

### Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen

Stgn. Nr.	Lkr.	Eingegangene Stellungnahmen
		<b>RPV Mitglieder</b>
38	BGL	Ainring
23	RO	Bad Endorf
72	RO	Bernau a. Ch.
74	AÖ	Burghausen
1	TS	Engelsberg
15	RO	Feldkirchen-Westerham
39	BGL	Freilassing
11	MÜ	Gars am Inn
68	RO	Griesstätt
59	MÜ	Haag i. OB
56	BGL	Laufen
35	BGL	Lkr. Berchtesgadener Land
45	MÜ	Lkr. Mühldorf am Inn
55	TS	Lkr. Traunstein
76	MÜ	Mühldorf a. Inn
26	RO	Neubeuern
5	RO	Nußdorf am Inn
6	MÜ	Obertaufkirchen
10	TS	Obing
47	TS	Palling
22	RO	Prutting
13	RO	Raubling
33	MÜ	Reichertsheim
43	RO	Rimsting
32	BGL	Saaldorf-Surheim
21	TS	Schnaitsee
30	TS	Seeon-Seebruck
28	RO	Stephanskirchen
41	TS	Traunreut
24	RO	Vogtareuth
16	MÜ	Waldkraiburg
		<b>Sonstige TÖB</b>
77		Amt der Salzburger Landesregierung
14		Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und Fürstenfeldbruck
17		Bayer. Bauernverband
18		Bayer. Industrieverband Steine und Erden e. V.
27		Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
19		Bayerisches Landesamt für Umwelt
69+70		Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat
25		bayernets GmbH
48		BUND Naturschutz in Bayern e.V.
12		Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
80		Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
69		Bundesministerium der Verteidigung
70		Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
44		DB Services Services Immobilien GmbH, NL München
46		Deutscher Alpenverein e.V.
62		Deutscher Wetterdienst

Stgn. Nr.	Lkr.	Eingegangene Stellungnahmen
		<b>Sonstige TÖB</b>
31		Eisenbahn-Bundesamt
71		EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein
3	M	Gemeinde Aying
9	MB	Gemeinde Valley
58		Handwerkskammer für München und Oberbayern
75		Landesfischereiverband Bayern e.V.
4	ED	Landkreis Erding
36		Magistrat der Landeshauptstadt Salzburg
57		Oberste Baubehörde im Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
67		Planungsverband Oberland
40		Regierung von Oberbayern, hölaPla
37		Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern
2		Regionaler Planungsverband Landshut - Region 13
79		Regionaler Planungsverband München - Region 14
8		Staatl. Bauamt Rosenheim
82		Staatl. Bauamt Traunstein
20		Verkehrsclub Deutschland
78		Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
7		Wasserwirtschaftsamt Traunstein
		<b>Sonstige</b>
29		Privatperson, Obertaufkirchen
73		Förderverein Gosselding e.V.
63		Privatperson, Buchbach
64		Privatperson, Heldenstein
53		Privatperson, o.O.
61		Privatperson, o.O.
42		Privatperson, Obertaufkirchen
49		Privatperson, Buchbach
65		Privatperson, Rechtmehring
81		Privatperson, Reicherstheim
54		Privatperson, Reichertsheim
60		Privatperson, Reichertsheim
66		Privatperson, Reichertsheim
50		Privatperson, Schwindegg
51		Privatperson, Schwindegg
52		Privatperson, Schwindegg
34		Pro Naturland - Verein zur Erhaltung des Kultur- und Naturlandes Laufens

Auswertung Anhörungsverfahren: Stand 08.03.2017					
Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
1	Gemeinde Engelsberg	07.11.2016	Die Gemeinde Engelsberg spricht sich gegen die vorliegende Planung im Bereich der B 299 Ortsumfahrung Garching/Alz aus. Grund: vorgesehene Tunnellösung zu kostenintensiv, Alternative: Ausbau der St 2355 über den Forsterer-Berg, Brückenbauwerk über Bahn/Alzkanal und Einbindung in die bestehende B 299.	Die Trasse der Ortsumgehung von Garching/Alz ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und linienbestimmt nach § 16 FStrG. Für die vorgeschlagene Alternative kann nicht belegt werden, dass sie die angestrebten verkehrlichen Wirkungen entfaltet. Sie ist fachplanerisch nicht hinreichend bestimmt, um für die Ausweisung im Regionalplan in Frage zu kommen.	Keine Änderung des Entwurfs
2	Regionaler Planungsverband Landshut - Region 13	10.11.2016	Seitens des Regionalen Planungsverbands Landshut bestehen keine Bedenken gegen die Teilfortschreibung.	-	Kenntnisnahme
3	Gemeinde Aying	09.11.2016	Die Gemeinde regt die Darstellung und Berücksichtigung des geplanten Geh- und Radweges entlang der Kreisstraße M 8 im Bereich zwischen der Gebietsgrenze Gemeinde Aying/ Landkreis München bis Unterlaus an.	Der FS-E konzentriert sich auf die wichtigen Verkehrsachsen der Region. Aus diesem Grund verzichtet der FS-E auf die Wiedergabe einzelner konkreter Projekte zu Rad- bzw. Gehwegen. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	Keine Änderung des Entwurfs
4	Landkreis Erding	16.11.2016	Der Landkreis Erding erhebt keine Einwendungen gegen die Fortschreibung des Regionalplanes. Begrüßt wird: verkehrliche Erschließung Flughafen München; Freihaltung einer Trasse für die B 15 neu auf der ursprünglich raumgeordneten Trasse.	-	Kenntnisnahme
5	Gemeinde Nußdorf a.Inn	28.11.2016	Die Gemeinde Nußdorf a.Inn besteht im Fall des Baus einer zusätzlichen Trasse für den Brennernordzulauf und weiteren Korridorplanungen auf eine Tunnellösung im Inntal.	Derzeit läuft ein Trassenfindungsverfahren bzgl. des Brennerzulaufes. Der diesbezügliche Planungsraum erstreckt sich auch auf das Gemeindegebiet von Nußdorf a.Inn. Die Detailplanung ist allerdings nicht auf der Ebene des Regionalplans zu regeln, sondern bleibt dem (Fach-)Planungsverfahren vorbehalten. Der FS-E streicht unter 3.1 (G) die Präferenz einer Tunnellösung aus Sicht der Region deutlich heraus. Doch weder verfügt der RPV über die (Fachplanungs-)Kompetenz noch hat der Regionalplan die notwendigen Detaillierungsgrad um den Fachplanungsträgern weitergehende Verpflichtungen aufzuerlegen. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	Keine Änderung des Entwurfs
