

PLANWERK
STADTENTWICKLUNG

DEM RAUM BEWEGUNG GEBEN

Regionalmanagement- planung im Oberland

PLANWERK STADTENTWICKLUNG

Dr. Preising, Schramm & Sperr
Stadtplaner PartG mbB
Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg

Sitz der Partnerschaftsgesellschaft:
Nürnberg | AG Nürnberg PR 297

 0911-650828-0

 0911-650828-10

kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

Bearbeitung:

PLANWERK STADTENTWICKLUNG

Dr. Preising, Schramm & Sperr Stadtplaner PartG mbB
Stadtplaner, Regionalplaner, Geografen
Äußere Sulzbacher Straße 29, 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0
www.planwerk.de
kontakt@planwerk.de



Dr.-Ing. Tobias Preising, Stadtplaner ByAK und Regionalplaner SRL
Jennifer Ganek, M.Sc. Humangeografie – Stadt- und Regionalforschung
Stefanie Auer, Diplom-Geographin
Philipp Wegner, M.Sc. Humangeografie – Stadt- und Regionalforschung

Grafische und kartografische Abbildungen sowie Bilder:
PLANWERK STADTENTWICKLUNG (sofern nicht anders vermerkt)

Im Auftrag des
Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
Prof.-Max-Lange-Platz 1
83646 Bad Tölz

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung	1
2	Projektablauf und Beteiligungsbausteine	2
2.1	Steuerungsgruppe.....	2
2.2	Lenkungsgruppe.....	2
2.3	Status-Quo-Workshop	3
2.4	Prozess-AG „Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung“	3
2.5	Expertengespräche	3
2.6	Projekt-Workshop.....	3
3	Profil der Region Oberland	4
3.1	Gebietskulisse.....	4
3.2	Regionalplanung	5
3.3	Demografie	6
3.4	Siedlungsentwicklung.....	7
3.5	Mobilität.....	9
3.6	Klimaschutz und -anpassung, Energie.....	13
4	Status Quo – SWOT-Analyse	15
5	Leitlinien der regionalen Entwicklung	21
6	Projekte Regionalmanagement	23
6.1	Projektauswahl.....	23
6.1.1	Siedlungsentwicklung.....	23
6.1.1.1	Innenentwicklungsfonds.....	23
6.1.1.2	Flächenpotenzialanalyse	24
6.1.1.3	Fachkongresse Siedlungsentwicklung.....	25
6.1.2	Verkehr und Mobilität.....	25
6.1.2.1	Aufbau von Mobilitätshubs	25
6.1.2.2	Koordination Aufbau Bedarfsverkehre	26
6.1.2.3	Koordination Marketing Alpenbus.....	27
6.1.2.4	Fachkongresse Mobilität.....	28
6.2	Tabellarische Projektübersicht	29
7	Struktur Regionalmanagement	30
7.1	Ausgangslage.....	30
7.2	Varianten der möglichen Organisationsstrukturen	31
7.2.1	Ansiedlung des Regionalmanagements beim Planungsverband Oberland.....	31
7.2.2	Kooperation mit Zweckvereinbarung zur Geschäftsbesorgung (kommunale Arbeitsgemeinschaft gem. KommZG Art. 4).....	31
7.2.3	Gründung eines eingetragenen Vereins (e.V.).....	32
7.2.4	Gründung eines Kommunalunternehmens als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) oder GmbH (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) bzw. Anstalt öffentlichen Rechts (AöR).....	32
7.2.5	Gutachterliche Empfehlung.....	32
7.3	Organisation des Managements	33
7.3.1	Förderung.....	33
7.3.1.1	Förderquote und Förderhöhe	33
7.3.1.2	Finanzierung Eigenmittel.....	34
7.3.1.3	Regionalmanagement / Geschäftsstelle.....	34
8	Nächste Schritte	36

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Plan Prozessablauf	2
Abbildung 2:	Übersichtskarte Region Oberland (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende)	4
Abbildung 3:	Strukturkarte des Planungsverbands Region Oberland (17)	5
Abbildung 4:	Bevölkerung 2013-2023 im Oberland, Prognose bis 2042 laut Demographie-Spiegel	6
Abbildung 5:	Karte zu Siedlung und Versorgung im Planungsverband Region Oberland (17)	8
Abbildung 6:	Flächenveränderungen in den Landkreisen der Region Oberland 2014-2022	8
Abbildung 7:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf Straßen des überörtlichen Verkehrs im Oberland 2021	9
Abbildung 8:	Bahnnetz Oberland	10
Abbildung 9:	Modal Split (Verkehrsmittelwahl nach Wegen) im Oberland 2017	12
Abbildung 10:	Erzeugte Strommenge durch erneuerbare Energieträger im Verhältnis zum geschätzten Gesamtstromverbrauch, 2022	14
Abbildung 11:	Allgemeine Situation in der Region – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)	15
Abbildung 12:	ÖPNV – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)	17
Abbildung 13:	Klima & Energie – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)	19
Abbildung 14:	Projektbeispiel: Kommunaler Innenentwicklungsfonds	24
Abbildung 15:	Projektbeispiel Mobilitäts-Hub	26
Abbildung 16:	Projektbeispiel Bedarfsverkehr	27

1 Anlass und Zielsetzung

Die Region Oberland ist eine von 18 Planungsregionen des Freistaats Bayern. Sie besteht aus den oberbayerischen Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Weilheim-Schongau und ist in besonderem Maße durch eine hohe Anziehungskraft als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort gekennzeichnet. Während dies einerseits positiv ist, birgt dies andererseits auch immense Herausforderungen. Im 2018 erstellten Strukturgutachten wurde die Region bereits als „Region unter Druck“ identifiziert. Weiter zunehmende Verkehrsmengen und ein anhaltendes Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum haben dazu beigetragen, dass sich dieser Eindruck seitdem weiter verstärkt hat. Auch prognostisch ist davon auszugehen, dass sich der Druck auf die Kommunen, neue Siedlungsgebiete auszuweisen und entsprechende Infrastrukturausstattungen bereitzustellen, weiter erhöht. Bei unzureichender Koordination der vielfältigen Raumnutzungsansprüche droht die Gefahr, dass die bestehenden Standortqualitäten des Oberlandes durch dauerhafte Überlastungen an Wert verlieren.

Eine geordnete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die im Einklang mit Klimaschutz und -anpassung sowie dem Erhalt der Natur- und Kulturlandschaft steht, ist somit geboten. Hierfür bedarf es eines koordinierten Vorgehens, sodass sich einzelne Maßnahmen in bestimmten Kommunen oder Landkreisen nicht negativ auf andere auswirken und Synergiepotenziale gehoben werden können.

Laut dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung¹ zeigen *„die bisherigen Erfahrungen [...], dass Kommunen allein kaum in der Lage sind, ihre jeweiligen – im Einzelfall meist gut begründeten – Eigeninteressen zugunsten einer sinnvollen regionalen Siedlungs- und Freiflächenentwicklung zurückzustellen und in einem regionalen Kontext angemessen zu koordinieren.“*

Während Planungsregionen einerseits als geeignete Ebene zur Steuerung zu sehen sind, besteht in der Praxis häufig das Defizit, dass die Regionalplanung meist nur auf unerwünschte Entwicklungen reagiert, aber selten eine proaktive Rolle einnimmt.

Vor diesem Hintergrund wurde das Büro PLANWERK Stadtentwicklung, Nürnberg, im Sommer 2024 mit der Erarbeitung einer Regionalmanagementplanung beauftragt. Der vorliegende Bericht skizziert den anschließend erfolgten Prozess und seine Ergebnisse. Neben der Analyse, Zusammenführung und Komprimierung bereits vorhandener Ausarbeitungen, wie v. a. dem bereits erwähnten Strukturgutachten, erfolgte eine intensive Einbindung regionaler Akteure. Gemeinschaftlich wurde erarbeitet, wie zukünftig ein oberlandweites Regionalmanagement agieren kann. Hierfür wurde eine regionale Strategie entwickelt, die zukünftig insbesondere für das Regionalmanagement, aber auch für alle weiteren Akteure der räumlichen Planung im Oberland richtungsweisend sein soll.

Die gemeinsame Strategieentwicklung wird mit Mitteln der Landesentwicklung (Förderrichtlinie Landesentwicklung – Regionalmanagement) gefördert.

¹ www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/moro/jahr/2022/raumentwicklung-pandemie/01-start.html

2 Projektablauf und Beteiligungsbausteine

Der vorliegende Bericht zur Regionalmanagementplanung greift vorhandene Strategien und Konzepte der Region Oberland auf, insbesondere das Strukturgutachten von 2018. Diese bildeten auch die Basis für eine erste Bestandsanalyse seitens des Planungsteams. Hierauf folgten verschiedene Beteiligungsbausteine bzw. Fachgespräche (siehe unten). Diese hatten einerseits zum Ziel, die aktuelle Situation in der Region Oberland in den relevanten Handlungsfeldern ganzheitlich unter Einbezug der relevanten Akteure zu erfassen. Zum anderen dienten sie, mit zunehmender Projektlaufzeit, auch der Entwicklung von Projekten sowie eines Managementkonzepts.

Die Ergebnisse aus den unterschiedlichen Veranstaltungen und Gesprächen sind zu großen Teilen in den vorliegenden Bericht mit eingeflossen. Die erarbeiteten Projekte in den Handlungsfeldern des Regionalmanagements stellen das verdichtete und planerisch abgewogene Resultat des gesamten Analyse- und Beteiligungsprozesses dar.

Nachfolgend ist zunächst der grobe Projektablauf grafisch dargestellt, ehe die einzelnen Beteiligungsbausteine knapp beschrieben werden.

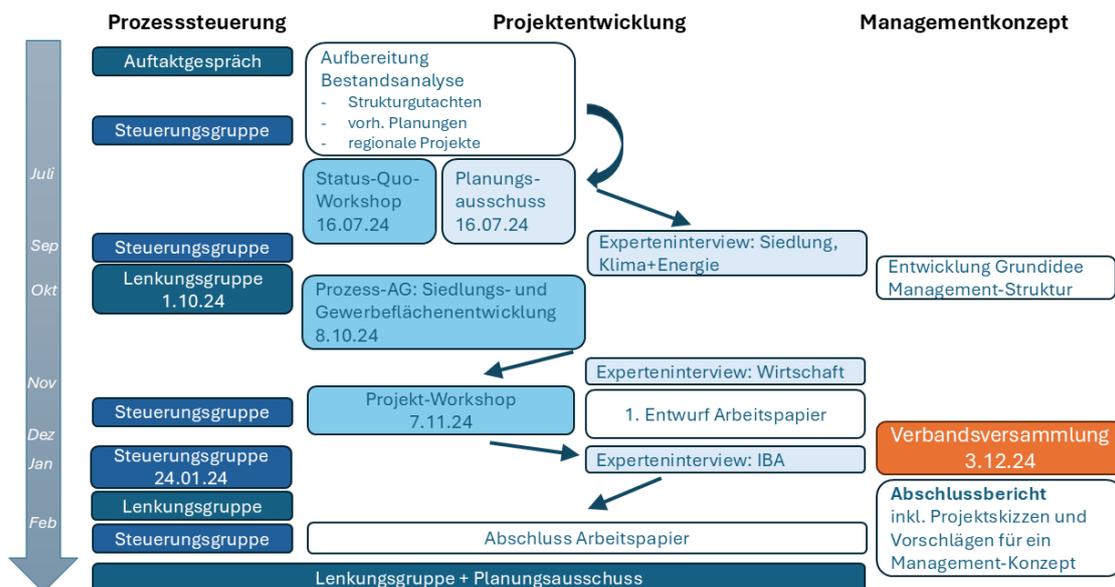


Abbildung 1: Plan Prozessablauf

2.1 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der vier Landkreise sowie des Planungsverbands zusammen.

In insgesamt vier Veranstaltungen mit der Steuerungsgruppe (zwei analog (Status-Quo-Workshop und Projekt-Workshop), zwei digital) wurden verschiedene Aspekte und Themen zum Planungsprozess des Regionalmanagementkonzepts aufgegriffen und abgestimmt.

2.2 Lenkungsgruppe

Eine Lenkungsgruppe, zusammengesetzt aus Vertreterinnen und Vertretern des StMWi, der Regierung von Oberbayern, den Landkreisen

und des Planungsverbands Oberland wurde für die Dauer der Konzepterarbeitung eingerichtet. Diese stellte das Entscheidungsgremium im gesamten Projektverlauf dar.

2.3 Status-Quo-Workshop

Basierend auf den Ergebnissen des Strukturgutachtens diskutierten die ca. 15 Vertreterinnen und Vertreter der Landkreise, des Planungsverbands sowie der Regierung von Oberbayern zunächst die Aktualität der damals ermittelten Stärken und Schwächen der Region in verschiedenen Handlungsfeldern und nahmen Anpassungen vor. In zwei weiteren Arbeitsphasen wurden die im Strukturgutachten definierten Leitlinien und Maßnahmen einer kritischen Prüfung unterzogen und ebenfalls angepasst bzw. gestrichen oder ergänzt. Die Ergebnisse des Status-Quo-Workshops sind wesentlich in die Kapitel 4 und 5 dieses Berichts eingeflossen und leisteten eine Vorarbeit zur Konkretisierung des Aufgabenspektrums des Regionalmanagements im weiteren Projektverlauf.

2.4 Prozess-AG „Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung“

Zu Beginn der Veranstaltung wurde ein Input-Vortrag über die Raumordnung der Region Hannover gehalten. Mögliche Projekte und Aufgaben des künftigen Regionalmanagements im Hinblick auf die Siedlungsflächenentwicklung wurden anschließend erarbeitet. Die Ergebnisse des Workshops flossen in die weitere Ausdifferenzierung der Managementplanung ein.

2.5 Expertengespräche

Zu unterschiedlichen Themen und Fragestellungen wurde ein Kreis von Fachexpertinnen und Fachexperten in die Arbeit der Regionalmanagementplanung über Schlüsselpersonengespräche miteingebunden. Die Schlüsselpersonenrunden beziehungsweise Einzelgespräche dienten dazu, tiefergehende Informationen zu folgenden Themenbereichen zu erlangen:

- Siedlung, Klima/ Energie
- Wirtschaft Handel
- Mobilität/ IBA-Projekte

2.6 Projekt-Workshop

Im Projekt-Workshop wurden Projekte und Aufgaben für das Regionalmanagement konkretisiert. Im Anschluss an die Veranstaltung erarbeitete das Planungsbüro einen Projektplan mit den im Workshop identifizierten Maßnahmen. Dieser wurde im Rahmen einer weiteren digitalen Sitzung der Prozess-AG gemeinsam diskutiert.

3 Profil der Region Oberland

3.1 Gebietskulisse

Die Region Oberland (Region 17) ist eine der 18 Planungsregionen des Freistaats Bayern. Sie setzt sich aus den vier oberbayerischen Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Garmisch-Partenkirchen und Weilheim-Schongau mit ihren insgesamt 94 Gemeinden zusammen. Sie liegt im Süden Bayerns an der Grenze zu Österreich. Laut der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung lebten im Oberland zum 31.12.2023 ca. 460.000 Menschen auf einer Fläche von 3.956 km². Dies entspricht insgesamt einer Bevölkerungsdichte von ca. 116 Einwohnern/km² (Bayern: 190 Einwohner/km², Oberbayern: 275 Einwohner/km²).

