedenken; Wartezeiten verbunden mit kurzzeitigen Staus steigen durch die Frequenzsteigerung des Schienenverkehrs. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erhöhung der Verkehrssicherheit wird angeregt, eine Über- oder Unterführung im Bereich der Staatsstraße zu prüfen/errichten.

Empfehlung, die Begründung zu B IX 2.2.6 (G) wie folgt zu ergänzen:

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. Bahnübergänge an Bahnhalt punkten und hochfrequentierten Kreuzungen im Siedlungsbereich sollen vorrangig höhenfrei ausgestaltet werden. Unbeschränkte höhengleiche Bahnübergänge sollen durch Schranken technisch gesichert werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Zahl der Langsamfahrstellen zu reduzieren.</p>
----------	---	---

Digitale Mobilitätsdienstleistungen (B IX 1.2 G)

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG):

„Folgende Umformulierung in B IX 1.2 (B) wird empfohlen: ... sollten alle ÖPNV-Angebote (einschließlich saisonaler Angebote und Bedarfsverkehre) an die Mobilitätsplattform Bayern der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) übermittelt werden, um sie in den einschlägigen Auskunftsmedien (z.B. MoBY-App, MVV-App, DB Navigator) abbilden zu können.“

Empfehlung, die Begründung zu B IX 1.2 (G) wie folgt zu ergänzen:

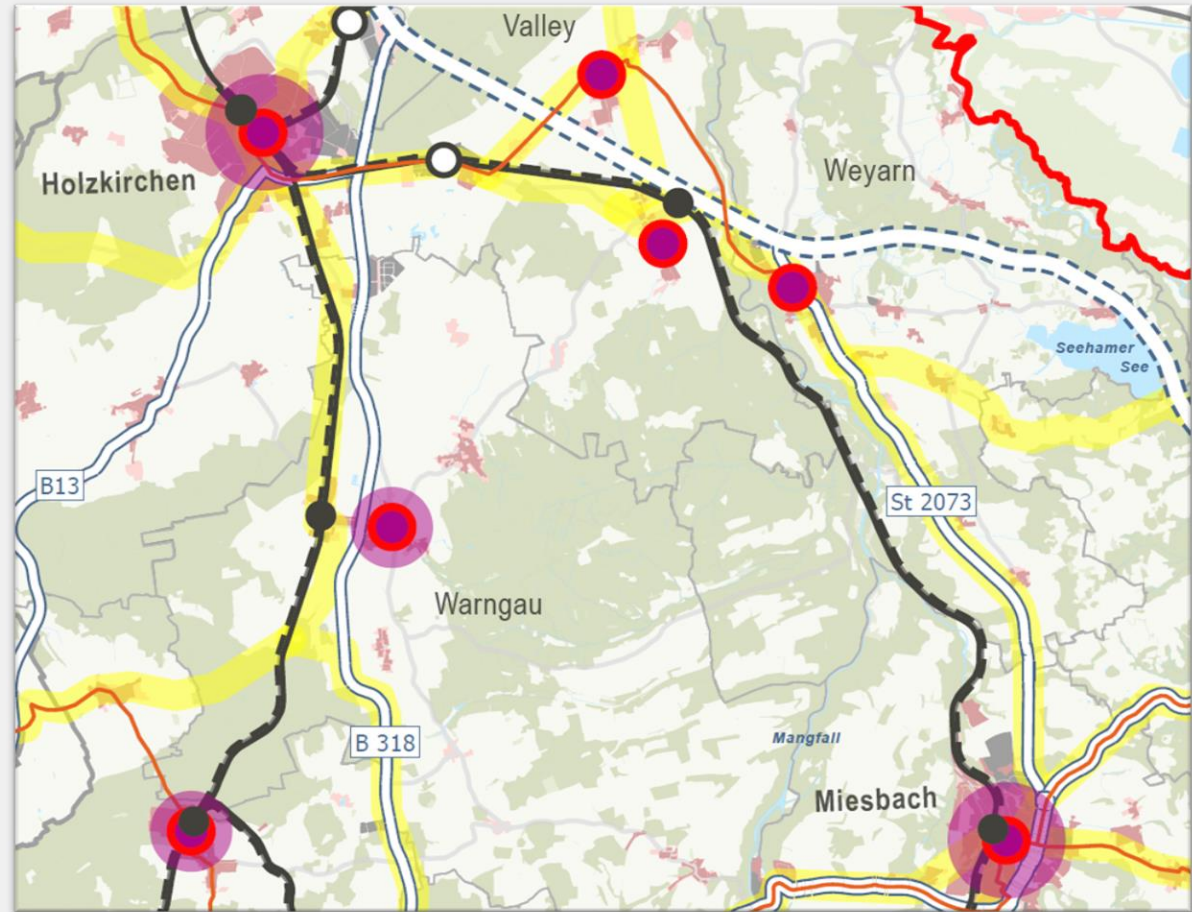
Zu 1.2	B	<p>Durch digitale Mobilitätsdienstleistungen können unterschiedliche Verkehrsträger verknüpft, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht und der motorisierte Verkehr effektiv gesteuert werden. Um die Fahrgastinformation zu verbessern und den Fahrkartenerwerb im öffentlichen Verkehr zu vereinfachen, sollten alle ÖPNV-Angebote (einschließlich saisonaler Angebote und Bedarfsverkehre) an die Mobilitätsplattform Bayern der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) übermittelt und in die einschlägigen Auskunftsmedien 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.</p>
--------	---	--

Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

Gemeinde Weyarn:

„Die Gemeinde begrüßt die Verlängerung des Hauptbusnetzes von Holzkirchen bis zum Hauptort Weyarn. Es wird jedoch festgestellt, dass nur einem Teil des Ansuchens der Gemeinde entsprochen wurde.

Die Führung der Hauptbuslinie im RP-Entwurf bis Weyarn lässt außer Acht, dass sich südlich von Weyarn Ortsteile von einigem Gewicht im Einzugsbereich befinden (Stürzlham, Neustürzlham, Thalham, Gotzing, Neukirchen, Großpienzenau, Kleinpienzenau). Die Hauptbuslinie zwischen Weyarn und Miesbach ist als Zubringer zu den Bahnhöfen notwendig. Zudem laufen auch andernorts Hauptbuslinien in Karte 4 parallel zur Bahn. Daher wird gefordert, dass die 11. Fortschreibung die Hauptbuslinie dem Nahverkehrsplan des Landkreises Miesbach nicht zuletzt aus Gründen der Gleichbehandlung mit anderen Strecken angleicht.“



Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

Empfehlung, die Karte 4 weiterhin nicht zu ändern.

- Die Festlegung des Hauptbusnetzes im Regionalplan erfolgt auf Basis regionsweiter Überlegungen zur leistungsfähigen Verknüpfung der Hauptorte der Gemeinden und stark frequentierter Tourismusdestinationen ohne Schienenanbindung. Die Nahverkehrspläne der Landkreise können über die Festlegungen des Regionalplans hinausgehen.
- Die abschnittsweise bahnparallel geführten Verbindungen im Hauptbusnetz ergeben sich aufgrund punktuelier Lückenschlüsse sowie der Anbindung von schwerpunktmäßig touristischen Destinationen jenseits der Endhaltepunkte der Bahn. Die Anbindung der Ortsteile südlich von Weyarn sind nicht der Maßstab für die Darstellung einer Hauptbuslinie im Regionalplan.
- Der vorliegende Entwurf bindet die Hauptorte Valley, Weyarn sowie den Gewerbeschwerpunkt Oberlaindern leistungsfähig an Holzkirchen an. Eine hohe regionale Priorität besitzt daneben der Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke, der durch die Darstellung einer bahnparallelen Hauptbuslinie nicht konterkariert werden sollte.
- Daneben würde die Ergänzung der Relation Weyarn – Miesbach gem. B IX 2.3.1 (Z) eine neue Beachtungspflicht auslösen, die gem. Art. 16 Abs. 6 BayLplG ein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern würde.
- **Es wird vorgeschlagen, am Beschluss des Planungsausschusses vom 09.12.2025 festzuhalten.**