5	Gemeinde Nußdorf a.Inn	28.11.2016	Dringend sicherzustellen ist lt. Gemeinde der Schutz der Inntalbevölkerung, indem der Verkehr reduziert und Lärmbelastigungen durch geeignete technische Ausführung vermieden werden. Zudem ist auf die künftige kommunale Siedlungsentwicklung Rücksicht zu nehmen.	Der FS-E enthält entsprechende Festlegungen bzgl. des Schutzes der Bevölkerung sowie der Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung (vgl. FS-E 1.1, 1.5).	Keine Änderung des Entwurfs
6	Gemeinde Obertaufkirchen	24.11.2016	Die Gemeinde Obertaufkirchen fordert die Herausnahme der freizuhaltenden Trasse zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die B 15 südlich von Haag i.OB.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag i.OB und Landshut, bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen.	Keine Änderung des Entwurfs

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
6	Gemeinde Obertaufkirchen		Die linienbestimmte Trasse der B 15 neu wird aus verschiedenen Gründen abgelehnt: - Flächenverbrauch: ein Neubau beansprucht in der Gemeinde bis zu 60 ha hochwertige landwirtschaftliche Böden - Zerstörung Landschaftsbild/Naturschutz: Durchschneidung des FFH-Gebiets "Isental mit Nebenbächen" und wertvoller Biotop (insb. im Thalhamer Moos), sowie wertvoller Landschaften und großer Waldflächen - Lärmschutz/Abgasbelastung für rd. 1.500 Einwohner der Gemeinde im Nahbereich der Trasse - Durchschneidung der Gemeinde Obertaufkirchen, die in der Kombination mit der A 94 zu einer Viertelung des Gemeindegebietes führt - Verlust der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde und Verletzung der Selbstverwaltungshoheit	Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Die regionalplanerische Freihaltung der Trasse impliziert jedoch keine Vorwegnahme des fachplanerischen Trassenauswahlprozesses, sondern sichert nur die bereits grob konkretisierte Planungsvariante bis zu einer abschließenden Variantenentscheidung. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
6	Gemeinde Obertaufkirchen	24.11.2016	Die Gemeinde bezweifelt den verkehrlichen Bedarf einer B 15neu bzw. deren schnelle Entlastungswirkung auf der modifizierten Raumordnungstrasse.	Im BVWP 2030 ist für das Projekt der B 15neu zwischen Landshut (A 92) und Rosenheim (A 8) ein entsprechend hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt und dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Von einem entsprechenden verkehrlichen Bedarf kann daher ausgegangen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
7	<b>Wasserwirtschaftsamt Traunstein</b>	29.11.2016	Planungstiefe ist zu unkonkret, um wasserwirtschaftlich bedeutsame Aussagen treffen zu können. Dies wird jeweils in den noch zu erfolgenden konkreteren Rechtsverfahren mit Beteiligung Wasserwirtschaft erfolgen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
8	<b>Staatliches Bauamt Rosenheim</b>	30.11.2016	Der Entwurf entspricht nicht vollumfänglich den Festlegungen des BVWP 2030 und den Festlegungen des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen.	Der Regionalplan dient als überfachlicher Rahmen und nicht der Wiedergabe fachplanerischer Ziele (z.B. BVWP, 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen). Die Schwerpunktsetzung des Regionalplans erfolgt aus Sicht der Interessen der Region und bezieht sich deshalb auf die raumbedeutsamen Verkehrsachsen. Diesem Verständnis liegt auch der FS-E zugrunde, in den u.a. auch die Prioritäten des Verkehrsentwicklungsplans - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) eingeflossen sind. Aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzung können im Einzelfall auch die Bezeichnungen von Projekten von den in der Staatsbauverwaltung verwendeten Projektbezeichnungen abweichen. Insgesamt ist eine grundsätzliche Anpassung an die fachplanerischen Festlegungen nicht veranlasst. Aufgrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens erfolgen aber einzelne Änderungen in Text und Begründung.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Ortsumfahrung Forsting (B 304) nach dem BVWP 2030 lediglich im "Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht" befindet, d.h. dass mit den Planungen frühestens nach 2030 begonnen werden kann.	Der B 299/ 304 kommt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der westlichen Regionsgrenze die Funktion einer Hauptverbindung an den Verdichtungsraum München zu, so dass der B 304 auch in diesem Abschnitt sogar die Qualität von überregionaler Bedeutung zugesprochen werden kann (vgl. SN der Gemeinde Obing und des Lkr. TS). Der Ausbau der OU Obing und Forsting sind mit dem Aubertunnel und der Beseitigung des BÜ bei Reitmehring aus regionalplanerischer Perspektive vordringlich. Um den Verkehrsfluss auf dieser Trasse weiter zu verbessern wird vorgeschlagen, diesen Abschnitt in Ziel 2.2 des FS-E zu übernehmen. Die regionalplanerische Schwerpunktsetzung erfolgt hier in Abweichung von der Einstufung im BVWP 2030.	<b>Änderung des Entwurfs: in Ziel 2.2 des FS-E wird folgender Spiegelstrich angefügt:</b> "- Ausbau der Bundesstraße B 304 zwischen Altenmarkt a.d.Alz und westlicher Regionsgrenze mit Aubertunnel und den Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing) sowie dem Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring." <b>in der Begründung zu 2.2 wird am Ende des fünften Absatzes eingefügt:</b> "Darüber hinaus hat die B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der Regionsgrenze im Westen eine überregionale Bedeutung für die Verkehre vom bzw. in den Verdichtungsraum München." <b>In der Begründung zu 2.3 des FS-E werden im ersten Spiegelstrich die Worte</b> "Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing), Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring sowie" <b>gestrichen und das Wort "Umfahrungen" durch das Wort "Umgehungen" ersetzt.