Landkreis	EW-Zahl (2023)	Fläche	Bevölkerungsdichte	Anzahl Kommunen	davon > 10.000 EW	davon 5.000-10.000 EW	davon < 5.000 EW
Bad Tölz-Wolfratshausen	130.182	1.111 km ²	117 EW/km ²	21	4	2	15
Garmisch-Partenkirchen	88.748	1.012 km ²	88 EW/km ²	22	2	2	18
Miesbach	101.451	866 km ²	117 EW/km ²	17	2	7	8
Weilheim-Schongau	139.401	966 km ²	144 EW/km ²	34	5	0	29

Die vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte lässt sich durch die überwiegend ländliche Prägung sowie den hohen Anteil von nicht bzw. topographisch nur schwer besiedelbaren Gebirgsflächen erklären. Das Oberland stellt sich allerdings durchaus heterogen dar. Der nördliche Teil der Region ist dem Alpenvorland zuzurechnen, der südliche den Alpen selbst (insbesondere im Landkreis Garmisch-Partenkirchen).

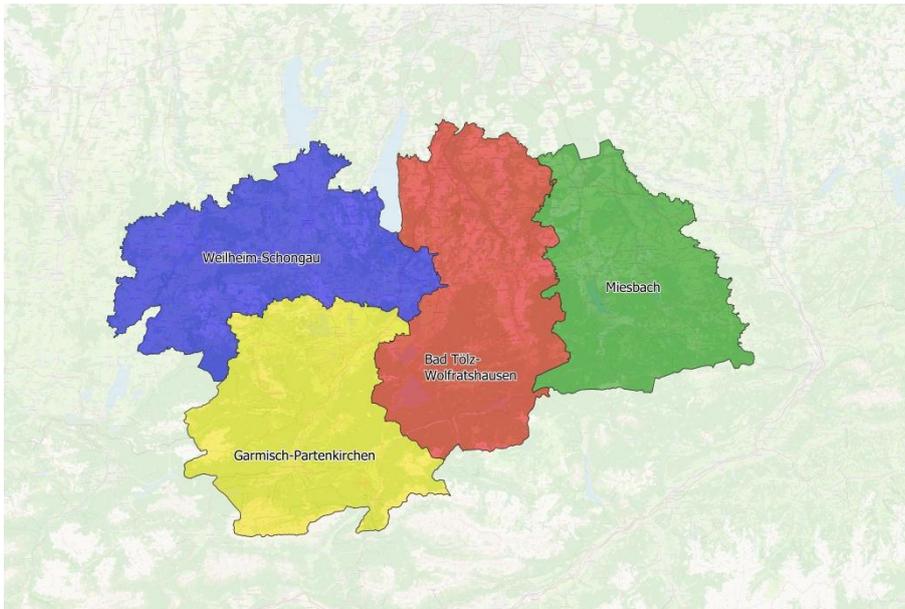


Abbildung 2: Übersichtskarte Region Oberland (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende)

Während zwar die gesamte Region als landschaftlich hochattraktiv zu beschreiben ist, hat der Süden eine nochmals hervorgehobene Prägung als Tourismus- und Erholungsstandort. Den Norden kennzeichnet dagegen eine stärker heterogene Wirtschaftsstruktur mit einer Vielzahl leistungsstarker Industrie- und Dienstleistungsbetriebe unterschiedlicher Größe sowie eine höhere Siedlungsdichte. Die Ausstrahlungskraft des Verdichtungsraums München wird hier besonders sichtbar, geht aber neben positiven Aspekten auch mit vielfältigen Herausforderungen einher.

3.2 Regionalplanung

Der erste Regionalplan für die Planungsregion 17 Oberland ist am 01.09.1988 in Kraft getreten. Seitdem wurden wiederholt einzelne Teile bzw. Kapitel fortgeschrieben. Am 27. Juni 2020 ist bereits die 10. Fortschreibung in Kraft getreten. Diese bezieht sich auf die Grundlagen der regionalen Entwicklung und Zentrale Orte. Aktuell erfolgt eine erneute Fortschreibung des Kapitels B X „Energie – Windenergie“, die sich u. a. aus neuen bundes- und landesrechtlichen Erfordernissen im Hinblick auf Flächenziele für den Windkraftausbau ergibt. Zudem werden derzeit die Kapitel B II „Siedlungswesen“ und B IX „Verkehrs- und Nachrichtenwesen“ fortgeschrieben.

Die rechtskräftige Strukturkarte der Region verdeutlicht die polyzentrale Struktur des Oberlands. Weilheim i.OB und Garmisch-Partenkirchen sind als Oberzentren ausgewiesen, denen gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP 2020) die Funktion zukommt, „auf Grund ihrer räumlichen Lage, ihrer funktionalen Ausstattung und ihrer Potenziale die großräumige, nachhaltige Entwicklung aller Teilräume langfristig [zu] befördern.“ Als Mittelzentren sind Murnau a.Staffelsee, Oberammergau (beide LK Garmisch-Partenkirchen), Peißenberg, Penzberg (beide LK Weilheim-Schongau), Bad Tölz, Lenggries (beide LK Bad Tölz-Wolfratshausen) sowie Holzkirchen (LK Miesbach) definiert. Mittelzentren-Verbünde bilden zudem Schongau – Peiting (LK Weilheim-Schongau), Wolfratshausen – Geretsried (LK Bad Tölz-Wolfratshausen), Miesbach – Hausham sowie Gmund a.Tegernsee – Tegernsee – Rottach-Egern – Kreuth – Bad Wiessee (beide LK Miesbach). In periphereren Gebieten sollen außerdem diverse Grundzentren die Grundversorgung sicherstellen.

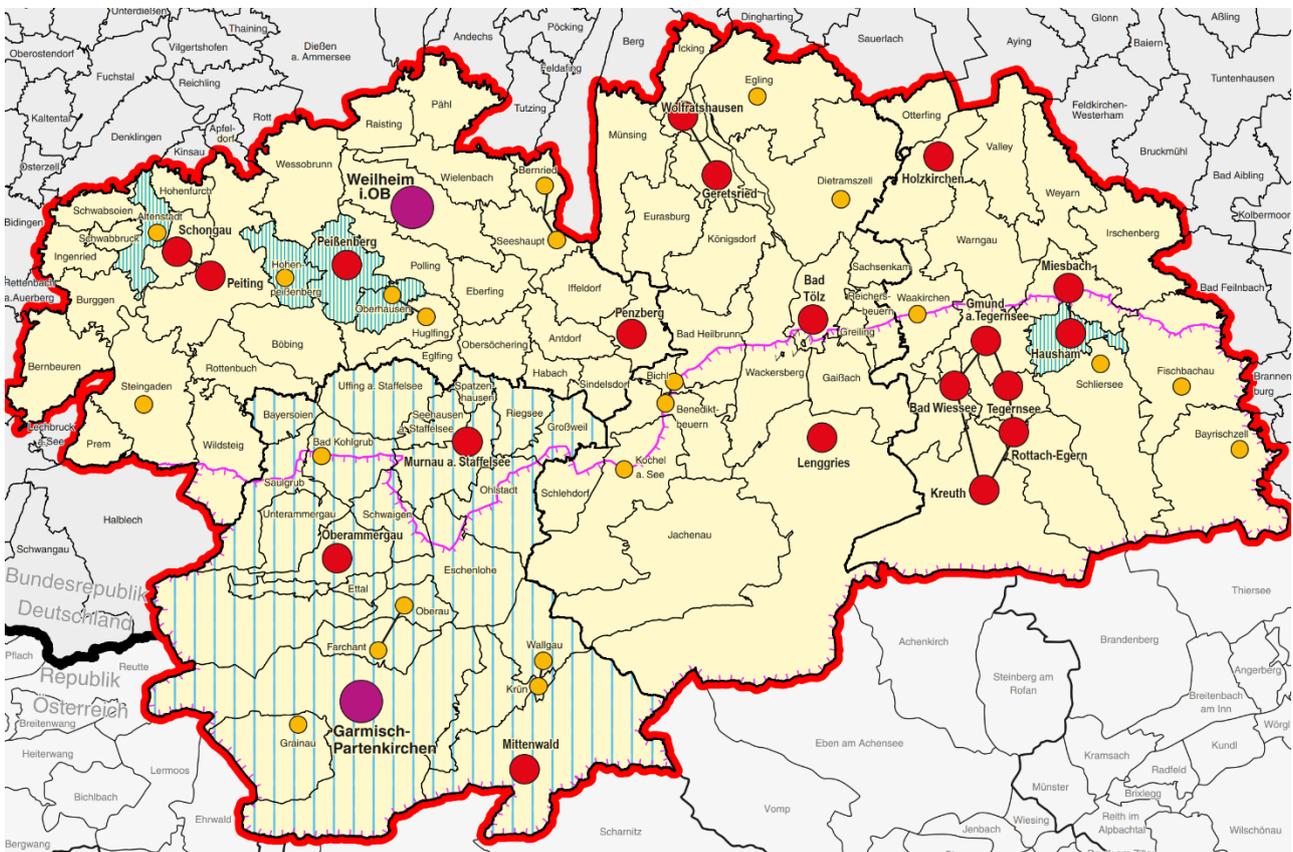


Abbildung 3: Strukturkarte des Planungsverbands Region Oberland (17) – Quelle: Planungsverband

Die gesamte Region ist als allgemeiner ländlicher Raum klassifiziert. Der ganze Landkreis Garmisch-Partenkirchen sowie die Einzelgemeinden Altstadt, Hohenpeißenberg, Peißenberg, Oberhausen (alle LK Weilheim-Schongau) und Hausham (LK Miesbach) sind zudem als Räume mit besonderem Handlungsbedarf dargestellt. Die südliche Hälfte der Region gehört zum Alpenraum gemäß Alpenplan.

In der Karte 3 des Regionalplans „Landschaft und Erholung“ sind weitläufige landschaftliche Vorbehaltsgebiete sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiete v. a. im südlichen Teil der Region dargestellt. Hier ist somit Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht beizumessen, was wiederum die Siedlungsentwicklung einschränkt. Gemäß Z 1.3 soll sich die Siedlungstätigkeit allgemein auf die zentralen Orte und Entwicklungsachsen konzentrieren sowie speziell „im Alpengebiet [...] im Wesentlichen auf den wohnbaulichen und gewerblichen Siedlungsbedarf für die ortsansässige Bevölkerung beschränken.“ Bestandteil des Regionalplans ist zudem u. a. auch ein „Seeuferkonzept“ (Karte 3b), das für die größeren bzw. touristisch relevanten Seen der Region darlegt, wo eine weitere Erschließung zu Erholungszwecken möglich oder – primär aus Naturschutzgründen – unterbleiben soll.

Zusätzlich erhält der Regionalplan in der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ auch differenzierte Darstellungen im Hinblick auf etwa die Wasserwirtschaft, Bodenschätze sowie Siedlungs- und Verkehrsflächen. Aus Platzgründen erfolgt hier jedoch keine genauere Beschreibung, sondern es wird auf die entsprechenden, online abrufbaren Kartenwerke verwiesen.

3.3 Demografie

Im Gegensatz zu vielen anderen ländlichen Regionen in Deutschland sieht sich das Oberland keinesfalls mit einem Bevölkerungsrückgang konfrontiert. Alle vier Landkreise wuchsen in den letzten zehn Jahren deutlich und auch prognostisch ist mit einer weiteren Bevölkerungszunahme zu rechnen. Letzteres ist allerdings auch von der Bereitstellung von (zusätzlichem) Wohnraum bzw. Wohnbauflächen abhängig, und somit in gewissem Maße steuerbar.

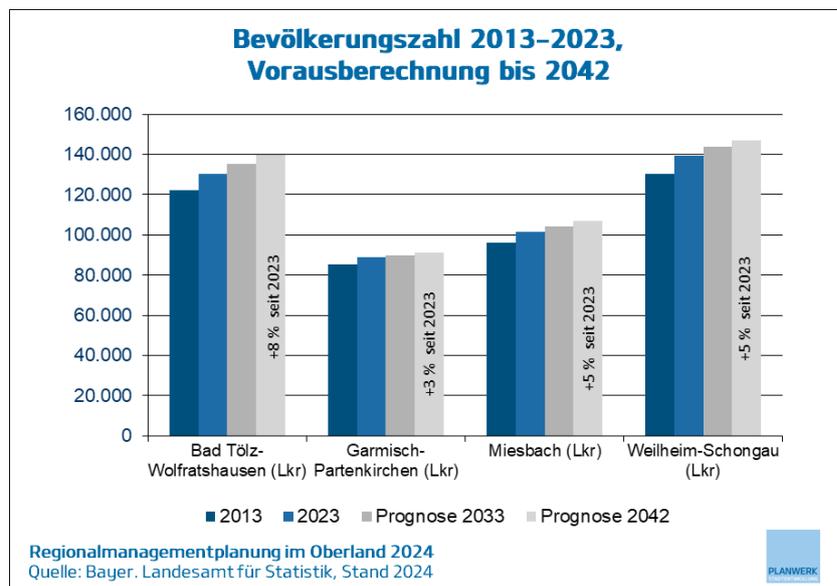


Abbildung 4: Bevölkerung 2013–2023 im Oberland, Prognose bis 2042 laut Demographie-Spiegel

In den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau (jeweils +7 %) und Miesbach (+6 %) fiel das Wachstum dabei zwischen 2013 und 2023 sowohl absolut als auch relativ etwas stärker aus als im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (4 %)².

Ungeachtet dieser Wachstumstendenz, die auch mit dem Zuzug junger Familien einhergeht, stellt die Alterung der Gesellschaft allerdings auch für das Oberland eine Herausforderung dar. In der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamts für Statistik wird so für die Region als Ganzes mit einer Zunahme der Einwohnerzahl der Altersgruppe 65+ um ca. 25 % bis ca. 2042 gerechnet. Der Bevölkerungsanstieg insgesamt wird dagegen „nur“ auf ca. 6 % prognostiziert.

3.4 Siedlungsentwicklung

Das Wirtschafts- und damit einhergehende Wohlstandswachstum der letzten Jahrzehnte ist eng mit einer steigenden Flächeninanspruchnahme verbunden. Dabei hat sich die Besiedlung zulasten der Landschafts- und Naturräume ausgedehnt, so dass heute knapp 15 % der Fläche in Deutschland als Siedlungs- und Verkehrsfläche klassifiziert sind. Zwar ist die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke Kernanliegen der Nachhaltigkeitspolitik in der Bundesrepublik, jedoch wurde das für 2020 anvisierte 30-Hektar-Ziel deutlich verfehlt. Der Zeithorizont zur Erreichung des Flächenreduktionsziels wurde auf 2030 verschoben und das Ziel der Flächenkreislaufwirtschaft („Netto-Null-Ziel“) bis 2050 ergänzt. Auch in der Region Oberland hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche in den letzten Jahrzehnten weiter deutlich zugenommen.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich hierbei nicht ausschließlich um versiegelte Fläche handelt und beispielsweise auch Photovoltaik-Freiflächenanlagen miteingerechnet werden.

Stand 2022 betrug die beanspruchte Siedlungs- und Verkehrsfläche je Einwohner/Einwohnerin im Oberland insgesamt 636 m² (Minimum Lk Bad Tölz-Wolfratshausen 585 m², Maximum LK Weilheim-Schongau 673 m²). Positiv zu sehen ist allerdings, dass dieser Wert seit 2014 nicht weiter gestiegen ist (639 m² je EW) und somit die Siedlungs- und Verkehrsfläche nicht stärker gewachsen ist als die Bevölkerungszahl. Im Strukturgutachten 2018 wurde allerdings kritisch angemerkt, dass kleinere Ortsteile in der jüngeren Vergangenheit stärker gewachsen sind als die Hauptorte der Gemeinden. Eine disperse Einwohnerverteilung führt in der Regel nicht nur zu einem erhöhten MIV-Aufkommen, sondern geht auch mit einem erhöhten Siedlungs- und Verkehrsflächenverbrauch mit verminderter Flächeneffizienz einher.

² Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die im Sommer 2024 veröffentlichten Zahlen des Zensus 2022 für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen eine im Vergleich mit den amtlichen Zahlen zu diesem Zeitpunkt leicht höhere Bevölkerungszahl ergaben (89.200 statt 89.163). In den anderen Landkreisen wurden im Zensus hingegen niedrigere Zahlen ermittelt (Bad Tölz Wolfratshausen: 129.131 statt 129.728, Miesbach: 96.154 statt 101.028, Weilheim-Schongau: 136.598 statt 138.136).

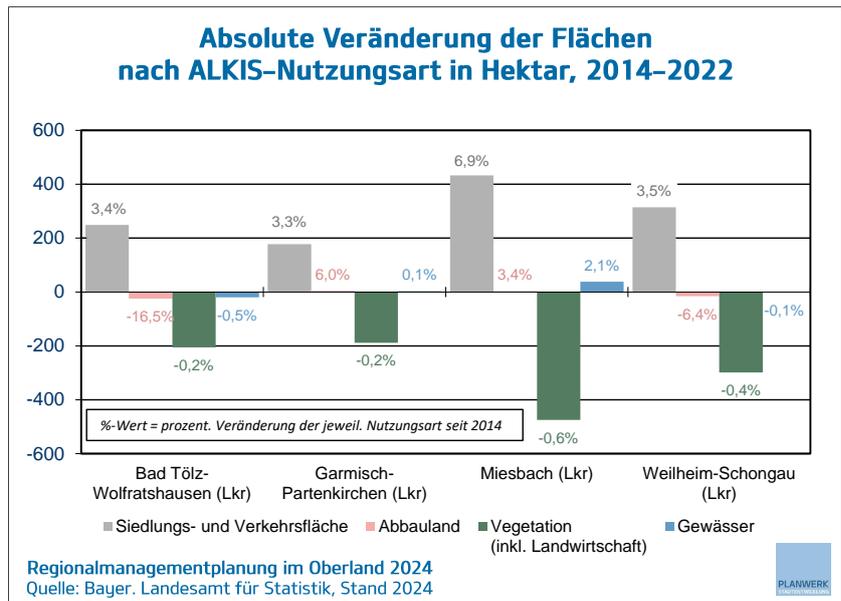


Abbildung 6: Flächenveränderungen in den Landkreisen der Region Oberland 2014-2022

Den größten absoluten und prozentualen Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche (+6,9 %) und gleichzeitig Rückgang an Vegetationsflächen (inkl. Landwirtschaft, -0,6 %) verzeichnete zwischen 2014 und 2022 der Landkreis Miesbach. In den drei weiteren Landkreisen nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche jeweils um 3,3 % bis 3,5 % zu (siehe Abbildung 6: Flächenveränderungen in den Landkreisen der Region Oberland 2014-2022).

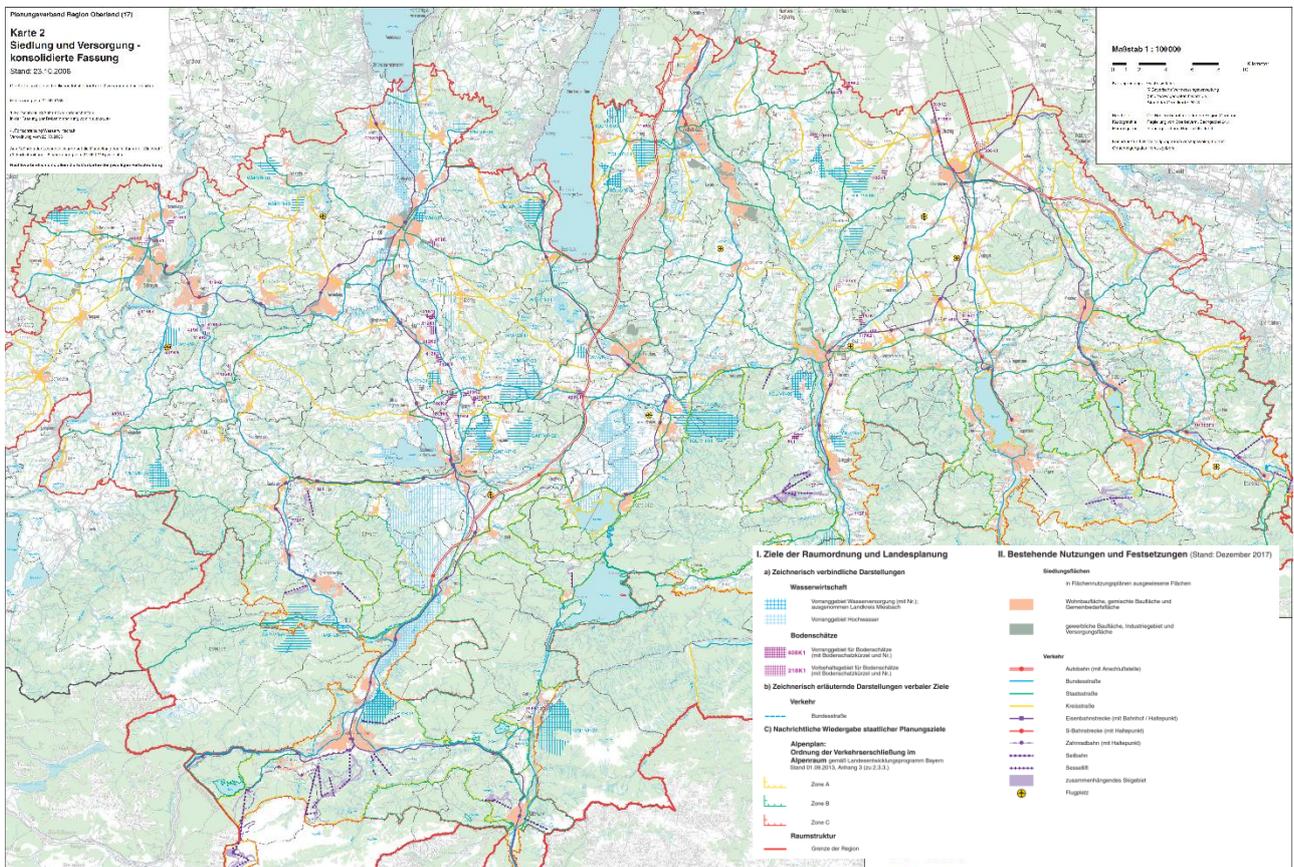


Abbildung 5: Karte zu Siedlung und Versorgung in der Region Oberland (17) – Quelle: Planungsverband

3.5 Mobilität

Im Strukturgutachten von 2018 wurde das Thema Verkehr/Mobilität vertieft betrachtet, da sich in diesem Bereich der „Druck“, der auf der Region Oberland lastet, in besonderem Maße manifestiert. Durch steigende Bevölkerungs-, Besucher- und Pendlerzahlen in den letzten Jahrzehnten sind die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene immer stärker an Belastungsgrenzen bzw. teilweise darüber hinaus gerückt.

MIV/ Kfz-Verkehr

Für die überregionale Kfz-Erschließung sind die Autobahnen A95 und A8 für das Oberland von größter Bedeutung. Der Abschnitt der A8 zwischen München und Rosenheim schneidet die Region im Nordosten und weist das höchste tägliche Verkehrsaufkommen auf (siehe Abbildung 7). Ein 8-streifiger Ausbau (von bislang sechs Spuren) der Strecke beiderseits der Ausfahrt Holzkirchen (Landkreis Miesbach) ist derzeit in Planung. Die A95 stellt von München aus kommend die wichtigste Autobahnverbindung in den Kern des Oberlands dar. Zwar nehmen die Verkehrsmengen mit zunehmender Entfernung von der Landeshauptstadt tendenziell ab, tragen allerdings beim Autobahnende südlich von Eschenlohe dennoch zu einer beträchtlichen Einspeisung auf die hier noch zweispurige B2 bei. Mit dem Bau des Auerbergtunnels soll allerdings auch dieser Abschnitt der B2 zwischen Eschenlohe und dem bereits 2022 fertiggestellten Tunnel Oberau vierspurig ausgebaut werden. Mit seiner Fertigstellung ist der vier-spurige Ausbau der B2 vom Autobahnende bei Eschenlohe bis Garmisch-Partenkirchen dann abgeschlossen. Für Garmisch-

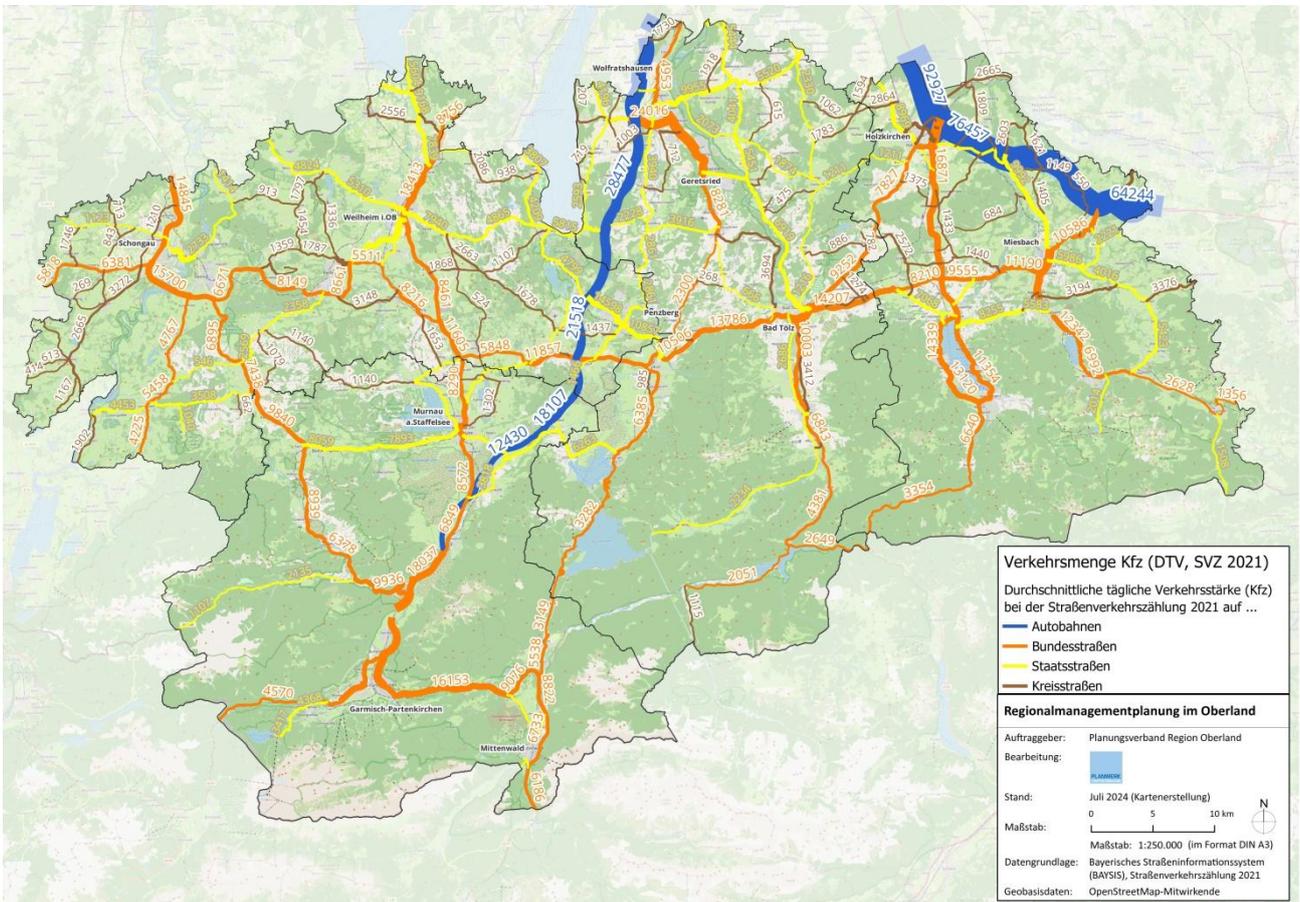


Abbildung 7: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf Straßen des überörtlichen Verkehrs im Oberland 2021

Partenkirchen selbst sollen der Wanktunnel (B2 Ortsumfahrung östlich, Baubeginn 2027 vorgesehen) und der Kramertunnel (B23 Ortsumfahrung westlich, im Bau) Entlastung bringen.

Weitere besonders stark befahrene Streckenabschnitte stellen u. a. die B2 nördlich von Weilheim, die B11 bei Wolfratshausen/Geretsried und die B13 bei Holzkirchen dar. Die wichtigste Ost-West-Straßenverbindung der Region, abseits der auf München ausgerichteten Radialen, ist die B472.

Abbildung 7 zeigt zwar weitgehend leicht verminderte Verkehrsstärken im Vergleich zu früheren Verkehrszählungen, allerdings sind hier Einflüsse der Corona-Pandemie im Erhebungsjahr 2021 zu berücksichtigen (mehr Home-Office, Beschränkungen).

Schienerverkehr

Grundsätzlich verfügt die Region Oberland für einen ländlichen Raum über ein feingliedriges Schienennetz. Dieses ist allerdings recht radial auf München ausgerichtet. Querverbindungen zwischen den einzelnen Streckenästen sind nicht vorhanden. Das Schienennetz des Oberlands besteht im Wesentlichen aus dem **Werdenfelsnetz** sowie dem **Oberlandnetz**. Beide Netze sind weitgehend nur eingleisig ausgebaut.