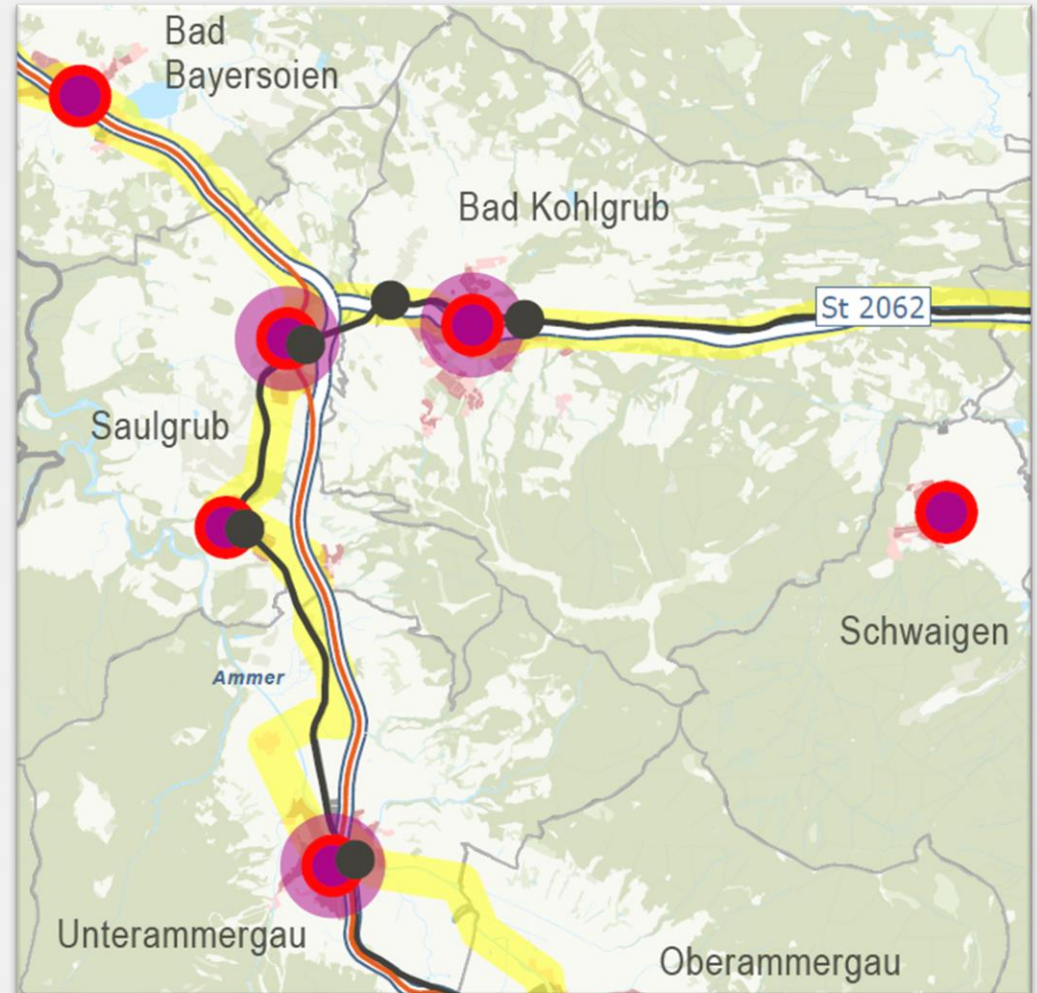
Getaktetes Hauptbusnetz (B IX 2.3.1 Z)

Gemeinde Bad Kohlgrub:

„Die Gemeinde fordert, das Hauptbusnetz um eine direkte Verbindung zwischen Bad Kohlgrub und Saulgrub zu ergänzen.“

Empfehlung, die Karte 4 nicht zu ändern.

- Das Hauptbusnetz dient der leistungsfähigen Verbindung der Hauptorte abseits der Schienenachsen. Zwischen Saulgrub und Bad Kohlgrub gibt es bereits eine direkte Schienenverbindung. Die Hauptbusnetzroute durch Saulgrub dient der Anbindung in Richtung des gemeinsamen Mittelzentrums Schongau/Peiting einerseits und im weiteren Streckenverlauf dem Lückenschluss zwischen dem Endhaltepunkt Oberammergau und der Schienenstrecke im Loisachtal.
- Die Ergänzung einer Verbindung zwischen Bad Kohlgrub und Saulgrub in der Darstellung der Karte 4 ist also nicht angezeigt.