</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Es wird empfohlen die Projekte, die nicht im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthalten oder nur als 2. Dringlichkeit eingestuft sind, aus der Liste zu streichen. Grund: Auf absehbare Zeit keine Chance auf Realisierung	Der RPV setzt mit Blick auf die regionalen Verkehrsbeziehungen und die regionalen Interessen eigene Schwerpunkte. Aufgrund des mittel- und langfristigen regionalplanerischen Planungshorizonts können die Inhalte auch von den Ausbauzielen der Staatsregierung im Staatsstraßenbau abweichen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Beibehaltung Nordspange Rosenheim wird begrüßt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2078 OU Feldkirchen	Die St 2078 stellt eine wichtige West-Ost Achse innerhalb der Region dar, der im Abschnitt der OU Feldkirchen eine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität zuzusprechen ist. Eine Aufnahme erscheint daher sachgerecht, allerdings nicht als Teil des großräumigen Straßennetzes (FS-E 2.2), sondern als Vorhaben im Sinne von FS-E 2.3 (B). Hier sollte der entsprechende Spiegelstrich zur St 2078 ergänzt werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung zu 2.3 des FS-E wird der Spiegelstrich zur St 2078 ergänzt: "...und Ortsumgehung Feldkirchen"</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2087 Ausbau Schwindegg-Loinbruck	Dem benannten Abschnitt der St 2087 kommt - unbeschadet seiner Dringlichkeit als Projekt im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen - keine besondere Bedeutung für die Verbindungsqualität im regionsweiten Maßstab zu, die eine gesonderte Aufnahme in der Begründung des FS-E zu 2.3 erforderlich machen würde. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2091 BÜ-Beseitigung in Waldkraiburg	Das Projekt ist in der Begründung des FS-E zu 2.3 als Teilmaßnahme des abschnittswisen Ausbaus der St 2091 zwischen Ampfing und Taufkirchen erfasst, ohne dort explizit aufgeführt zu werden. Diese Maßnahme wird darüber hinaus durch die Festlegung in 1.6 (G) FS-E unterstützt. Durch eine Umformulierung der Maßnahmen (vgl. unten) wird der Zusammenhang der Maßnahmen im Zuge der St 2091 deutlich gemacht.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2091 wie folgt gefasst:</b> "- St 2091: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einschließlich der Höhenfreimachung der Pürtner Kreuzung mit Beseitigung des Bahnübergangs und Ortsumgehung Pürten" <b>folgender Spiegelstrich der Begründung des FS-E zu 2.3 wird gestrichen:</b> "- St 2091: Ausbau nördlich Trostberg"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2091 Höhenfreimachung der Pürtner Kreuzung	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2091 zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität. Um den Zusammenhang der verschiedenen Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen in diesem Abschnitt der St 2091 unter Berücksichtigung des tatsächlichen Ausbaustandes in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung zu 2.3 des FS-E wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2091 wie folgt gefasst:</b> "- St 2091: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einschließlich der Höhenfreimachung der Pürtner Kreuzung mit Beseitigung des Bahnübergangs und Ortsumgehung Pürten" <b>folgender Spiegelstrich der Begründung des FS-E zu 2.3 wird gestrichen:</b> "- St 2091: Ausbau nördlich Trostberg"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2092 OU Bad Endorf Ost	Das Projekt ist in der Liste der Begründung bereits erfasst. Um den Zusammenhang dieser Maßnahme mit den anderen Maßnahmen im Zuge der St 2092 zwischen A 8 und Wasserburg und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten diese in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung zu 2.3 des FS-E wird der zweite Spiegelstrich zur St 2092 wie folgt gefasst:</b> "- St 2092: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen A 8 und Wasserburg a.Inn mit Ortsumgehungen Prien/Rimsting und Ausbau nördlich Rimsting mit Ortsumgehungen Bad Endorf und Halfing" <b>folgende Spiegelstriche der Begründung des FS-E zu 2.3 werden gestrichen:</b> "- St 2092: Ortsumgehung Rimsting - St 2092: Ortsumgehung Prien a.Chiemsee"

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2092 OU Halfing	Die Maßnahme ist in der Liste der Begründung des FS-E zu 2.3 bereits erfasst. Um den Zusammenhang dieser Maßnahme mit den anderen Maßnahmen im Zuge der St 2092 zwischen A 8 und Wasserburg und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten diese in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der zweite Spiegelstrich zur St 2092 wie folgt gefasst:</b> "- St 2092: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen A 8 und Wasserburg a.Inn mit Ortsumgehungen Prien/Rimsting und Ausbau nördlich Rimsting mit Ortsumgehungen Bad Endorf und Halfing" <b>folgende zwei Spiegelstriche der Begründung des FS-E zu 2.3 werden gestrichen:</b> "- St 2092: Ortsumgehung Rimsting - St 2092: Ortsumgehung Prien a.Chiemsee"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2095 Neubau Kragling - St 2359	Maßnahme ist in der Liste der Begründung des FS-E zu 2.3 bereits erfasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Aufnahme wird empfohlen: St 2352 Ausbau von BÜ Ecksberg bis St 2550	Maßnahme bisher nur zum Teil in der Begründung des FS-E zu 2.3 erfasst. Eine Ergänzung für den Abschnitt bis zur St 2550 erscheint mit Blick auf die besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität sinnvoll. In der Begründung des FS-E zu 2.3 sollte ein entsprechender Spiegelstrich zur St 2352 ergänzt werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2352 wie folgt gefasst:</b> "- St 2352: Beseitigung der Engstelle an der Bahnunterführung Ecksberg und weiterer Ausbau bis St 2550"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2079 Ausbau westl. Rott am Inn	Die Maßnahme eines Ausbaus der St 2079 westlich von Rott a.Inn ist bereits im derzeit rechtsgültigen RP 18 B VII 3.2.6 enthalten. Aus regionaler Sicht sollte ihr daher weiterhin eine Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität zugesprochen werden. Auch wenn diese Maßnahme nicht im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten ist, erscheint eine Streichung nicht notwendig.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2091 OU Pürten	OU Pürten ist als Priorität des Landkreises MÜ im Verkehrsentwicklungsplan - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) enthalten. Im Übrigen leistet diese Maßnahme im Gesamtverlauf der St 2091 zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität. Um den Zusammenhang der verschiedenen Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen in diesem Abschnitt der St 2091 unter Berücksichtigung des tatsächlichen Ausbaustandes in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2091 wie folgt gefasst:</b> "- St 2091: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einschließlich der Höhenfreimachung der Pürtner Kreuzung mit Beseitigung des Bahnübergangs und Ortsumgehung Pürten" <b>folgender Spiegelstrich der Begründung des FS-E zu 2.3 wird gestrichen:</b> "- St 2091: Ausbau nördlich Trostberg"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2092 Ausbau südlich Kraiburg	Ausbau St 2092 südlich von Kraiburg ist als Priorität des Landkreises MÜ im Verkehrsentwicklungsplan - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) enthalten. Auch wenn diese Maßnahme nicht im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten ist, sollte die Maßnahme aufgrund der regionalen Priorisierung nicht gestrichen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2092 Ausbau nördlich Rimsting	Der Ausbau der St 2092 nördlich Rimsting ist im derzeit rechtsgültigen RP 18 B VII 3.2.5 enthalten; aus regionaler Sicht ist die Maßnahme weiterhin von Bedeutung und entspricht in der Sache der OU Bad Endorf im Zuge der St 2092. Um den Zusammenhang der verschiedenen Maßnahmen im Zuge der St 2092 zwischen A 8 und Wasserburg und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten diese in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der zweite Spiegelstrich zur St 2092 wie folgt gefasst:</b> "- St 2092: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen A 8 und Wasserburg a.Inn mit Ortsumgehungen Prien/Rimsting und Ausbau nördlich Rimsting mit Ortsumgehungen Bad Endorf und Halfing" <b>folgende zwei Spiegelstriche der Begründung des FS-E zu 2.3 werden gestrichen:</b> "- St 2092: Ortsumgehung Rimsting - St 2092: Ortsumgehung Prien a.Chiemsee"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2093 OU Oberaudorf	Die OU Oberaudorf im Zuge der St 2093 ist im derzeit rechtsgültigen RP 18 B VII 3.2.5 enthalten. Auch wenn diese Maßnahme nicht im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten ist, erscheint eine Streichung nicht notwendig.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2095 OU Bad Endorf West	Die Ortsumgehung Bad Endorf im Zuge des St 2095 ist bereits im derzeit rechtsgültigen RP 18 B VII 3.2.5 enthalten. Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2095 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen den beiden Oberzentren Traunstein und Rosenheim. Um den Zusammenhang der Maßnahmen deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2095 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 werden die entsprechenden Spiegelstriche zur St 2095 wie folgt zusammengefasst:</b> "- St 2095: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein einschließlich der Ortsumgehungen Kragling/Stephanskirchen, Bad Endorf und Seebruck sowie des Ausbaus am Erlstätter Berg"
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	Streichung wird empfohlen: St 2353 Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars	Redaktionelle Änderung in der Begründung des FS-E zu 2.3: Es muss heißen St 2352. Der Ausbau der St 2352 ist als Priorität des Landkreises MÜ im Verkehrsentwicklungsplan - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) enthalten. Auch wenn diese Maßnahme nicht im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten ist, sollte die Maßnahme aufgrund der regionalen Priorisierung nicht gestrichen werden.	<b>In der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der Satz "St 2353: Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars" geändert in "St 2352: Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars".</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	<b>Im Einzelnen wird auf folgende Maßnahmen eingegangen:</b> Im FS-E wird unter 2.2 der "Ausbau in Lengdorf" genannt, dies soll durch "OU Lengdorf" ersetzt werden (Grund: das Projekt ist im BVWP 2030 als 3-streifige Umfahrung im "Weiteren Bedarf mit Planungsrecht" enthalten)	Der notwendige Ausbau in Lengdorf ist bereits im FS-E enthalten. Zur Klarstellung wird der Vorschlag zur Änderung übernommen und die Bezeichnung ersetzt.	<b>Änderung des Entwurfs: in Ziel 2.2 des FS-E dritter Spiegelstrich wird "Ausbau in Lengdorf" durch "Ortsumgehung Lengdorf" ersetzt. In der Begründung des FS-E zu 2.2 erfolgt eine entsprechende Korrektur.</b>