Das **Werdenfelsnetz** selbst ist elektrifiziert und besteht dabei aus der Hauptstrecke München – Mittenwald – (Innsbruck) sowie hiervon abzweigenden Nebenstrecken nach Kochel, Oberammergau und Reutte in Tirol. In Weilheim besteht zudem eine Verknüpfung mit der jeweils nicht elektrifizierten Pfaffenwinkelbahn nach Schongau sowie der

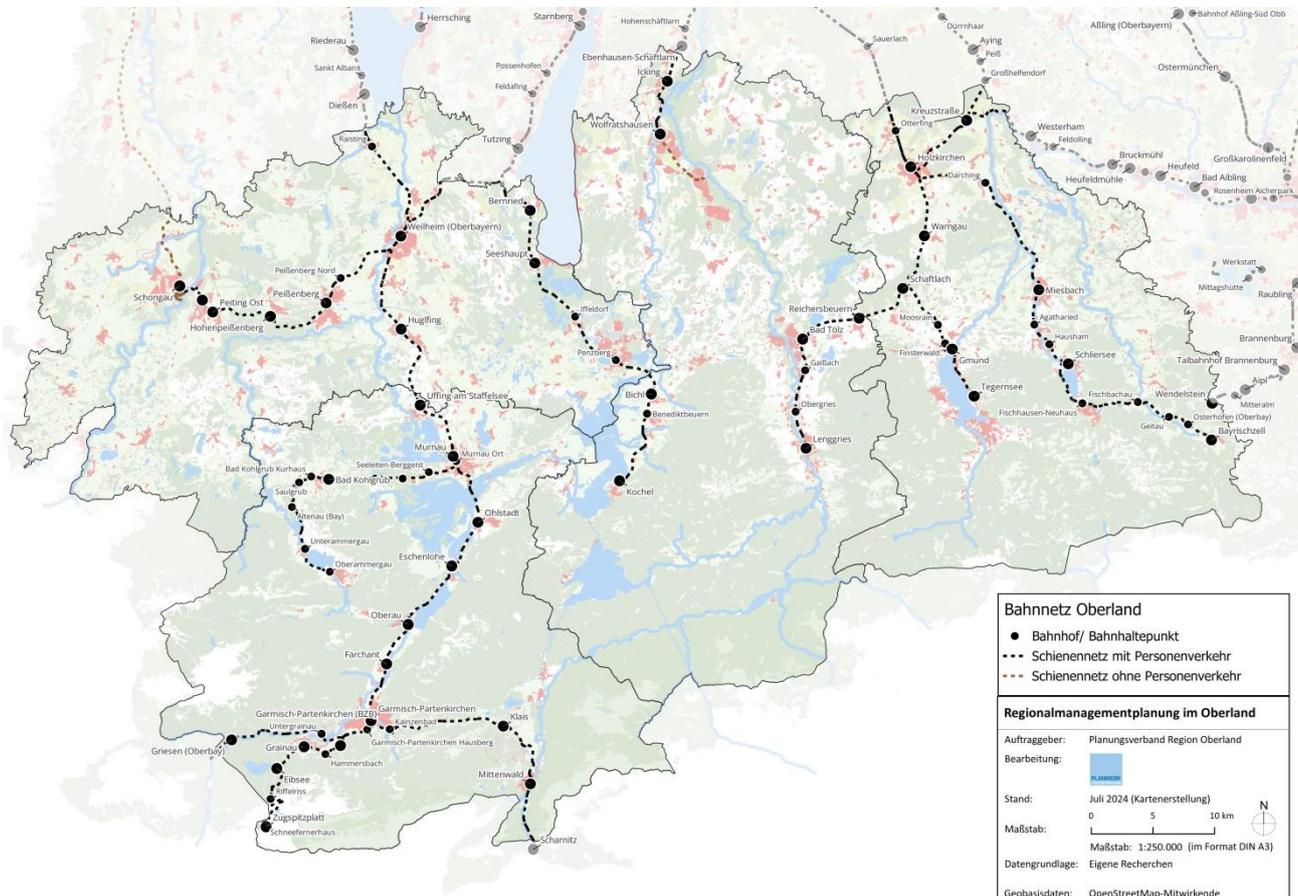


Abbildung 8: Bahnnetz Oberland

Ammerseebahn nach Augsburg. Für die Reaktivierung der Fuchstalbahn zwischen Schongau und Landsberg ist derzeit eine Potenzialanalyse in Arbeit.

Das **Oberlandnetz** besteht aus den Strecken München – Lenggries / Tegernsee / Bayrischzell. Südlich von Holzkirchen bzw. Schaftlach erfolgt eine Bedienung im Kuppel-/Flügelprinzip. Von Holzkirchen zweigt die Mangfalltalbahn nach Rosenheim ab. Lediglich der Abschnitt nördlich von Holzkirchen ist bislang elektrifiziert, weshalb das Oberlandnetz in Gänze bislang nicht elektrisch betrieben wird. Es bestehen allerdings Planungen für eine Elektrifizierung.

Die Linien S3 und S7 der S-Bahn München enden in Holzkirchen bzw. Wolfratshausen und damit im nördlichen Teil der Region Oberland. Eine Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried ist in Planung.

Busverkehr

Im Strukturgutachten von 2018 wurden für das Busnetz der Region Oberland u. a. Defizite im Hinblick auf das Fehlen von Ost-West-Verbindungen, die starke Ausrichtung auf den Schülerverkehr sowie insbesondere die schlechte Anbindung vieler (geplanter) Gewerbestandorte angemerkt. V. a. zur Verbesserung der Ost-West-Verbindung soll der bereits seit einigen Jahren geplante Alpenbus beitragen, der ab Ende 2025 Murnau mit Bad Tölz (Westast) und Bad Tölz mit Rosenheim (Ostast) verbindet. Zudem wurden vom Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bereits weitere Expressbuslinien im Münchner Umland eingeführt, wovon bislang allerdings nur der Norden des Oberlands direkt profitiert (z. B. Verbindung X970 Bad Tölz – Wolfratshausen mit ca. 40 statt regulär 54 Minuten Fahrzeit).

Die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nun auch der südliche Teil) sowie Miesbach sind Ende 2023 dem MVV beigetreten. Der LK Weilheim-Schongau folgte zum 01.01.2025. Nach einem Kreistagsbeschluss im Dezember 2024 wird als letzter Landkreis auch Garmisch-Partenkirchen dem MVV beitreten (zum 01.01.2026).

Bikesharing/ Carsharing

Zusätzlich zur möglichen Verbesserung im Hinblick auf Aspekte wie Tarifeinheitlichkeit, Ticketing und Netzkoordination ergeben sich durch den MVV-Beitritt auch neue Potenziale für die intermodale Vernetzung. So ist ab 2025 die Einführung von MVV-Leihrädern in Holzkirchen und Otterfing (beide LK Miesbach) vorgesehen sowie perspektivisch eine Angebotsausdehnung aufs gesamte MVV-Gebiet.

Neben kleineren lokalen Angeboten bestehen in der Region Oberland gleich zwei größere Carsharing-Plattformen mit jeweils ca. 20 Fahrzeugen. Dies ist zum einen das seit vielen Jahren etablierte Carsharing Pfaffenwinkel „teilAuto“. Zum anderen handelt es sich dabei um das E-Carsharing des Stadtwerke-Zusammenschlusses 17er Oberlandenergie. Alle Standorte der beiden Anbieter befinden sich in den Landkreisen Weilheim-Schongau, Bad Tölz-Wolfratshausen sowie im nördlichen Teil des LK Garmisch-Partenkirchen.

Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Für die Region Oberland zeigten sich im Rahmen der Studie Mobilität in Deutschland von 2017 im Vergleich mit anderen ländlichen Regionen relativ hohe Wegeanteile bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (siehe Abbildung 9). Hierbei treten jedoch durchaus deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Landkreisen auf. Dies gilt ebenso für den Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner, der nach zuvor deutlichen Anstiegen mittlerweile bei ca. 600 (LK Garmisch-Partenkirchen) bis 670 (LK Miesbach) stagniert. Elektro- und Hybridfahrzeuge machen mittlerweile regionsweit einen Anteil von ca. 8 % des Bestands aus (Stand Anfang 2024), was eine deutliche Steigerung gegenüber noch nur 3 % im Jahr 2021 darstellt.

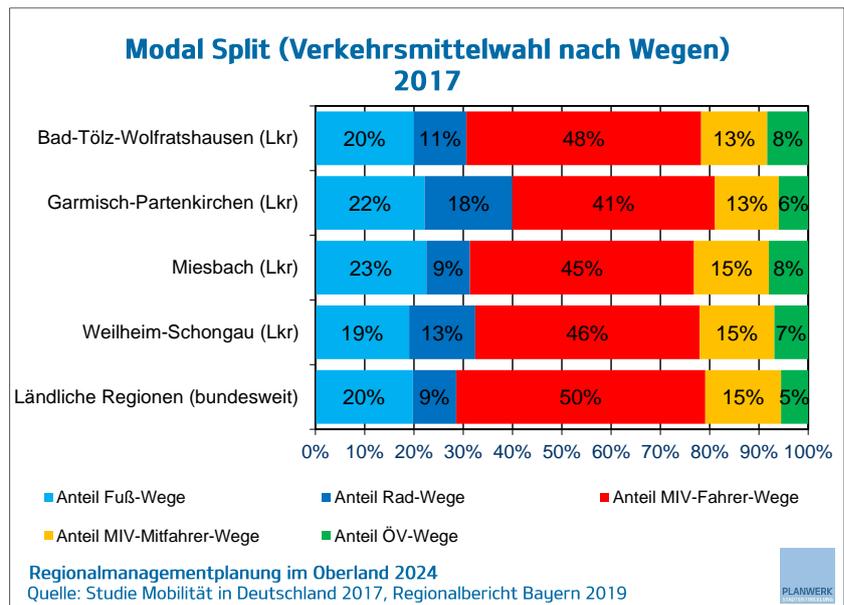


Abbildung 9: Modal Split (Verkehrsmittelwahl nach Wegen) im Oberland 2017

3.6 Klimaschutz und -anpassung, Energie

Die Region Oberland ist in vielfältiger Weise von den Folgen des Klimawandels betroffen. In zahlreichen Initiativen und Forschungsprojekten der jüngeren Vergangenheit kommt die Ambition zum Ausdruck, einerseits zum Klimaschutz beizutragen und andererseits auch Maßnahmen der Klimafolgenanpassung zu treffen. Der bedeutendste Akteur in diesem Feld ist die Bürgerstiftung Energiewende Oberland (EWO). Diese wird von den vier Landkreisen des Oberlands unterstützt. Wesentliches Oberziel ist, dass sich die Region zum Jahr 2035 rechnerisch vollständig mit regional erzeugtem, regenerativem Strom versorgen kann³. Die EWO adressiert nicht nur den Ausbau Erneuerbarer Energien, sondern auch Aspekte wie eine Erhöhung der Energieeffizienz und -suffizienz. Bei ihren Projekten kooperiert sie häufig mit Partnern aus der Wissenschaft sowie der Privatwirtschaft. Neben der Energiewende im engeren Sinne gehören zum thematischen Portfolio auch Klimaschutz und -anpassung. Derzeit fungiert die EWO beispielsweise als Praxispartner des von der Ludwig-Maximilians-Universität München koordinierten Forschungsprojekts „Kommunen für den Anpassungsbedarf an den Klimawandel hinsichtlich Starkregen und Hitze sensibilisieren“ (KARE).

Wie vielerorts ist auch in der Region Oberland die Energiewende im Stromsektor weitaus fortgeschrittener als im Wärmesektor. In der jüngeren Vergangenheit wurde aber zumindest eine Vielzahl an lokalen Nahwärmenetzen initiiert. Zudem besteht gerade im Norden der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Miesbach ein Potenzial für Tiefengeothermie, wovon u. a. eine bereits in Betrieb befindliche Anlage in Holzkirchen sowie eine kurz vor der Fertigstellung stehende Anlage in Geretsried zeugen.

Im Stromsektor sind zwischen den einzelnen Landkreisen deutliche Unterschiede festzustellen. Laut Angaben im Energie-Atlas Bayern lag der rechnerische Anteil des durch Erneuerbare Energien erzeugten Stroms am jeweiligen Gesamtverbrauch im Jahr 2022 im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen bei 150 %, im LK Weilheim-Schongau bei 60 %, im LK Garmisch-Partenkirchen bei 43 % und im LK Miesbach bei nur 25 % (siehe Abbildung 10). Von insgesamt größter Bedeutung für die Stromerzeugung in der Region ist die Wasserkraft. Diese trägt auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen am stärksten zum rechnerischen Stromüberschuss bei. Stromerzeugung aus Photovoltaik-Anlagen gewann in den letzten Jahren weiter an Bedeutung, während die Windkraft bislang nur eine marginale Rolle spielt. Lediglich im Landkreis Weilheim-Schongau gibt es eine kleine Anlage, die aufgrund ihrer Leistung von 600 kW nicht mehr den Kleinwindkraftanlagen zuzurechnen ist.

Dieses bisherige Nischendasein der Windkraft lässt sich multifaktoriell erklären, wobei auch eine ablehnende Haltung vieler Akteure aufgrund des Landschaftsbildes von großer Bedeutung ist. Im derzeit rechtskräftigen Regionalplan sind lediglich sieben Vorranggebiete mit insgesamt 0,24 % der Regionsfläche als Vorranggebiete für Wind-

³ Handlungsleitend für dieses Vorhaben sind die Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „Innovationen für nachhaltiges Land- und Energiemanagement auf regionaler Ebene“ (INOLA), das zwischen 2014 und 2019 lief.

4 Status Quo - SWOT-Analyse

Im Rahmen der Erstellung des Strukturgutachtens wurden 26 Experteninterviews mit relevanten Stakeholdern aus der Region Oberland geführt. Hieraus wurden ursprünglich SWOT-Analysen für die allgemeine Situation in der Region sowie speziell zur Situation des ÖPNV abgeleitet. SWOT ist dabei ein Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Die beiden SWOT-Analysen aus dem Strukturgutachten bildeten eine wesentliche Grundlage für den Status-Quo-Workshop (siehe 2.3) am 16.07.2024 im Rahmen der Regionalmanagementplanung. In diesem wurden die Einschätzungen aus der Entstehungszeit des Strukturgutachtens (2017-2018) auf ihre Aktualität hin überprüft. Dementsprechend wurden einzelne Aspekte gestrichen, abgeändert, ergänzt oder im Hinblick auf ihre Relevanz auf- oder abgestuft. Da im Rahmen der Erstellung des Strukturgutachtens das Thema Klima & Energie nur am Rande bearbeitet wurde, dieses zugleich aber von großer Relevanz für die Regionaleentwicklung ist, wurde hierfür von PLANWERK vorab ergänzend eine weitere SWOT-Analyse aufgestellt. Diese wurde im Workshop dann ebenfalls von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern überarbeitet.

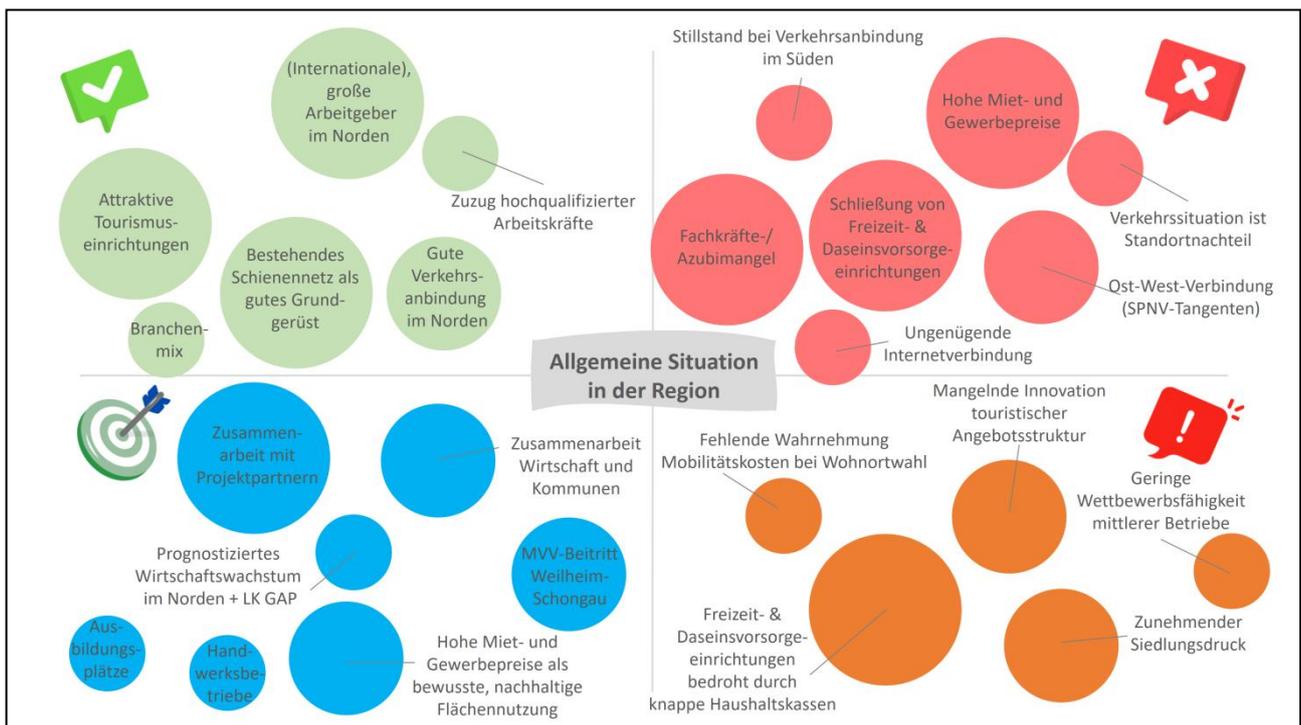


Abbildung 11: Allgemeine Situation in der Region – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)

SWOT - Allgemeine Situation in der Region

Eine große Stärke der Region stellt die hohe Quantität und Qualität von Tourismuseinrichtungen dar. Auch über diese – für das Oberland sehr wichtige – Branche hinaus, besteht aber eine vielfältige Wirtschaftsstruktur mit großen Unternehmen v. a. im Norden der Region. Diese können durch den Zuzug hochqualifizierter Arbeitskräfte auch von der Attraktivität der Region profitieren und tragen wiederum selbst zu dieser bei.