3. Straßenverkehr: Regionales Nebennetz (B IX 3.3.1 Z)

Gemeinde Valley:

„Das stark gestiegene Verkehrsaufkommen auf der A 8 führt unweigerlich zu Stauungen auf dem Abschnitt Brunenthal – Rosenheim gerade bei Unfällen in diesem Streckenabschnitt. Es sind dafür Umleitungsstrecken ausgewiesen. Diese führen durch das Gemeindegebiet Valley. Diese Strecken sind aber in einem so schlechten Zustand, z.B. St 2073 (U34) und MB 3, dass es so wieder zu Stauungen und gefährlichen Situationen kommt. Die Gemeinde Valley fordert, den enormen Verkehrsfluss auf Umleitungsstrecken Rechnung zu tragen und die Straßen den Verkehrsbelastungen entsprechend zu ertüchtigen und anzupassen. Diese Maßnahmen gehören unter dem Kapitel B IX Mobilitätsentwicklung aufgenommen.“

Keine Änderung veranlasst.

- Die genannten Ausweichrouten sind Bestandteil des Regionalen Nebennetzes, das gem. B IX 3.3.1 (Z) funktions- und leistungsgerecht zu erhalten ist. Gem. B IX 3.3.2 (G) soll ein darüber hinausgehender Ausbau nur in begründeten Einzelfällen erfolgen, um einer zusätzlichen Verkehrsbelastung abseits des Hauptnetzes und den damit verbundenen Umwelteinwirkungen vorzubeugen.
- Eine gezielte und leistungsgerechte Ertüchtigung der genannten Abschnitte stünde damit in Einklang mit den Festlegungen des Regionalplans. Eine Nennung von Maßnahmen im regionalen Nebennetz ist jedoch nicht Bestandteil des Regionalplan-Entwurfs.

Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3 Z)

Gemeinde Weyarn:

„Die Gemeinde stimmt der Zielaufstufung zu.“

Stadt Bad Tölz:

„Es wird begrüßt, dass der Grundsatz B IX 4.3 (regional bedeutsame Radverkehrsachsen) nun als Ziel gefasst wird.“

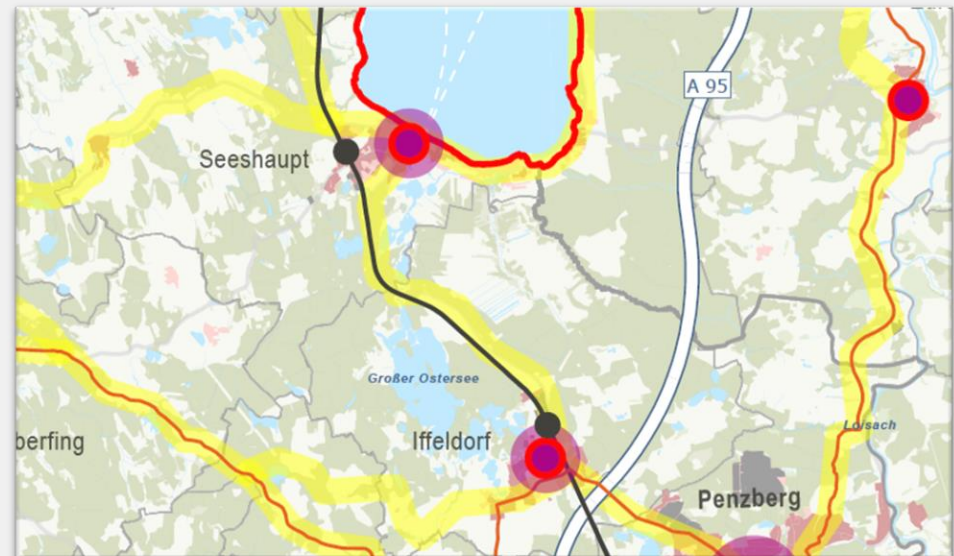
Gemeinde Dießen:

„Es wird die Stärkung des Ziels B IX 4.3 zur Verbesserung der Radwegeverbindungen entlang der regional bedeutsamen Radverkehrsachsen im Alltagsverkehr begrüßt. Hierzu zählen u.a. auch die Radwegeverbindungen zwischen den Gemeinden Dießen und Fischen, aber auch zwischen Dießen und Raisting. Die betroffenen Gemeinden sind schon seit vielen Jahren mit diesem Thema befasst. Daher ist jegliche Unterstützung wünschenswert.“

Gemeinden Iffeldorf und Seeshaupt:

„Unter 4.3 (G) wird auf die Radverkehrsachsen in der Karte 4 verwiesen, in dieser fehlt eine Verbindung zwischen Seeshaupt und Iffeldorf.“