8	Staatliches Bauamt Rosenheim	30.11.2016	St 2091 abschnittsweiser Ausbau zwischen Ampfing und Taufkirchen: - Das Projekt wurde zwischen Ampfing und Waldkraiburg bereits realisiert. - Weitere auszubauende Teilabschnitte sind im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen nicht enthalten oder laufen unter anderen Bezeichnungen.	Die St 2091 leistet im Verlauf zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität. Um den Zusammenhang der verschiedenen Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen in diesem Abschnitt der St 2091 unter Berücksichtigung des tatsächlichen Ausbaustandes in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2091 wie folgt gefasst:</b> "- St 2091: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Trostberg und Ampfing (A 94) einschließlich der Höhenfreimachung der Pürtnr Kreuzung mit Beseitigung des Bahnübergangs und Ortsumgehung Pürten" <b>folgender Spiegelstrich der Begründung des FS-E zu 2.3 wird gestrichen:</b> "- St 2091: Ausbau nördlich Trostberg"
9	Gemeinde Valley	01.12.2016	Der Gemeinderat hat den FS-E zur Kenntnis genommen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
10	Gemeinde Obing	05.12.2016	Die Gemeinde regt die explizite Aufführung der Ortsumfahrung Obing (B 304) unter 2.2 (Z) statt 2.3 (B) an, da die B 304 von regionaler Bedeutung ist und im Bereich von Altenmarkt bis München zum großräumigen Straßennetz gehört.	Der Argumentation, dass der B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der westlichen Regionsgrenze die Funktion einer Hauptverbindung an den Verdichtungsraum München zukommt, so dass der B 304 auch in diesem Abschnitt noch die Qualität von überregionaler Bedeutung zugesprochen werden kann, kann gefolgt werden. Daher sollte dieser Abschnitt (einschließlich dem Aubertunnel, der OU Obing, der OU Forsting und der höhenfreien Bahnquerung in Reitmehring) in Ziel 2.2 aufgenommen werden	<b>Änderung des Entwurfs: in Ziel 2.2 des FS-E wird folgender Spiegelstrich angefügt:</b> "- Ausbau der Bundesstraße B 304 zwischen Altenmarkt a.d.Alz und westlicher Regionsgrenze mit Aubertunnel und den Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing) sowie dem Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring." <b>in der Begründung zu 2.2 wird am Ende des fünften Absatzes eingefügt:</b> "Darüber hinaus hat die B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der Regionsgrenze im Westen eine überregionale Bedeutung für die Verkehre vom bzw. in den Verdichtungsraum München." <b>In der Begründung des FS-E zu 2.3 werden im ersten Spiegelstrich die Worte</b> "Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing), Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring sowie" <b>gestrichen und das Wort "Umfahrungen" durch das Wort "Umgehungen" ersetzt.</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
11	Markt Gars a.Inn	02.12.2016	Der Markt Gars a.Inn fordert die Streichung der B 15neu zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die bestehende B 15 südlich von Haag aus dem FS-E.	Der FS-E enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen.	Keine Änderung des Entwurfs
11	Markt Gars a.Inn	02.12.2016	Außerdem wird gefordert, den Spiegelstrich 3 (FS-E 2.2) wie folgt zu fassen: "Landschaftsschonender und ortsdurchfahrtsfreier Ausbau der B 15 (bestehend) zwischen der Regionsgrenze nördlich von Haag i.OB bzw. Kirchdorf und der Westtangente Rosenheim mit Ausbau in Lengdorf".	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhaltet, sondern eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Variante) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgreifen.	Keine Änderung des Entwurfs
12	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	07.12.2016	Belange der Bundeswehr werden berührt. Die unter 2.2 genannten Straßen gehören zum Militärstraßengrundnetz. Ob eine Beeinträchtigung der militärischen Interessen vorliegt, kann in dieser frühen Planungsphase nicht beurteilt werden. Einwendungen werden, wenn nötig, im anschließenden Beteiligungsverfahren geltend gemacht.	-	Kenntnisnahme
13	Gemeinde Raubling	05.12.2016	Mit den festgesetzten Zielen und Grundsätzen besteht grundsätzlich Einverständnis.	-	Kenntnisnahme
13	Gemeinde Raubling	05.12.2016	Die Gemeinde regt an bei Spiegelstrich 2 (FS-E 3.1 (Z)) den Zusatz "und deren Kapazität erhöht" zu streichen. Die Strecke Rosenheim - Kiefersfelden/Kufstein soll lediglich umweltgerecht verbessert werden.	Der Nordzulauf zum Brenner Basistunnel ist Teil des europäischen TEN-V-Kernnetzkorridors Skandinavien - Mittelmeer. Er ist als Ausbau bzw. Neubauprojekt München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) im Bedarfsplan für die Bundesschienerwege im vordringlichen Bedarf enthalten. Damit hat die Strecke Rosenheim-Kiefersfelden/Kufstein eine zentrale Bedeutung für die verkehrliche Erschließung nicht nur Südostoberbayerns, sondern weit darüber hinaus. Die Maßnahme zielt neben der umweltgerechten Verbesserung zwingend auch auf eine Erhöhung der Kapazität.	Keine Änderung des Entwurfs