Dass die Verkehrsthematik für das Oberland von sehr großer Bedeutung ist, kommt darin zum Ausdruck, dass dieser Themenkomplex auch in der Auseinandersetzung mit der allgemeinen Situation der Region eine große Rolle einnahm. Die Bewertung der Verkehrsanbindung fällt dabei ambivalent aus. Das bestehende Schienennetz wird, trotz einiger nachfolgend noch näher spezifizierten Defizite, insgesamt als gutes Grundgerüst wahrgenommen. Allgemein ist die Verkehrsanbindung, zumindest im Norden der Region, als gut zu bezeichnen. Gleichzeitig wird für die Verkehrsanbindung im Süden ein Stillstand moniert und das Fehlen von Ost-West-Verbindungen im SPNV bemängelt. Bereits im Strukturgutachten wurde die Verkehrssituation als Standortnachteil benannt und auch im Rahmen des Status-Quo-Workshop wurde dies als Schwäche beibehalten.

Weitere Schwächen der Region sind – nach wie vor – die hohen Miet- und Gewerbepreise, der grassierende Arbeits-, Fachkräfte- und Azubimangel sowie die als unzureichend wahrgenommene Internetverbindung. Gegenüber dem Strukturgutachten wurde als Schwäche neu mitaufgenommen, dass aufgrund verschiedener Herausforderungen Freizeit- und Daseinsvorsorgeeinrichtungen zunehmend unter Druck geraten – bis hin zu möglichen Schließungen.

Im Hinblick auf Chancen für die Region wurden die gute Zusammenarbeit mit Projektpartnern sowie der Wirtschaft und Kommunen hervorgehoben. Ein weiteres Wirtschaftswachstum im Norden der Region sowie im Landkreis Garmisch-Partenkirchen wird ebenfalls als Chance erachtet. Teils knüpfen genannte Chancen auch direkt an Schwächen an. So wird dem vorhandenen Arbeitskräfte-/Azubimangel das grundsätzliche Vorhandensein von guten Arbeits- und Ausbildungsplätzen in Unternehmen und Handwerksbetrieben gegenübergestellt. Zudem werden die hohen Miet- und Gewerbepreise nicht rein negativ gesehen, sondern auch als positiver Einflussfaktor auf eine bewusste, nachhaltige Flächennutzung wahrgenommen. Der Beitritt des Landkreises Weilheim-Schongau (und auch Garmisch-Partenkirchen) zum MVV wird ebenfalls als Chance für die Region erachtet.

Bezüglich der wahrgenommenen Risiken für die Entwicklung der Region erfolgten im Rahmen des Status-Quo-Workshops 2024 die größten Anpassungen gegenüber der SWOT-Analyse im Strukturgutachten 2018. So wurden folgende, damals als Risiko identifizierte, Aspekte gestrichen: „Überalterung touristischer Strukturen“, „Infrastrukturausbau durch Ablehnung der Winterspiele gebremst“, „Abwanderungstendenzen“. Hingegen wurden folgende Risiken neu mitaufgenommen bzw. neu akzentuiert: „Erhalt der Qualität von Freizeit- und Daseinsvorsorgeeinrichtungen“, „Mangelnde Innovation touristischer Angebotsstruktur“. Weiterhin als Risiko wahrgenommen werden der zunehmende Siedlungsdruck sowie die fehlende Wahrnehmung von Mobilitätskosten bei der Wohnortwahl, was wiederum potenziell die Zersiedelung befördert. Der allgemein positiv gesehenen Wirtschaftsstruktur wird das Risiko der geringen Wettbewerbsfähigkeit mittlerer Betriebe gegenübergestellt.

SWOT - ÖPNV

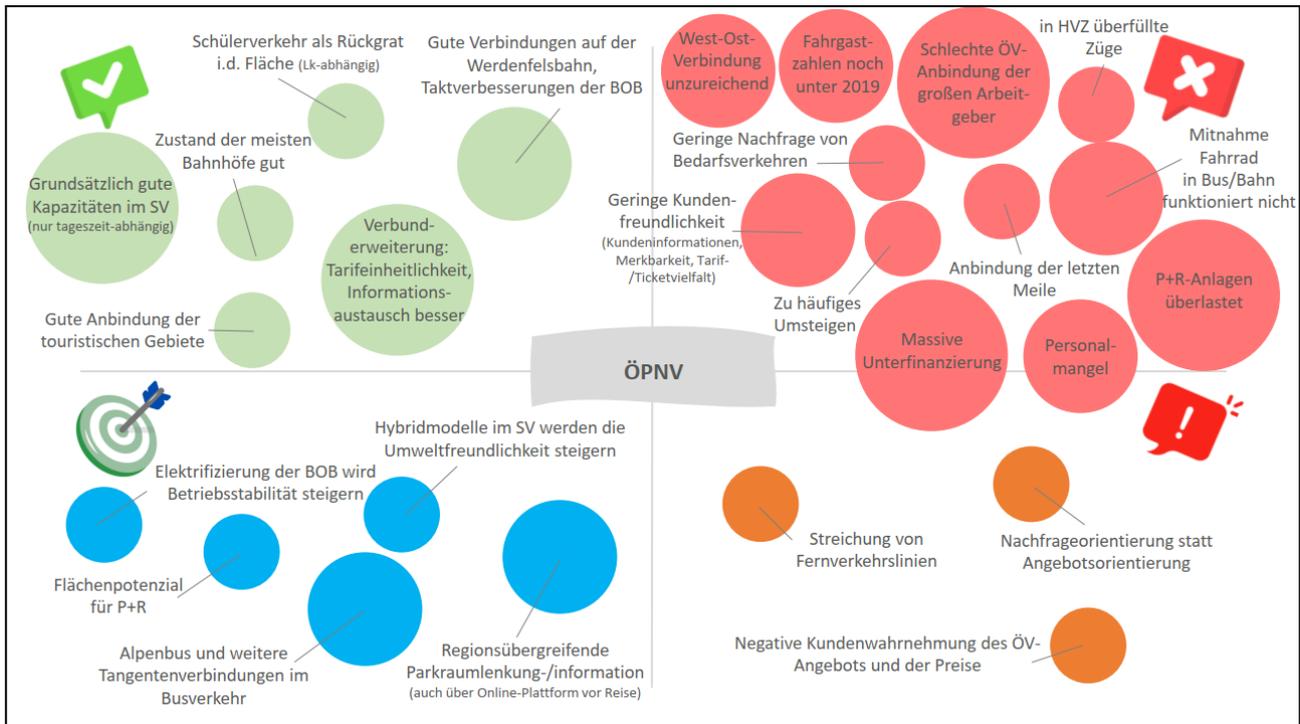


Abbildung 12: ÖPNV – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)

Die Situation des ÖPNV (einschließlich SPNV) wurde im Rahmen des Status-Quo-Workshops als tendenziell schlechter bewertet als zur Zeit der Entstehung des Strukturgutachtens 2017/2018. So haben sich einige wesentliche Schwachpunkte und Herausforderungen zuspitzt. Als Stärke hinzugekommen ist allerdings, die bereits unter Kapitel 3.5 beschriebene Verbunderweiterung des MVV, der ab 2026 das ganze Oberland umfassen wird und dort u. a. zu einer Tarifeinheitlichkeit und einem besseren Informationsaustausch beitragen wird. Weiterhin positiv gesehen werden die guten Verbindungen auf der Werdenfelsbahn und Taktverbesserungen auf der Bayerischen Oberland Bahn. Die Kapazitäten im Schienenverkehr sind insgesamt allerdings nur tageszeitabhängig als ausreichend zu bezeichnen. Als positive Aspekte beibehalten gegenüber dem Strukturgutachten werden weiterhin der gute Zustand der meisten Bahnhöfe sowie die insgesamt gute Anbindung der touristischen Gebiete. Dass der Schulverkehr als Rückgrat des ÖPNV in der Fläche fungiert, kann hingegen nicht (mehr) oberlandweit, sondern nur landkreisabhängig diagnostiziert werden. Die vormals positiv gesehene Eigenwirtschaftlichkeit der meisten Buslinien wird sogar gänzlich als Stärke gestrichen, auch da viele nicht Strecken nicht mehr rentierlich sind/waren.

Dies hängt zum Teil (aber nicht nur) auch damit zusammen, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV laut den Aussagen im Status-Quo-Workshop noch unter denen von 2019 liegen (dies betrifft u. a. auch wenig nachgefragte Bedarfsverkehre). Allgemein ist mittlerweile eine massive Unterfinanzierung zu diagnostizieren. Hinzu kommt ein großer Personalmangel. Die Attraktivität des ÖPNV wird aus Kundensicht zudem durch folgende Aspekte vielfältig beeinträchtigt: schlechte Anbindung großer Arbeitgeber, in der Hauptverkehrszeit überfüllte Züge, geringe Kundenfreundlichkeit, erschwerte Mitnahme von Fahrrädern in Bus/Bahn, überlastete Park+Ride-Anlagen, auf vielen Relatio-

nen Notwendigkeit häufiger Umstiege, schlechte Anbindung der letzten Meile. Immer noch als Schwäche, aber aufgrund leichter Verbesserungen mittlerweile etwas weniger gravierend, wird die unzureichende West-Ost-Verbindung bewertet.

Durch den Alpenbus und weitere Tangentenverbindungen ist jedoch eine Stärkung der West-Ost-Verbindung abseits der Radialen absehbar. Ein weiteres Potenzial, v. a. im Zusammenhang mit touristischen Verkehren, wird in einer regionsübergreifenden Parkraumlenkung bzw. -information gesehen, wo Reisende z. B. bereits vor ihrer Anreise intuitiv sehen können welche Infrastrukturen (Parkplätze, Straßen, Bus-/Bahnverbindungen) noch aufnahmefähig und welche überlastet sind. Weitere Chancen, die noch aus dem Strukturgutachten stammen, sind eine potenzielle Stärkung der Betriebsstabilität der Bayerischen Oberland Bahn durch die geplante Elektrifizierung, eine Verbesserung der Umweltfreundlichkeit durch den Einsatz von Hybridmodellen im (bislang dieselbetriebenen) Schienenverkehr sowie das Heben von möglichen Flächenpotenzialen für Park+Ride-Anlagen. Beim letzten Punkt wurde im Rahmen des Status-Quo-Workshop allerdings angemerkt, dass es hierzu einer weiteren Beurteilungsgrundlage bedürfe, um zu bewerten, inwiefern hier noch Potenziale in relevanter Größenordnung vorhanden sind.

Risiken im Bereich des ÖPNV bestehen für die Region Oberland, allgemein gesprochen, in einer Beibehaltung der oben skizzierten Schwächen. Zusätzlich angeführt werden noch eine weitere Fokussierung auf eine Nachfrage- statt einer Angebotsorientierung, eine negative Kundenwahrnehmung des ÖV-Angebots und seiner Preise sowie eine Streichung von Fernverkehrslinien⁴.

⁴ Aktuell bestehen an Wochenenden einzelne Verbindungen über Garmisch-Partenkirchen, Murnau und Weilheim nach München und weiter nach Berlin/Hamburg bzw. in die Gegenrichtung teils mit Weiterführung über Mittenwald nach Innsbruck.

SWOT – Klima & Energie

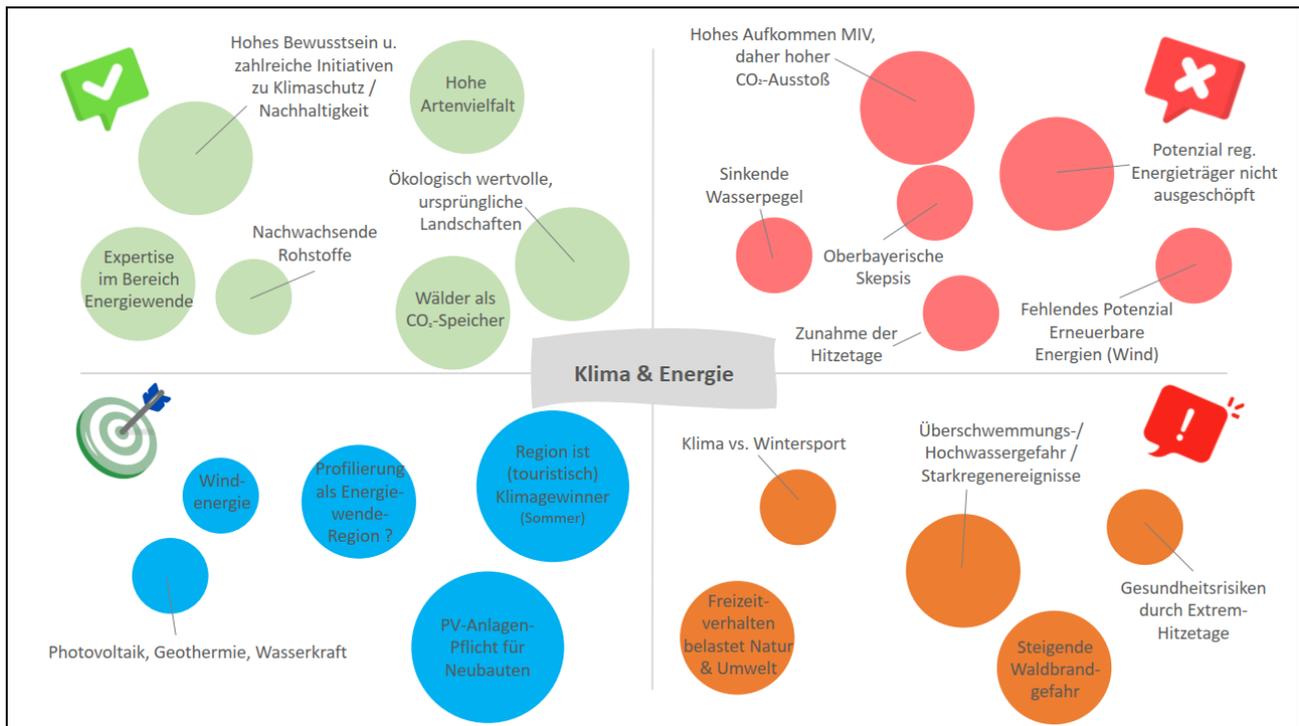


Abbildung 13: Klima & Energie – SWOT-Analyse (basierend auf Status-Quo-Workshop 07/2024)

Im Themenfeld Klima und Energie, das im Rahmen des Strukturgutachtens keine dezidierte Betrachtung erfuhr, zeigen sich Stärken und Schwächen des Oberlands in etwa ähnlichem Ausmaß. In jedem Fall positiv zu sehen ist das insgesamt bereits vorhandene hohe Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsbewusstsein, was auch im Bestehen zahlreicher Initiativen zum Ausdruck kommt. Hier ist besonders die Bürgerstiftung Energiewende Oberland hervorzuheben, die mit ihren Projekten und Veranstaltungen stark zur Expertise der Region im Bereich der Energiewende beiträgt. Weitere Stärken werden im Vorhandensein von ökologisch wertvollen, relativ ursprünglichen Landschaften und einer damit verbundenen hohen Artenvielfalt ausgemacht. Die Wälder dienen nicht nur als CO₂-Speicher, sondern bieten in Form von Holz auch einen bedeutsamen nachwachsenden Rohstoff, der (in Grenzen) zu einer nachhaltigen Energieversorgung beitragen kann.