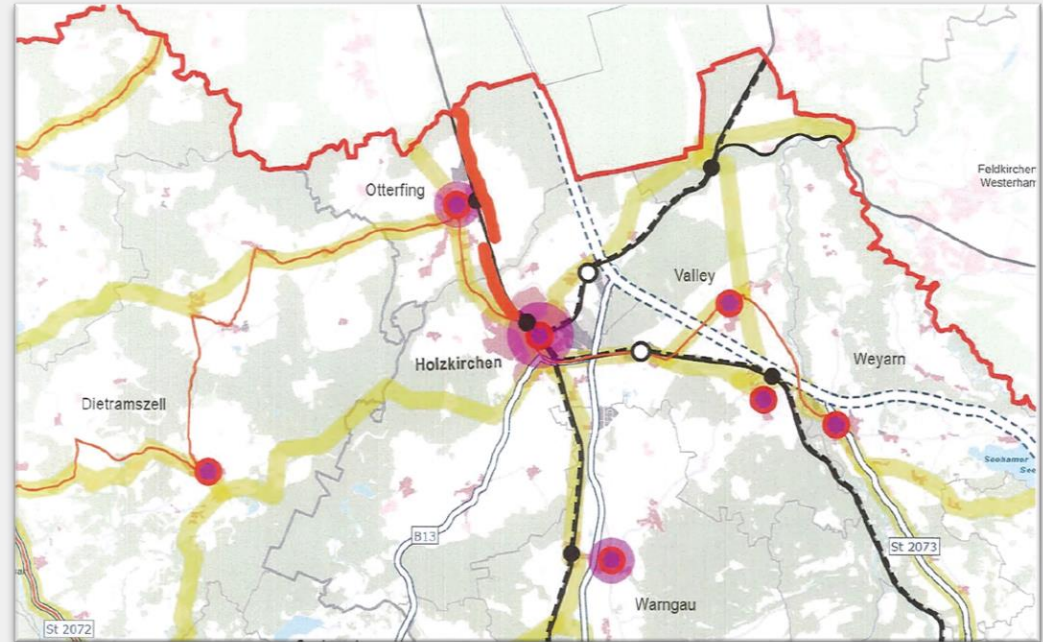
Kenntnisnahme. Der Verordnungsentwurf enthält die geforderte Radverkehrsverbindung.



Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3 Z)

Gemeinde Otterfing:

„Die Gemeinde bittet um Darstellung der zusätzlichen Radverkehrsverbindung zwischen Holzkirchen und Otterfing entlang der Westseite der Bahnlinie mit Weiterführung entlang der Ostseite der Bahnlinie bis zur nördlichen Gemeindegrenze Otterfing als überregionale Anbindung an die Region 14 München. Der Weg kann im Gemeindegebiet Sauerlach entlang der Bahn bis zum Zentrum Sauerlach fortgeführt werden und wird damit an die bestehende Radwegeverbindung Sauerlach bis München entlang der Bahnlinie und Perlacher Forst angebunden.“



Empfehlung, die Karte 4 nicht zu ändern.

- Die angesprochene Radwegeverbindung zwischen Otterfing und Holzkirchen ist bereits realisiert. Eine zusätzliche Darstellung entlang der Bahnlinie ist aus regionalplanerischer Sicht nicht erforderlich.
- Mit der Führung der Radverkehrsachse über die St 2573 werden die Siedlungsgebiete und Gewerbebereiche entlang dieser Achse erschlossen und die Siedlungsbereiche von Sauerlach, Otterfing und Holzkirchen verbunden.