13	Gemeinde Raubling	05.12.2016	Die Gemeinde regt an, dass bei Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf - soweit technisch machbar - eine Tunnellösung nicht nur angestrebt werden soll, sondern angestrebt werden muss.  Folgende textliche Änderungen regt die Gemeinde für Punkt 3.1 des FS-E an: (G) Bei Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf muss - soweit technisch machbar - eine Tunnellösung angestrebt werden. (B) (...) Aus Gründen des Lärmschutzes muss diese abseits der Siedlungen geführt werden.	Es liegt nicht in der Kompetenz der Regionalplanung, die Fachplanungsträger zu konkreten Maßnahmen bei der Umsetzung zu verpflichten. Aus diesem Grund ist die Soll-Formulierung eines Grundsatzes der Raumordnung gewählt. Dem derzeit laufenden Trassenfindungs- bzw. Trassenauswahlverfahren soll im Übrigen nicht vorgegriffen werden, so dass sich verbindliche Vorgaben zur konkreten Streckenführung auf regionalplanerischer Ebene derzeit verbieten.	Keine Änderung des Entwurfs

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
14	Ämter für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und Fürstenfeldbruck	08.12.2016	Bereich Landwirtschaft: Aus fachlicher Sicht keine Einwände.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
14	Ämter für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und Fürstenfeldbruck	08.12.2016	Bereich Forstwirtschaft: Die Erhaltung des Waldes und seiner Funktionen und seine Bedeutung für die biologische Vielfalt sind bei allen Planungen, Vorhaben und Entscheidungen, die Wald betreffen, zu berücksichtigen. Daher sind die Forstbehörden auf den nachfolgenden Fachplanungsebenen entsprechend Art. 7 BayWaldG rechtzeitig zu unterrichten und anzuhören.	Hinweis für Fachplanungsträger.	<b>Kenntnisnahme</b>
14	Ämter für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und Fürstenfeldbruck	08.12.2016	Bereich Forstwirtschaft: Das AELF weist daraufhin, dass der vorgesehene Trassenabschnitt der B 15 neu zwischen der nördlichen Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die bestehende B 15 südlich von Haag auf größerer Länge auch durch geschlossene Waldgebiete, die in Teilbereichen besondere Bedeutung gem. der Wald funktionsplanung besitzen, führt.  Das AELF hält es für erforderlich zusätzliche Variantenprüfungen durchzuführen, bei der auch in waldfreiem Gelände gelegene Trassenverläufe in Betracht gezogen werden.	Die aus dem rechtsgültigen Regionalplan in den Fortschreibungsentwurf übernommene Trassenführung geht zurück auf eine Planung, die im Zuge eines Raumordnungsverfahrens auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft worden war. Sie dient lediglich der Trassensicherung und macht eine detaillierte Variantenprüfung nicht entbehrlich; hierzu muss aber auf ggf. nachfolgende Fachplanungsverfahren verwiesen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
15	Gemeinde Feldkirchen-Westerham	05.12.2016	Die Gemeinde weist darauf hin, dass im weiteren Verfahren unter FS-E 2.2 "Großräumiges Straßennetz" ebenfalls die Umfahrung von Feldkirchen (St 2078) aufzunehmen ist.	Die St 2078 stellt eine wichtige West-Ost Achse innerhalb der Region dar, der im Abschnitt der OU Feldkirchen eine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität zuzusprechen ist. Eine Aufnahme erscheint daher sachgerecht, allerdings nicht als Teil des großräumigen Straßennetzes (FS-E 2.2), sondern als Vorhaben im Sinne von FS-E 2.3 (B), wo der entsprechende Spiegelstrich zur St 2078 ergänzt werden sollte.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der Spiegelstrich zur St 2078 ergänzt: "...und Ortsumgehung Feldkirchen"</b>
16	Stadt Waldkraiburg	05.12.2016	Die Stadt Waldkraiburg fordert die Aufnahme aller im Verkehrsentwicklungsplan Straße (2011) aufgenommenen Maßnahmen, die sich noch nicht in Umsetzung befinden.	Die noch nicht verwirklichten Projekte im Lkr. MÜ aus dem Verkehrsentwicklungsplan - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) sind vollständig in die Liste der Begründung zu 2.3 aufgenommen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
16	Stadt Waldkraiburg		Die Stadt Waldkraiburg fordert den Neubau der Ortsumfahrung Pürten (St 2091) unter 2.2 des FS-E aufzunehmen, da diese für die Erreichbarkeit der A 94 wichtig und im Verkehrsentwicklungsplan für die Region enthalten ist.	Die Ortsumgehung Pürten (St 2091) ist in der Begründung zu 2.3 aufgeführt und damit zusammen mit all denjenigen Verbindungen aufgelistet, die eine Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität aufweisen. 2.2 beschränkt sich auf die wichtigsten Achsen von auch überregionaler Bedeutung, zu denen die OU Pürten nicht zählt.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Im FS-E findet der landwirtschaftliche Verkehr keine Berücksichtigung. Der Bayer. Bauernverband weist darauf hin, dass bestehende Wegenetze oftmals nicht mehr für moderne Maschinen ausreichen und einer Ertüchtigung bedürfen (u.a. hinsichtlich Breite und Traglast).	Der FS-E konzentriert sich auf die wichtigen Verkehrsverbindungen in der Region. Aus diesem Grund werden landwirtschaftliche Wege im FS-E generell nicht berücksichtigt. Der konkrete Ausbau liegt in der Verantwortung der Fachplanung und ist nicht Aufgabe und Kompetenz der Regionalplanung. Keine Änderung des Entwurfs veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Verweis auf ein mögliches Konfliktpotential bei Nutzung des gleichen Wegenetzes wie der Radverkehr. Gemeinsam genutzte Wege sollen als Wirtschaftswege gekennzeichnet werden und es sollte ein Vorrang für landwirtschaftliche Fahrzeuge bestehen.	