Negativ bewertet wird dagegen das hohe MIV-Aufkommen, das mit einem entsprechend hohen CO₂- und Schadstoffausstoß einhergeht. Zudem stellen zunehmende Hitzetage sowie sinkende Wasserpegel eine Bedrohung dar. Gerade im Zusammenhang mit der Energiewende wird – in Relativierung zum zuvor benannten vorhandenen Problembewusstsein – eine „oberbayerische“ Skepsis angemahnt. Damit einher geht auch die Wahrnehmung, dass die Potenziale regenerativer Energieträger bisher noch nicht ausgeschöpft sind. Gerade im Hinblick auf Windkraft sind allerdings aufgrund vielfältiger Restriktionen (Topografie, Landschaftsbild, Siedlungsstruktur) auch nur begrenzte Potenziale vorhanden.

Allgemein stellen die noch nicht ausgeschöpften Potenziale aber auch eine Chance dar, wenn diese gehoben werden und die Region sich so (noch stärker als bisher) als „Energiewende-Region“ profilieren kann.

Hierzu kann/könnte auch eine Pflicht zur Errichtung für Solaranlagen auf Dächern beitragen (diese besteht bereits für Gewerbebauten). Eine mögliche Profilierung als „Energiewende-Region“ wurde im Status-Quo-Workshop allerdings unterschiedlich bewertet.

Aus Sicht (einiger) Teilnehmenden des Status-Quo-Workshops bietet der Klimawandel für die Region Oberland mittel- oder langfristig auch insofern eine Chance, als das die Region vor allem im Sommertourismus von steigenden Temperaturen profitieren könnte.

Gerade für den bedeutenden Wintertourismus stellt der Klimawandel hingegen primär ein Risiko dar, wenn weniger Schnee fällt bzw. kürzer liegen bleibt. Durch den Klimawandel nehmen zudem Überschwemmungs-, Hochwasser- und Starkregenereignisse sowie Hitzetage mit entsprechender Gesundheitsgefährdung und einer Verschärfung der Waldbrandgefahr zu. Weitere Risiken werden in der Belastung der Natur und Umwelt durch das Freizeitverhalten einzelner, aber auch der aggregierten „Menschenmassen“ gesehen.

5 Leitlinien der regionalen Entwicklung

Ausgehend von den tiefergehenden Analysen und Befragungen wurden im Strukturgutachten von 2018 zu den Handlungsfeldern „Siedlungsentwicklung und Alltagsverkehr“, „integrierte Verkehrsplanung / Multimodalität“ und „Touristischer Verkehr“ Leitlinien entwickelt. Diese wurden im Rahmen des Status Quo Workshops im Juli 2024 auf ihre Aktualität hin überprüft. Zusätzlich erfolgte eine Diskussion zu vorgeschlagenen Leitlinien des Planungsteams zum Themenbereich „Klima und Energie“.

Allgemein gab es im Status Quo Workshop wenige grundsätzliche Änderungsvorschläge zu den Leitlinien, sondern in erster Linie Anregungen zu Maßnahmenvorschlägen zur praktischen Umsetzung der Leitlinien. Diese Anregungen sind der Dokumentation zum Status Quo Workshop zu entnehmen sowie in die weitere Maßnahmenentwicklung eingeflossen. Die Leitlinien sind nachfolgend dargestellt.

Handlungsfeld: Siedlungsentwicklung & Alltagsverkehr

Leitlinien:

- Verkehrsvermeidung durch Innen- vor Außenentwicklung bei Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel
- Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV
- Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch eine sorgfältige und gemeindeübergreifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze
- Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Vorrangiger Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
- Verstärkte Förderung des Radverkehrs für Alltagsverkehr

Gestrichen wurde folgende Leitlinie aus dem Strukturgutachten:

- Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes

Handlungsfeld: Integrierte Verkehrsplanung & Multimodalität

Leitlinien:

- Fach- und zuständigkeitsübergreifende strategische Verkehrsplanung
- Stärkung der Inter- und Multimodalität

Handlungsfeld: Touristischer Verkehr

Leitlinien:

- Verkehr in Tourismusregionen differenziert (Tages-, Übernachtungstourismus, erholungssuchende Einheimische) und angemessen steuern

Handlungsfeld: Klima und Energie

Leitlinien:

- Reduktion der CO₂-Emissionen u.a. durch Förderung und den Ausbau erneuerbarer Energien
- Verbesserung der Umweltbilanz von Gebäuden durch energieeffizientes Bauen unter Verwendung regionaler und nachhaltiger Baustoffe
- Berücksichtigung der Klimaveränderungen bei sämtlichen Planungen und Maßnahmen (z. B. Bauleitplanung)
- Umstellung der Wärmeversorgung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2045
- Schaffung von Retentionsflächen zur Milderung von Hochwasser und Starkregenereignissen (Mehrfachnutzungen)
- (Wieder-)Vernässung von Mooren (als CO₂-Senke)

6 Projekte Regionalmanagement

6.1 Projektauswahl

Aufgrund der Fülle der (möglichen) Aufgaben und der trotz der umfangreichen Förderung nur begrenzten Ressourcen zur Umsetzung wurden im Zuge der Managementarbeit die Projekte für das Regionalmanagement zu einer anspruchsvollen, aber machbaren Agenda reduziert. Dies erfolgte maßgeblich im Rahmen eines Workshops mit den regionalen Akteuren.

Ziel aller Projekte ist, die Ideen, Ziele und Grundsätze der Raumplanung mit den jeweils zuständigen Umsetzungsebenen zu verknüpfen, lokale Bemühungen zu koordinieren und zu unterstützen. Daher sind die einzelnen Projekte ggf. an die Gegebenheiten der jeweiligen Teilregionen des Oberlands anzupassen.

Begleitend zu den unten genannten Einzelprojekten erfolgt eine Projektkoordination und Verstetigung des fachlichen Austauschs in einrichtenden Arbeitsgruppen zu den zwei Schwerpunktthemen des Managements. Die Arbeitsgruppen werden durch das Management organisiert und operativ unterstützt.

Im Ergebnis des ausführlichen Diskussionsprozesses wurden folgende zwei, regionalplanerisch relevante Handlungsfelder mit jeweils 3-4 Projekten als Agenda für das Management ausgewählt: Siedlungsentwicklung; Verkehr und Mobilität.

6.1.1 Siedlungsentwicklung

Flächensparen und Stärkung der Innenentwicklung sind wesentliche Ziele der Landesentwicklung des Freistaats. Gerade im Oberland ist eine strategisch gesteuerte Siedlungsentwicklung aufgrund der schwierigen Flächenverfügbarkeit unabdingbar. Hierbei geht es einerseits für Flächen zur Deckung des hohen Wohnflächenbedarfs aber auch um Entwicklungsperspektiven der regionalen wie anzusiedelnden Wirtschaftsbetriebe unter Berücksichtigung der daraus entstehenden Verkehrsströme.

Gleichzeitig zeigt sich zunehmend, dass noch vorhandene Flächenpotenziale zum Teil nicht bekannt oder nur schwer zu aktivieren sind.

Hier soll das Management ansetzen und folgende Projekte mit den jeweiligen Handlungsoptionen umsetzen:

6.1.1.1 Innenentwicklungsfonds

Im Rahmen eines Innenentwicklungsfonds soll eine finanzielle Förderung nicht investiver Maßnahmen der Innenentwicklung zur Verbesserung der Finanzierbarkeit von Innenentwicklungsprojekten bereitgestellt werden und die Schaffung von Anreizen für Kommunen und Private erfolgen.

Hierdurch wird ein Lückenschluss in der Förderprogrammkulisse geschaffen, die Finanzierbarkeit von Innenentwicklungsprojekten gestärkt und allgemein ein zusätzlicher Anreiz für Kommunen und Private erzeugt.

Das Regionalmanagement koordiniert und organisiert die Bereitstellung einer regionsweiten finanziellen Förderung nicht investiver Maßnahmen der Innenentwicklung (die nicht bereits von der Städtebauförderung oder Dorfentwicklung abgedeckt werden)

- Beschäftigung mit dem Thema Innenentwicklung in Fachkongressen (siehe separate Projektbeschreibung) sowie regelmäßigem Arbeitskreis zur Siedlungsentwicklung
- Gutscheine für Erstberatungen zum Umbau von Bestandsgebäuden im Innenbereich (für Private)
- Erstellung einer Broschüre mit Best-Practice-Beispielen (aus der Region) und Hinweis auf Fonds
- Begleitende projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit
- Weiterentwicklung des Innenentwicklungsfonds zur Förderung auch investiver Maßnahmen



Abbildung 14: Projektbeispiel: Kommunalen Innenentwicklungsfonds – Bilder: kif-innovativ / Lk Nienburg-Weser

6.1.1.2 Flächenpotenzialanalyse

Das Regionalmanagement erarbeitet in enger Abstimmung mit den für die Siedlungsentwicklung sowie Wirtschaftsförderung zuständigen Abteilungen der Kommunen und Landkreise die Grundrisse für eine Potenzialanalyse, die von einem externen Büro erstellt wird. In Verbindung mit ggf. weiteren Instrumenten soll diese zu einer gesteuerten Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung beitragen. Ziel ist eine effizientere Flächennutzung (gerade auch bereits bebauter Flächen) und eine verbesserte Koordination.

- Vorbereitung und Strukturierung der inhaltlichen Erwartungen an die Potenzialanalyse u. a. im Rahmen der regelmäßigen Treffen des Arbeitskreis Siedlungsentwicklung
- Einholung von Angeboten und Beauftragung der Potenzialanalyse
- Erarbeitung eines strukturiertes Rückmeldeverfahren zu größeren Entwicklungsvorhaben in der Region, um ein Benehmen zwischen den jeweils betroffenen Mitgliedern des Planungsverbands herzustellen
- Perspektivisch im Anschluss an die Potenzialanalyse Aufbau und Pflege eines Potenzialkatasters / einer Flächendatenbank als

Grundlage für eine zukünftig koordinierte, flächeneffiziente Gewerbeentwicklung

- Begleitende projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit

6.1.1.3 Fachkongresse Siedlungsentwicklung

Ziel der Fachkongresse sind die weitere Sensibilisierung für die Bedeutung einer (regionsweit) abgestimmten, koordinierten, flächensparenden Siedlungsentwicklung sowie v. a. die Vermittlung von konkreten Praxisinstrumenten hierfür.

- Durchführung von einem Fachkongress je Projektjahr mit jeweils unterschiedlicher Schwerpunktsetzung (z. B. Steuerung der Gewerbeflächenentwicklung, Steuerung von Tourismuseinrichtungen, Nachverdichtung im alpenländischen Stil)
- Schwerpunktsetzung basierend auf Austausch in regelmäßigem Arbeitskreis zu Siedlungsentwicklung und aktuellen Bedarfen; hierbei Bezugnahme auf konkrete Projektvorhaben wie den Innenentwicklungsfonds oder die Flächenpotenzialanalyse (siehe entsprechende eigene Projektbeschreibungen)
- Fachkongresse zielen auf gegenseitigen Wissensaustausch innerhalb der Region, aber auch das Heranziehen von externer Expertise und Vorstellen von Best-Practice-Beispielen ab
- Fachkongresse werden vom Regionalmanagement koordiniert sowie vor- und nachbereitet (z. B. Entwicklung von Kurzbroschüren zu wesentlichen Inhalten wie Best-Practice-Beispiele etc.)

6.1.2 Verkehr und Mobilität

Mobilität im ländlichen Raum im Einzugsbereich von Verdichtungscentren wie bspw. München aber auch in Verbindung zu touristischen Zielen ist eine große Herausforderung – und gleichzeitig eine Grundvoraussetzung für die Alltagsgestaltung. Die Region Oberland besitzt mit dem bestehenden Schienennetz ein gutes Rückgrat im Öffentlichen Verkehr, das jedoch Defizite und Ausbaubedarfe aufweist. Mit dem Alpenbus wird eine wesentliche Ost-West-Tangente in Ergänzung dieses Systems geschaffen. Jedoch erschwert die Kombination der unterschiedlichen Logiken von Berufs- und Freizeitverkehr es, einfache Lösungen zu finden. Eine Möglichkeit der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Umweltverbunds ist die Attraktivierung der Nutzung von Wegekettensystemen statt nur eines Verkehrsmittels. Gerade die zunehmende Entwicklung von autonomen Fahrzeugen eröffnet perspektivisch Lösungen, die bislang nicht denkbar waren.

6.1.2.1 Aufbau von Mobilitätshubs

Ziel des Projekts ist eine Erhöhung der Attraktivität des SPNV und ÖPNV gegenüber dem MIV durch den Aufbau von Mobilitätshubs und dadurch einer besseren Vernetzung von verschiedenen Verkehrsträgern, v. a. auf der „letzten Meile“ von und zu den Haltepunkten des Schienenverkehrs.

- Beschäftigung mit dem Thema (vernetzte) Mobilität in Fachkongressen (siehe separate Projektbeschreibung) sowie regelmäßigem Arbeitskreis zu Mobilität und Verkehr; In Abstimmungen mit den Mitgliedern des Arbeitskreises sowie weiteren relevanten Akteuren (z. B. MVV, regionale Unternehmen aus dem Bereich

Mobilität, DB) wird die Entwicklung von Mobilitäts-Hubs vorange-
trieben; dabei ist auch der generelle Ausbau des SPNV ein Thema

- Aufbauend auf einem ersten Austausch mit den relevanten Akteuren werden mögliche Standorte für erste Mobilitäts-Hubs angedacht. Eine vertiefte Betrachtung erfolgt im Rahmen eines externen Gutachtens. Im Hinblick auf die Ausstattung bzw. das Mobilitätsangebot der Mobilitäts-Hubs kann – je nach ihrer Lage und Relevanz – zwischen unterschiedlichen Stufen unterschieden werden. Grundsätzlich sind folgende Angebote denkbar: Vorhandene Bahn/Bus-Anbindung, Bike&Ride-Anlagen, Park&Ride-Anlagen, Fahrradwerkstatt, Carsharing, Bikesharing, Taxistand, ergänzende Angebote (z.B. Paketstation, Informationsangebote) etc.
- Das Regionalmanagement begleitet die Arbeit am Konzept und übernimmt hierzu die Öffentlichkeitsarbeit
- Das Regionalmanagement begleitet ggf. die „Inbetriebnahme“ von Mobilitäts-Hubs öffentlichkeitswirksam und bewirbt das Angebot in der Öffentlichkeit
- Das Regionalmanagement stellt eine Verbindung zur IBA dar und bringt das Teilprojekt ggf. in den IBA-Prozess mit ein



Abbildung 15: Projektbeispiele Mobilitäts-Hub – Bilder: IBA Stuttgart/ARGUS Hamburg/endura kommunal GmbH

6.1.2.2 Koordination Aufbau Bedarfsverkehre

Ziel des Projekts ist eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV durch den Ausbau von Bedarfsverkehren in Schwachverkehrszeiten und Räumen mit geringerer Siedlungsdichte
Es erfolgt eine Stärkung des Wissensaustauschs zum Thema Bedarfsverkehre in der Region und ggf. die Nutzung von Synergieeffekten.