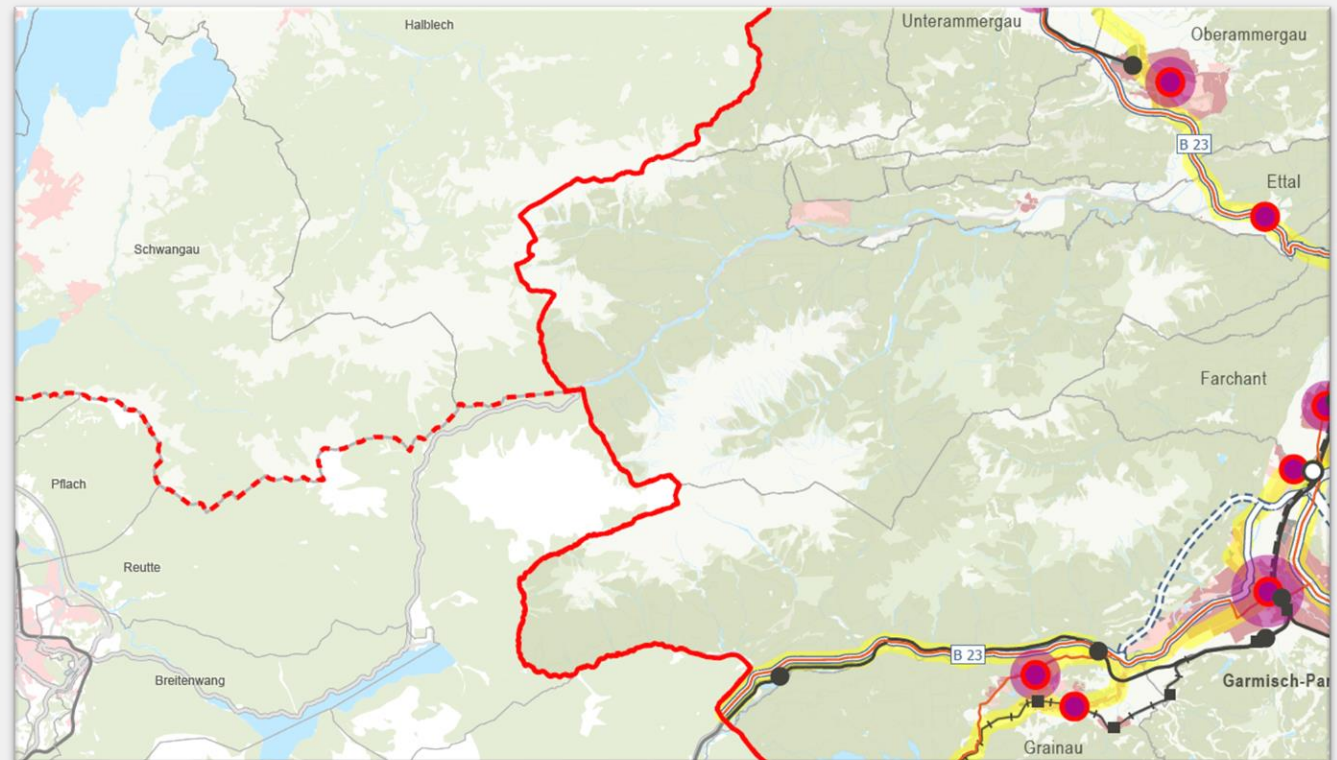
Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3 Z)

Gemeinde Oberammergau:

Die Gemeinde führt die bestehenden Kooperationen zwischen dem Naturpark Ammergauer Alpen, dem Tourismusverband Naturparkregion Reutte und den Gemeinden Oberammergau, Ettal, Breitenwang und Reutte bzgl. einer lückenlosen Radwegeverbindung auf der Achse Reutte/Breitenwang - Ettal/Oberammergau an und bittet aufgrund der raumstrukturellen Bedeutung als kürzeste und direkteste Verbindung zwischen dem nördl. LK GAP und dem Tiroler Lechtal) und den bereits realisierten Maßnahmen auf Tiroler Seite (Neubau Brücke über den Plansee am Seespitz und in Bau befindlicher Radwegeabschnitt Breitenwang/Reutte - Plansee) um Aufnahme der grenzüberschreitenden Verbindung in die Karte 4.

Gemeinde Ettal:

„Die Gemeinde bittet erneut darum, in der Karte 4 die überörtlich grenzüberschreitende Radwegverbindung nach Tirol auf der Strecke von Ettal über Ammerwald nach Reutte noch zu ergänzen.“



Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3 Z)

Empfehlung, die Karte 4 weiterhin nicht zu ändern.