Die Beschilderung und Kennzeichnung von Wegen liegt nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung. Keine Änderung des Entwurfs veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Neubau der B 15 neu ist im Landkreis Rosenheim nicht zumutbar (u.a. Verlust landwirtschaftlicher Flächen, Flächenverbrauch). Der Bayer. Bauernverband besteht darauf, dass der Planungsraum von der Regionsgrenze in Buchbach bis zum Anschluss an die bestehende B 15 nördlich oder östlich von Haag i.OB auf der bestehenden B 15 geplant wird. Laut FS-E verläuft der Korridor der B 15neu äußerst großzügig "südlich" von Haag i.OB. Hier würde man massiv Ressourcen verschwenden.	Die Betroffenheit der landwirtschaftlichen Belange hatte bei der ursprünglichen Aufnahme der Trasse in den Regionalplan Berücksichtigung gefunden. Die Bewertung des Grades der Beeinträchtigung durch ein konkretes Bauvorhaben und die Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Beim Ausbau der St 2091 nördlich von Trostberg muss bei der Planung der landwirtschaftliche Verkehr hinsichtlich Fahrbahnbreite und Begradigung dringend berücksichtigt werden.	Die konkrete Ausgestaltung des Ausbaus ist nicht Aufgabe der Regionalplanung, sondern liegt in der Verantwortung der Fachplanungsträger, an die sich der Hinweis richtet.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Die angestrebte Tunnellösung für den Brennerzulauf (vgl. FS-E 3.1 (G)) wird positiv erachtet. Der Bayer. Bauernverband spricht sich gegen eine oberirdische Variante aus, da auch die damit zusammenhängenden Ausgleichsflächen die Region und deren Landwirtschaft irreparabel beeinträchtigen würden, so dass einer sehr großen Anzahl an landwirtschaftlichen Betrieben die Existenzgrundlage verloren ginge.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
17	Bayer. Bauernverband	12.12.2016	Die Bewertung zum Thema "Ausgleich der Maßnahmen" fehlt im FS-E gänzlich.	Die Festlegung von Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen wie auch die Frage, wie bei der Ermittlung von Ausgleichsmaßnahmen die landwirtschaftlichen Belange Berücksichtigung finden, liegt in der Kompetenz der Fachplanung und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
18	<b>Bayer. Industrieverband Steine und Erden e. V.</b>	13.12.2016	Nach Ansicht des Bayer. Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V. müssen Überplanungen der verbindlich festgesetzten Vorranggebiete vermieden werden.  Folgende Ortsumgehungen führen durch verbindlich festgelegte Rohstoffgebiete:	-	<b>Kenntnisnahme</b>
18	Bayer. Industrieverband Steine und Erden e. V.	13.12.2016	OU Burghausen: VB Kies Sand 113 K2	Die im FS-E enthaltene Trasse der OU Burghausen geht zurück auf eine landesplanerische Beurteilung (Az. 24.1-8250-1-09), die deren Verlauf unter der Maßgabe, dass im Zuge der Detailplanungen die Inanspruchnahme von Flächen des Vorbehaltsgebietes so weit wie möglich zu reduzieren sind, als raumverträglich bewertet hat. Dem VB 113 K2 kommt die Qualität eines Grundsatzes der Raumordnung zu. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
18	Bayer. Industrieverband Steine und Erden e. V.	13.12.2016	OU Laufen: VR Kies Sand 208 K2	Vorranggebiete für den Abbau von Bodenschätzen wie auch die Trassen im Rahmen des Verkehrskapitels werden lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung bleibt den nachfolgenden (Fach-)Planungsebenen vorbehalten. Das genannte VR Kies steht der Trassenfreihaltung nicht entgegen, weil - wie auch die Abstimmung mit dem STBA im Zuge des Planungsprozesses für die Planfeststellung ergeben hat - im Rahmen des freigehaltenen Korridors eine Verwirklichung der Umgehung möglich ist, ohne mit den vorrangigen Nutzungen des VR 208 K2 in Konflikt zu geraten. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
18	Bayer. Industrieverband Steine und Erden e. V.	13.12.2016	OU Traunreut/Tacherting: VR Kies Sand 530 K1 sowie mehrere tangierte Kiesgewinnungsgebiete	Vorranggebiete für den Abbau von Bodenschätzen wie auch die Trassen im Rahmen des Verkehrskapitels werden lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung bleibt den nachfolgenden (Fach-)Planungsebenen vorbehalten. Die Trasse der OU Tacherting/Trostberg tangiert VR Kies 530 K1. Es steht der Trassenfreihaltung jedoch nicht entgegen, weil im Rahmen des freigehaltenen Korridors eine Verwirklichung der Umgehungsstraße möglich ist, ohne die vorrangige Nutzung der Kiesgewinnung zu beeinträchtigen. Im Übrigen wird auf die Abstimmung im Fachplanungsverfahren verwiesen. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Abfallwirtschaft: Bei Baumaßnahmen, bei denen Abfälle anfallen, ist die sachgemäße Verwertung von unbelasteten/belasteten Bodenaushub, Bauschutt, Gleisschotter sowie Straßenausbaustoffen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen zu berücksichtigen. Außerdem zu berücksichtigen ist die Verfüllung von Gruben und Brüchen. Bei einer Verwertung oder Ablagerung auf Deponien ist die Verordnung über Deponien und Langzeitlager zu beachten. Das LfU merkt an, dass mineralische Abfälle möglichst hochwertig verwertet werden sollten.	Die Hinweise zur Verwertung von Abfällen betreffen Anforderungen an den Planungsprozess konkreter Vorhaben. Ihre Berücksichtigung bleibt nachfolgenden Fachplanungen vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Rohstoffgeologie: Planungstiefe der Teilfortschreibung ist relativ unkonkret. Das LfU weist auf das Tangieren/die Überschneidung mehrerer in Abbau befindlicher Kiesgruben sowie verschiedenen VR und VB Kies Sand hin:	-	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	B 15neu von Buchbach bis südlich von Haag i.OB: Tangieren mehrerer in Abbau befindlicher Kiesgruben	Welche der im Zuge der freigehaltenen Trasse befindlichen Abbaugelände tatsächlich betroffen wären, wird sich erst nach Abschluss des Trassenauswahlprozesses bei der ggf. erfolgenden Konkretisierung eines Bauvorhabens bestimmen lassen.	