- Das Regionalmanagement koordiniert Austauschtreffen zwischen Akteuren in der Region, die sich mit dem Thema Bedarfsverkehre beschäftigen und trägt hier zu einem produktiven Wissensaustausch bei

- Die Implementierung von Bedarfsverkehren und mögliche Herausforderungen werden auch im Rahmen der Fachkongresse adressiert; hierzu werden auch externe Praxisexpertinnen und -experten eingeladen
- Das Regionalmanagement unterstützt den Aufbau neuer Bedarfsverkehre durch Kontaktvermittlung, die Erstellung von Informationsangeboten (z. B. Best-Practice-Broschüren) und die Koordination von Vernetzungsmöglichkeiten
- Das Regionalmanagement koordiniert, wo sinnhaft, Marketingaktivitäten der Landkreise sowie des/der beteiligten Busunternehmen(s) und trägt zu einem weitgehend einheitlichen Branding im Hinblick auf Bedarfsverkehre bei
- Das Regionalmanagement entwickelt für Angebote des Bedarfsverkehrs gemeinsame Werbematerialien, Pressemitteilungen und bewirbt das Angebot in sozialen Medien; hierbei wird nicht nur in der Region selbst geworben, sondern auch darüber hinaus
- Das Regionalmanagement unterstützt bei der Evaluierung von Bedarfsverkehren und trägt dazu bei, hieraus Handlungsempfehlungen für die Zukunft zu entwickeln
- Bei der Betriebsaufnahme möglicher neu eingeführter Bedarfsverkehre mit Modellcharakter ist das Regionalmanagement vor Ort präsent
- Das Regionalmanagement koordiniert etwa zweimonatliche Treffen eines regionsweiten Arbeitskreises Mobilität/Verkehr, in denen das Thema Bedarfsverkehre eine wesentliche Rolle einnimmt

PROJEKTBEISPIEL: HOFER LANDBUS



Angefangen mit einem Bus im Herbst 2019, ist das beliebte On-Demand-System des Landkreises Hof, der **Hofer Landbus**, mittlerweile **mit fünf Fahrzeugen im Einsatz**. „Die stetig wachsenden Fahrgastzahlen zeigen, dass der Hofer Landbus in den vier Jahren seit seiner Einführung zu einem wichtigen und festen Bestandteil der Mobilität in unserer Region geworden ist. Dank der zusätzlichen Fahrzeuge und Fahrer haben alleine im Juli über 5.200 Fahrgäste das Angebot des Landbusses genutzt. Zuvor konnten wir mit den vorhandenen drei Fahrzeugen rund 3.300 Fahrgäste bedienen.“ (Landrat Dr. Oliver Bär)

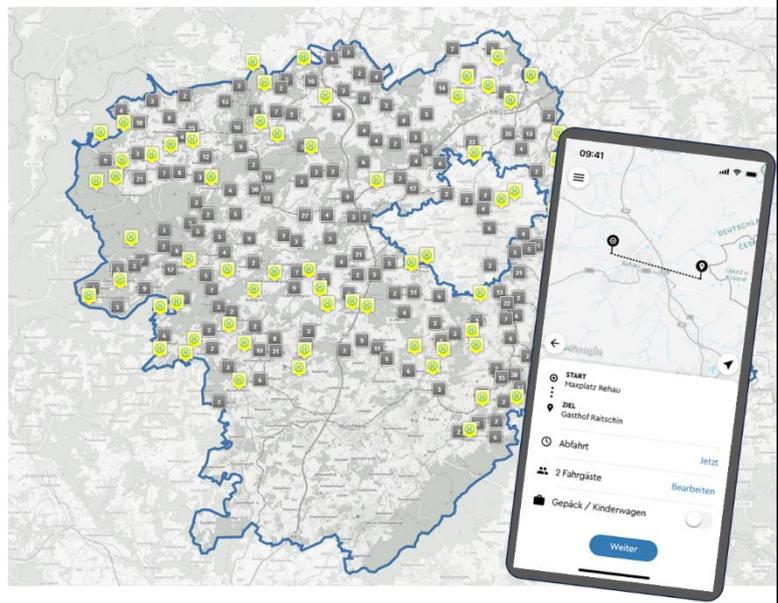


Abbildung 16: Projektbeispiel Bedarfsverkehr – Quelle: Lk Hof

6.1.2.3 Koordination Marketing Alpenbus

Mit dem Alpenbus wurde bereits ein neues, kreisübergreifendes Angebot zur Verbesserung der Mobilitätsangebote geschaffen. Die überregional bedeutsame Buslinie, die zudem Teil des MVV ist, wird im Dezember 2025 ihren Betrieb zwischen Murnau und Rosenheim

aufnehmen. Mit dem Alpenbus wird eine wichtige Verkehrsachse quer an den Alpen entlang mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen.

Das neue, zunächst noch gut geförderte, Angebot gilt es nun zu etablieren und so bekannt zu machen, dass das Betriebskostendefizit in den nächsten Jahren auf ein tragbares Maß sinkt. Zudem kann der Alpenbus Vorbild für weitere Angebote sein.

- Das Regionalmanagement koordiniert Marketingaktivitäten der Landkreise sowie des/der beteiligten Busunternehmen(s) und trägt zu einem weitgehend einheitlichen Branding im Hinblick auf den Alpenbus bei
- Das Regionalmanagement entwickelt für den Alpenbus gemeinsame Werbematerialien, Pressemitteilungen und bewirbt das Angebot in sozialen Medien; hierbei wird nicht nur in der Region selbst geworben, sondern auch darüber hinaus (z. B. in München)
- Das Marketing erfolgt dabei für den Alpenbus sowohl vorbereitend auf die Betriebsaufnahme als auch in den ersten Monaten danach; im Austausch mit MVV, beteiligten Landkreisen und Busunternehmen wird zudem nach den ersten Betriebsmonaten eine Zwischenbilanz vorgenommen, an der sich das fortlaufende Marketing orientiert
- Bei der Betriebsaufnahme des Alpenbus ist das Regionalmanagement vor Ort präsent
- Das Regionalmanagement koordiniert etwa zweimonatliche Treffen eines regionsweiten Arbeitskreises Mobilität/Verkehr, in denen auch die Vermarktung des Alpenbus eine Rolle einnimmt

6.1.2.4 Fachkongresse Mobilität

Ziel der Fachkongresse ist die weitere Sensibilisierung für die Bedeutung einer koordinierten und umweltfreundlichen Verkehrs- und Mobilitätsplanung zur besseren Lenkung des Verkehrs sowie v. a. die Vermittlung von konkreten Praxisinstrumenten hierfür. Ein Fokus liegt hier auf dem Thema „Bedarfsverkehre“.

Die Fachkongresse auf Regionsebene dienen dem regionsweiten (Erfahrungs-)Austausch und einer im nächsten Schritt regionsweiten Steuerung von Verkehr und Mobilität, wo rein lokale Lösungen an Grenzen stoßen; Best-Practice-Beispiele auch aus anderen Regionen bilden eine Entscheidungsgrundlage dafür, welche Instrumente zukünftig im Oberland eingesetzt werden können.

- Durchführung von je einem Fachkongress im 2. und 3. Projektjahr mit jeweils unterschiedlicher Schwerpunktsetzung
- Schwerpunktsetzung basierend auf Austausch in regelmäßigem Arbeitskreis zu Verkehr/Mobilität und aktuellen Bedarfen; hierbei Bezugnahme auf konkrete Projektvorhaben wie v. a. die Stärkung von Bedarfsverkehren sowie die Etablierung von Mobilitäts-Hubs
- Fachkongresse zielen auf gegenseitigen Wissensaustausch innerhalb der Region, aber auch das Heranziehen von externer Expertise und Vorstellen von Best-Practice-Beispielen ab
- Fachkongresse werden vom Regionalmanagement koordiniert sowie vor- und nachbereitet (z. B. Entwicklung von Kurzbroschüren zu wesentlichen Inhalten wie Best-Practice-Beispiele etc.)

6.2 Tabellarische Projektübersicht

	Projektjahr 1	Projektjahr 2	Projektjahr 3	Anteil an Gesamtstunden RM	Projektbezogene Kosten (Werbemittel, externe Konzepte, Honorare etc.)
Steuerung der Siedlungsentwicklung (Projekte 1-3)					
Innenentwicklungs-Fonds (Projektnummer 1)				45 %	50.000 €
Flächenpotenzialanalyse (P2)				15 %	85.000 €
Fachkongresse (P3) - Mögliche Themen: Nachverdichtung im alpenländischen Stil - Steuerung der Gewerbeflächenentwicklung - Steuerung von Tourismus-einrichtungen				10 %	18.000 €
Arbeitskreis Siedlungsentwicklung				5 %	/
Lenkung/Steuerung des Verkehrs; Mobilität (Projekte 4-7)					
Aufbau von Mobilitätshubs (P4) insbes. in Verb. mit dem SPNV				15 %	65.000 €
Koordination Aufbau Bedarfsverkehre (P5)				10 %	45.000 €
Marketing Alpenbus (P6)				5 %	35.000 €
Fachkongresse (P7) - Mögliche Themen: Intermodale Vernetzung und Bedarfsverkehre - Steuerung des touristischen Tagesverkehrs				10 %	12.000 €
Schnittstelle zur IBA; Identifizierung von IBA-Projekten				10 %	/
Arbeitskreis Mobilität/Verkehr				5 %	/
<i>Erläuterung: Die farblich stärker hinterlegten Felder signalisieren jeweils die grobe Haupt- bzw. Schwerpunktphase(n) des jeweiligen Teilprojekts. Die helleren Felder weisen auf zeitliche Phasen mit einer geringeren bzw. weniger absehbar konzentrierten Intensität bei der Bearbeitung des Teilprojekts hin.</i>					

7 Struktur Regionalmanagement

7.1 Ausgangslage

Die Region Oberland, bestehend aus den vier beteiligten Landkreisen, ist aktuell vorrangig auf Ebene des regionalen Planungsverbands (Region 17) organisiert, weist in diesem Umgriff jedoch noch weitere Initiativen bzw. Akteure, wie die Energiewende Oberland, die als Bürgerstiftung sowie Verein (e.V.) organisiert ist, auf. Für die Geschäftsstelle des Planungsverbands, die aktuell beim Landratsamt Bad Tölz – Wolfratshausen angesiedelt ist, gab es vor dem Wechsel des Verbandsvorsitzes an den Landrat Niedermaier (Lkr. Bad Tölz – Wolfratshausen) bereits eine Zweckvereinbarung aus dem Jahr 2023 zum Betrieb der Geschäftsstelle. Diese Vereinbarung legte neben den übertragenen Aufgaben auch die Erstattung der anfallenden Kosten fest.

Für die Durchführung des geplanten Regionalmanagements ist eine geeignete, eigene Organisations- und Rechtsform zu finden, die den Fördervoraussetzungen der Förderrichtlinie Landesentwicklung – Regionalmanagement (FöRLa III) vom 16.10.2023 entspricht. Hierfür werden im vorliegenden Dokument mögliche Optionen aufgezeigt, ohne eine abschließende Entscheidung vorwegzunehmen.

Antrags- und zuwendungsberechtigt sind gemäß dieser Richtlinie rechtsfähige öffentliche oder privatrechtliche Träger von eigens eingerichteten regionalen Initiativen. Zudem regelt die Richtlinie als weitere Zuwendungsvoraussetzungen:

Der Bewilligungszeitraum für die Förderung von Zukunftsprojekten nach Nr. 2.1 beträgt maximal drei Jahre (Grundphase) mit der Option von Anschlussförderungen über jeweils drei weitere Jahre (8.1 / 8.2)

Der Zuwendungsempfänger richtet eine Lenkungsgruppe ein, die in Abstimmung mit dem zuständigen Fachreferat des Staatsministeriums sowie der jeweiligen Bezirksregierung besetzt und insgesamt mindestens zweimal in der Förderperiode einberufen wird. In diesem Gremium wird gemeinsam über den Fortgang der Projekte diskutiert und entschieden. Es werden das zuständige Fachreferat des Staatsministeriums und der bzw. die zuständige „Beauftragte für Regionalmanagement und regionale Initiativen“ bei den Regierungen zu einer Sitzung der Lenkungsgruppe zugezogen. (8.6)

Betrachtet man diese Fördervoraussetzungen kumuliert, empfehlen sich für die Durchführung des Regionalmanagements im Oberland folgende Optionen:

- Ansiedlung des Regionalmanagements beim Planungsverband, Finanzierung der Eigenanteile über die Verbandsumlage
- Gründung einer eigenen Struktur entweder ohne eigene Rechtspersönlichkeit (Kooperationsvereinbarung) oder perspektivisch als eingetragener Verein.
- Der Vorteil wäre, dass bereits im Rahmen des Planungsverbands Erfahrung mit Geschäftsbesorgungsverträgen besteht.
- Gründung einer wirtschaftsorientierten Kooperationsform (GbR / GmbH)

7.2 Varianten der möglichen Organisationsstrukturen

7.2.1 Ansiedlung des Regionalmanagements beim Planungsverband Oberland

Mit dem Planungsverband Oberland besteht im vorgesehenen Aktionsradius des Regionalmanagements bereits eine etablierte Struktur mit Gremien zur Entscheidungsfindung. Jedoch sind auch für den Planungsverband organisatorische Fragen in Bezug auf die arbeitsrechtliche Zuordnung von Personal in Bezug auf wechselnde Vorsitze nach wie vor zu klären. Die Finanzierung des Eigenanteils für das Regionalmanagement könnte über die Erhöhung der Verbandsumlage erfolgen. Vermutlich ist für diese Lösung eine Satzungsänderung nötig, in der die Aufgaben des Planungsverbands entsprechend erweitert werden. Eine solche Satzungsänderung ist aktuell (01/2025) auch für den Beitritt zur IBA München vorgesehen. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich über eine Erhöhung der Verbandsumlage.

Eine Variante der Ansiedlung der Personalstellen direkt beim Verband wäre der Abschluss eines Geschäftsbesorgungsvertrags mit einem der Landkreise zur dauerhaften organisatorischen Ansiedlung des Regionalmanagements bei diesem.