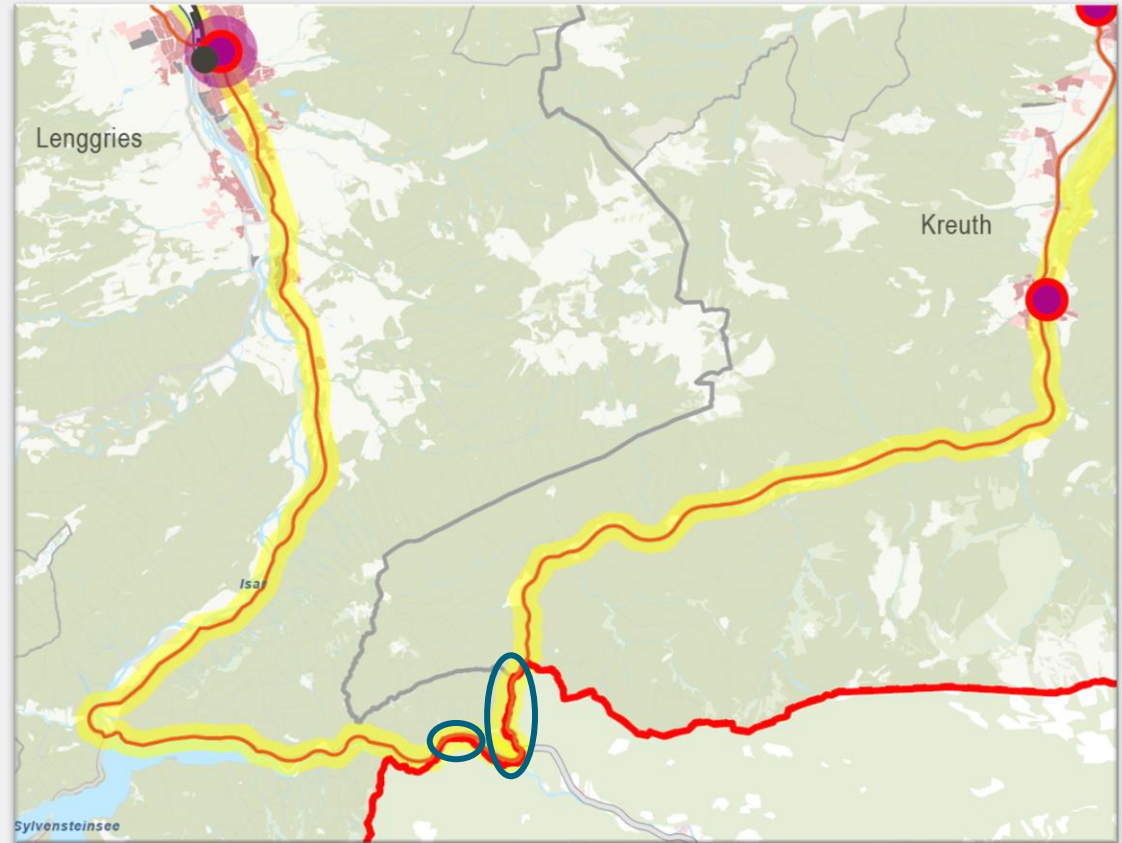
- Die intensive Kooperation und die Stärkung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auf dieser Achse sind zu begrüßen.
- Zum Antrag der Gemeinden Oberammergau und Ettal hat der Planungsausschuss bei der Abwägung der Stellungnahmen des 1. Beteiligungsverfahrens beschlossen, diese Radverkehrsachse in der regionalen Gesamtschau nicht in den Regionalplan aufzunehmen, da die Bedeutung im Alltagsverkehr ggü. der freizeittouristischen Funktion auf dieser Strecke weit untergeordnet sein dürfte.
- Gemäß der Begründung zu Festlegung B IX 4.3 (Z) steht der Regionalplan weiteren Ausbaumaßnahmen auf der Achse nicht entgegen.
- Daneben würde die Ergänzung der Relation Ettal – Reutte gem. B IX 4.3 (Z) eine neue Beachtungspflicht auslösen, die gemäß Art. 16 Abs. 6 BayLplG ein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern würde.
- **Es wird vorgeschlagen, am Beschluss des Planungsausschusses vom 09.12.2025 festzuhalten.**

Regional bedeutsame Radverkehrsachsen (B IX 4.3 Z)

Land Tirol:

„In der Karte 4 wurde ein Abschnitt der ‚Regional bedeutsamen Radverkehrsachsen gem. B IX 4.3 (Z)‘ ergänzt, der sich auf Tiroler Gebiet befindet. Dabei handelt es sich um einen sehr kurzen und im Kontext der Planunschärfe bedeutungslosen Abschnitt der L 28 Walchenstraße im Ausmaß von rund 40 m sowie einen längeren Abschnitt der B 181 Achenseestraße im Ausmaß von rund 1,3 km. Seitens des Landes Tirol wird davon ausgegangen, dass der planenden Stelle keine Planungskompetenz für diese Abschnitte zukommt.“

Empfehlung, die Karte 4 nicht zu ändern.



RPV 17



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!