Vorteile:

vorhandene Organisationsform, hohe Synergie mit GS des Planungsverbands; gleichmäßige Belastung aller Gemeinden im Verbandsgebiet durch Verbandsumlage, keine Einzelbeschlüsse der kommunalen Gremien nötig

Nachteile:

Satzungsänderung Planungsverband erfordert entsprechendes Quorum, Sitzungsintervalle für mögliche Beschlüsse eher lang, hohe Belastung der Verbandsumlage (zusätzlich zu Kosten IBA); Stellenansiedlung bei wechselnder Geschäftsführung des Verbands unklar

7.2.2 Kooperation mit Zweckvereinbarung zur Geschäftsbesorgung (kommunale Arbeitsgemeinschaft gem. KommZG Art. 4)

Abschluss einer Kooperationsvereinbarung mindestens der vier beteiligten Landkreise und ggf. des Planungsverbands als eigene Rechtspersönlichkeit zur Durchführung des Managements und Bereitstellung der nötigen Eigenmittel zur Projektfinanzierung. Die Finanzierung könnte allein auf die 4 Landkreise und den Planungsverband (unterschiedliche Anteile möglich) aufgeteilt werden, so dass nur eine geringe Zahl an Gremienbefassungen zur Gründung nötig sind. Jedoch ist ein Beschluss der Verbandsversammlung inkl. Satzungsänderung herbeizuführen.

Zudem erfolgt eine Ergänzung der Kooperationsvereinbarung durch eine Zweckvereinbarung zur Geschäftsbesorgung (Stellung der Geschäftsstelle mit gefördertem Personal des Regionalmanagements) durch den jeweiligen Trägerlandkreis der Geschäftsstelle des Planungsverbands – dieser Landkreis müsste auch die juristische Vertretung der Initiative übernehmen, da kommunale Arbeitsgemeinschaften keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzen.

Vorteile:

niedrigschwellige Organisationsform ohne Mindestzahl an Akteuren (KommZG), hohe Synergie mit der Geschäftsstelle des Planungsverbands; Einbezug des Planungsverbands (und anderer jur. Personen) als Akteur möglich

Nachteile:

Bündelung des Aufwands und rechtlichen Verantwortung bei einem Landkreis; Einbindung weiterer Partner auf Basis der Freiwilligkeit

möglich, aber keine Verbindlichkeit der Städte und Gemeinden durch nur indirekte Mitgliedschaft

7.2.3 Gründung eines eingetragenen Vereins (e.V.)

Zur Gewährleistung einer eigenen Rechtsfähigkeit der regionalen Initiative ist die Gründung eines beim Vereinsregister eingetragenen Vereins mitsamt der zugehörigen Organe eine der einfachsten Lösungen. Zudem kann für diesen Verein die Gemeinnützigkeit beim Finanzamt beantragt werden. Im Gegensatz zu einer Kooperationsvereinbarung nach KommZG sind für Gründung eines e.V. mindestens 7 Mitglieder nötig. Diese Zahl könnte jedoch durch die Landkreise und zusätzliche Einbindung beispielsweise der jeweils landkreisgrößten Kommunen oder Initiativen wie der Energiewende Oberland schnell erreicht werden. Jedoch sind bei allen Gebietskörperschaften hierzu vermutlich Rats- bzw. Kreistagsbeschlüsse nötig. Zusätzlich können auch privatwirtschaftliche Akteure oder theoretisch sogar Einzelpersonen Mitglied werden.

Ein Verein kann das nötige Personal entweder selbst einstellen oder einen Geschäftsbesorgungsvertrag mit einem der Mitglieder (bspw. Landkreis mit Sitz der Geschäftsstelle des Planungsverbands) abschließen. Eigenmittel für die Projektfinanzierung können über Mitgliedsbeiträge – ggf. gestaffelt nach Typ des Mitglieds – generiert werden.

Über die Eintragung als gemeinnütziger Verein können ggf. die Steuerpflicht für die Vereinstätigkeit und der Verwaltungsaufwand reduziert werden.

Vorteile: eigene Rechtsform bei überschaubarem Aufwand, ggf. Gemeinnützigkeit; Einbindung weiterer juristischer/natürlicher Personen jederzeit möglich

Nachteile: Synergie bei eigenem Personal mit Planungsverband geringer, weitere Mitglieder über die 4 Landkreise hinaus nötig (mind. 7 Gründungsmitglieder); Aufwand durch nötige Beschlüsse

7.2.4 Gründung eines Kommunalunternehmens als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) oder GmbH (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) bzw. Anstalt öffentlichen Rechts (AöR)

Eine weitere, verbreitete Rechtsform ist die GbR – entweder als freiberufliche oder gewerbliche GbR. Auf jeden Fall ist eine GbR umsatzsteuerpflichtig und eventuelle Überschüsse sind als Gewinn zu versteuern. Die Haftung erfolgt gesamtschuldnerisch über alle Gesellschafter und unbegrenzt.

Da für das Regionalmanagement weder eine freiberufliche noch gewerbliche Tätigkeit im eigentlichen Sinn vorliegen, scheint eine GbR eher ungeeignet.

Die GmbH hat gegenüber einer GbR den Vorteil der namensgebenden Haftungsbeschränkung. Dem gegenüber steht ein erhöhter steuerlicher und buchhalterischer Aufwand.

Daher erscheint die Gründung einer GmbH als ungeeignet.

Da sowohl wirtschaftliche Kooperationsformen (GbR, GmbH) als auch die Vereinslösung für die Akteure vor Ort ausscheiden, werden diese nicht weiter betrachtet.

7.2.5 Gutachterliche Empfehlung

In der Zusammenschau der Kooperationsmöglichkeiten scheinen neben der zunächst favorisierten Lösung der Ansiedlung beim Planungsverband eine kommunale Arbeitsgemeinschaft oder perspektivisch die Gründung eines Vereins die sinnvollsten Optionen zu sein. In

Bezug auf die interne Organisation und Organe empfiehlt es sich, auf ähnliche Strukturen mit Vorstand/Lenkungsgruppe und ggf. Mitgliederversammlung zurückzugreifen, um auch den oben genannten Fördervoraussetzungen zu entsprechen. Die organisatorische Einbindung des Planungsverbands erscheint aufgrund des damit verbundenen Förderbonus (s.u.) als sehr empfehlenswert.

Unterschiede liegen hiernach vor allem in der Frage einer eigenen Rechtspersönlichkeit und dem Mitgliederkreis, der bei einem Verein mindestens 7 (juristische) Personen umfassen muss. Auch in einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft können sich Anstalten und Stiftungen öffentlichen Rechts, sowie natürliche und juristische Personen des Privatrechts beteiligen.

Für einen schnellen Beginn der Umsetzungsphase hat sich die Region entschieden, das Regionalmanagement zunächst als Aufgabe des Planungsverbands zu etablieren und somit auf bestehende Strukturen zurückzugreifen. Argumente hierfür waren, dass so die Region – inklusive der im Verband bereits beteiligten Kommunen – am effektivsten mitgenommen und mit bestehenden Strukturen der schnellste Weg in die Umsetzung gegangen werden kann.

Perspektivisch könnte das Regionalmanagement jedoch die nötigen Strukturen außerhalb der Verbandslösung sukzessive aufbauen und dann (falls gewollt) zudem eine Erweiterung des Mitgliederkreises (regionale Initiativen, ggf. Wirtschaft) oder sogar Vereinsgründung in die Wege leiten. Dies soll jedoch zunächst in den Hintergrund treten, da die Überzeugungsarbeit gegenüber den potenziellen Mitgliedern auf gemeindlicher Ebene als längerer Prozess eingeschätzt wird. Dies erfordert eine intensive Netzwerkarbeit, die in der ersten Förderphase des Managements geleistet werden soll.

7.3 Organisation des Managements

Da sich die Region Oberland dazu entschieden hat, das Regionalmanagement beim Planungsverband anzusiedeln, entfällt der Aufbau eigener Kooperationsstrukturen. Wichtig ist den Vertretern der Region, dass Regionalmanagement immer im Kontext des Zusammenwirkens von Planungsverband und Kommunen vor dem Hintergrund der regionalplanerischen Ziele zu sehen, die so verstärkt in die Region kommuniziert werden sollen.

Zur Unterstützung dieser Aufgabe bietet es sich an, ausgehend vom Prozess der Erarbeitung der Management-Konzeption, zumindest eine regionale Steuerungsgruppe zu etablieren bzw. diese fortzuführen. In dieser sind die 4 Landkreise durch Vertretungen bspw. der Kreisentwicklung bzw. kreiseigener Regionalmanagements sowie die Geschäftsstelle des Planungsverbands vertreten. Zudem sollten ggf. regionale Initiativen (z.B. Energiewende Oberland sowie Vertreterinnen und Vertreter der Regierung von Oberbayern (beratend) ebenfalls in der Steuerungsgruppe vertreten sein.

7.3.1 Förderung

7.3.1.1 Förderquote und Förderhöhe

Die Höhe der benötigten Eigenmittel sind im o.g. Beispiel aus einem Fördersatz von 70% (Gebiet geht über 1 Landkreis hinaus und liegt mehrheitlich im ländlichen Raum) und der maximal möglichen För-

derhöhe abgeleitet, die sich gemäß FöRLa III vom 16.10.2023 wie folgt ergibt:

Maximaler Zuschuss:	100.000 €	Basisförderung pro Projektjahr
	+ 75.000 €	für Gebiete > 3 Landkreise
	+ 50.000 €	für Zusammenarbeit Planungsverband
	+ 50.000 €	für Sonderförderung Flächensparen
Zuschuss pro Jahr (70%):	275.000 €	
Eigenanteil pro Jahr (30%):	117.857 €	
Jahresbudget (maximal):	392.857 €	

7.3.1.2 Finanzierung Eigenmittel

Die nötigen Eigenmittelanteile zur finanziellen Ausstattung des Regionalmanagements werden durch Erhöhung der Verbandsumlage generiert. Eine direkte Finanzierungsbeteiligung der Landkreise und einzelnen Kommunen der Region ist demnach in dieser Organisationsvariante nicht erforderlich.

Für die Startphase kann im ersten Jahr von einem etwas reduzierten Finanzbedarf ausgegangen werden, der sich in den Folgejahren dann auf die nahezu komplette Ausschöpfung der maximalen Förderhöhe erweitert.

Die möglicherweise zukünftige Finanzierung der Eigenmittel, aufgeteilt auf die 4 Landkreise sowie den Planungsverband und ggf. weitere Städte und Gemeinden als Mitglieder, könnte wie folgt ausgestaltet werden, wobei die Lastenverteilung zwischen Gemeinden, Landkreisen und Planungsverband unter Beachtung ggf. rechtlicher Einschränkungen grundsätzlich variabel gestaltet werden kann:

Mitglied	Berechnung (je Mitglied)	Beispiel in Anteilen (ges.)	Beispiel in EUR (pro Jahr)
Landkreise (4)	12/(Zahl d. Ant.)	4x 12 v.108 = 48	4x 13.100,- = 52.400,-
Größere Städte (4)	4/(Zahl d. Ant.)	4x 4 v.108 = 16	4x 4.400,- = 17.600,-
Kl. Städte/ Gemeinden (12)	3/(Zahl d. Ant.)	12x 3 v.108 = 36	12x 3.300,- = 39.600,-
Weitere Mitglieder (8)	1/(Zahl d. Ant.)	8x 1 v.108 = 8	8x 1.100,- = 8.800,-
Summe		108	118.400,-

7.3.1.3 Regionalmanagement / Geschäftsstelle

Für die Umsetzung des Regionalmanagements wird die Ausstattung mit 1,5 Stellen Regionalmanagement ergänzt um 0,5 Stellen Assistenz vorgeschlagen. Das Personal ist an die Strukturen der Geschäftsstelle des Planungsverbands anzubinden. Für die Assistenzstelle empfiehlt sich – bei Anstellung bei dem Landkreis, bei dem auch die Geschäftsstelle des Planungsverbands angesiedelt ist, eine Zusammenfassung zu einer vollen Assistenzstelle, die sowohl für den Planungsverband als auch für das Regionalmanagement zuständig ist.

Durch die Aufteilung des Managements auf zwei Personen kann eine gewisse Breite der fachlichen Qualifikation angestrebt werden. Gleichzeitig kann auf aktuelle Anforderungen an die Stellengestaltung

im Hinblick auf Teilzeitbeschäftigung etc. Rücksicht genommen werden.

Für die vorgeschlagene Stellenausstattung ergibt sich voraussichtlich folgender Finanzbedarf:

	TvÖD 13/III bzw. TvÖD 6/III	inkl. AG-Anteil	Arbeitsplatz- aufwand (+30%)	Summe
Regionalmanager:in (bspw. 0,75)	4.050,- €	4.900,- €	* 1.470,- €	6.370,- €
Regionalmanager:in (bspw. 0,75)	4.050,- €	4.900,- €	*1.470,- €	6.370,- €
Assistenz (0,5)	1.690,- €	2.035,- €	*610,- €	2.645,- €
			Summe / Monat	15.385,- €
			Summe / Jahr	184.620,- €
<i>* Der Zuschlag für den Arbeitsplatzaufwand entspricht der aktuellen Regelung für die GS des Planungsverband, diese Kosten sind nach aktuellem Informationsstand jedoch nicht förderfähig.</i>				

Somit steht für die inhaltliche Projektarbeit des Regionalmanagements voraussichtlich (bei maximaler Ausschöpfung der Förderung) ein Budget von maximal rund 200.000,- Euro pro Jahr zur Verfügung.

Für die Besetzung der Regionalmanager:innen wurde im Zuge der Konzeption des Managements folgendes Stellen- bzw. Anforderungsprofil entwickelt:

- einschlägiges Hochschulstudium (möglichst Master) der Stadt-/Raumplanung und/oder Mobilitäts-/Verkehrsplanung oder vergleichbar
- möglichst mehrjährige Berufserfahrung in regionalen Kooperationen / Regionalmanagement
- engagierte und kommunikative Persönlichkeit (m/w/d) mit strategischem bzw. politischem Denken
- Interesse an der Entwicklung neuer Themen und Projekte sowie deren Umsetzung
- Fähigkeit zur selbstständigen und eigenverantwortlichen Arbeit, Projektmanagement
- idealerweise Kenntnisse der bayerischen Fördermittellandschaft, Erfahrung in Mittelakquise

Vor Beginn der Ausschreibung ist unbedingt zu klären, bei welcher Körperschaft (Planungsverband, einer der Landkreise) die Personalstelle organisatorisch und rechtlich angesiedelt werden soll. In diesem Zusammenhang zu klären ist vor allem:

- arbeits- und personalrechtliche Verantwortung
- Stellenfinanzierung und ggf. Berücksichtigung in Stellen-/Haushaltsplan
- Ansprechpartner für Bewerbung, Führen von Bewerbungsgesprächen

8 Nächste Schritte

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Papiers zur Regionalmanagement-Konzeption hat die Region Oberland den ersten Schritt (Konzeptionsphase) zur Einrichtung eines Regionalmanagements auf Ebene des Planungsverbands erfolgreich abgeschlossen.

Es wurden Ziele und ein Handlungsauftrag für das einzurichtende Management definiert, Projekte vorbereitet und die hierfür nötigen Strukturen ermittelt.

Die nächsten Schritte zur tatsächlichen Einrichtung des Managements bestehen nun aus der Vorbereitung der nötigen Beschlüsse im Rahmen des Planungsverbands und Vorbereitung des konkreten Förderantrags.

Gleichzeitig sind letzte organisatorische Fragen zur Einrichtung der nötigen Personalstellen zu klären.

Je nach Fortgang der genannten Klärungen und Bearbeitung des Förderantrags kann mit einem operativen Start des Regionalmanagements in der zweiten Jahreshälfte 2025, spätestens jedoch zu Beginn des Jahres 2026 gerechnet werden.

PLANWERK STADTENTWICKLUNG
Nürnberg, im Februar 2025

Anhang:

- Ausführliche Projektsteckbriefe
- Dokumentationen der Workshops