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	OU Burghausen: verläuft über VB Kies Sand 113 K2 (östlich Mehring)	Die im FS-E enthaltene Trasse der OU Burghausen geht zurück auf eine landesplanerische Beurteilung (Az. 24.1-8250-1-09), die deren Verlauf unter der Maßgabe, dass im Zuge der Detailplanungen die Inanspruchnahme von Flächen des Vorbehaltsgebietes so weit wie möglich zu reduzieren sind, als raumverträglich bewertet hat. Dem VB 113 K2 kommt die Qualität eines Grundsatzes der Raumordnung zu. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	OU Laufen: verläuft über VR Kies Sand 208 K2 und eine darin in Abbau befindliche Kiesgrube	Vorranggebiete für den Abbau von Bodenschätzen wie auch die Trassen im Rahmen des Verkehrskapitels werden lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung bleibt den nachfolgenden (Fach-)Planungsebenen vorbehalten. Das VR Kies steht der Trassenfreihaltung nicht entgegen, weil - wie auch die Abstimmung mit dem StBA im Zuge des Planungsprozesses für die Planfeststellung ergeben hat - im Rahmen des freigehaltenen Korridors eine Verwirklichung der Umgehung möglich ist, ohne mit den vorrangigen Nutzungen des VR 208 K2 in Konflikt zu geraten. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	OU Tacherting: verläuft über das VR Kies Sand 530 K1 und mehreren "aktiven" Kiesgruben nördlich und südlich von Tacherting	Vorranggebiete für den Abbau von Bodenschätzen wie auch die Trassen im Rahmen des Verkehrskapitels werden lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung der Vorhaben bleibt den nachfolgenden (Fach-)Planungsebenen vorbehalten. Die Trasse der OU Tacherting/Trostberg tangiert VR Kies 530 K1. Es steht der Trassenfreihaltung jedoch nicht entgegen, weil im Rahmen des freigehaltenen Korridors eine Verwirklichung der Umgehungsstraße möglich ist, ohne die vorrangige Nutzung der Kiesgewinnung zu beeinträchtigen. Im Übrigen wird, auch in Bezug auf mögliche Überschneidungen mit weiteren, nicht regionalplanerisch gesicherte Kiesgruben, auf die Abstimmung im Fachplanungsverfahren verwiesen. Eine Änderung des Entwurfs ist nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	OU Trostberg: verläuft über das VR Kies Sand 530 K1 und einer Kiesgrube nördlich Trostberg	Vorranggebiete für den Abbau von Bodenschätzen wie auch die Trassen im Rahmen des Verkehrskapitels werden lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung der Vorhaben bleibt den nachfolgenden (Fach-)Planungsebenen vorbehalten. Die Trasse der OU Tacherting/Trostberg tangiert VR Kies 530 K1. Es steht der Trassenfreihaltung jedoch nicht entgegen, weil im Rahmen des freigehaltenen Korridors eine Verwirklichung der Umgehungsstraße möglich ist, ohne die vorrangige Nutzung der Kiesgewinnung zu beeinträchtigen. Im Übrigen wird, auch in Bezug auf mögliche Überschneidungen mit weiteren, nicht regionalplanerisch gesicherte Kiesgruben, auf die Abstimmung im Fachplanungsverfahren verwiesen. Eine Änderung des Entwurfs ist nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	OU Altenmarkt a.d.Alz: verläuft über VR Kies Sand 528 K2	Die freizuhaltende Trasse grenzt lediglich an das VR Kies 528 K2. Überschneidungen sind im Rahmen der Detailplanung durch den Fachplanungsträger zu vermeiden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Rohstoffgeologie: Es ist darauf zu achten, dass bei der endgültigen Trassenfestlegung keine der geplanten Straßen über bestehende Vorranggebiete/ Vorbehaltsgebiete für Kiesabbau bzw. in Abbau befindliche Kiesgruben verläuft. Das LfU bittet um die Beteiligung der Rohstoffgeologie und Abstimmung der endgültigen Trassenfestlegung.	Die Konkretisierung und Ausgestaltung der konkreten Ausbauvorhaben liegt in der Zuständigkeit der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine entsprechende Beteiligung bleibt den Fachbehörden vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Georisiken: Eventuelle geologisch bedingte Gefährdungen (Georisiken) betreffen üblicherweise nur lokale Bereiche geringer Ausdehnung. Eine übergeordnete Planung ist nur selten betroffen. Dem LfU ist eine konkrete Prüfung großer Flächen auf einen eventuellen Einfluss durch Georisiken aus personellen Gründen nicht mehr möglich. Das LfU verweist darauf, dass sie bei einer konkreten Planung ggf. gesondert zu berücksichtigen sind. Dem LfU vorliegende Informationen zu lokalen Problemen sind in der "Standortauskunft Georisiken" im Internet abrufbar. Für Landkreise mit Alpenanteil verweist das LfU auf die "Gefahrenhinweiskarte".	Die Konkretisierung und Ausgestaltung der konkreten Ausbauvorhaben liegt in der Zuständigkeit der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine entsprechende Beteiligung bleibt den Fachbehörden vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Geotopschutz: Es werden keine Einwände gegen die Teilfortschreibung des Regionalplanes erhoben.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	<p>Grundwasserschutz: Das LfU verweist bzgl. der Belange des Grund- und Trinkwasserschutzes auf die regionale Zuständigkeit der Wasserwirtschaftsämter Rosenheim und Traunstein. Auch die Belange des nachsorgenden Bodenschutzes (Altlasten, schädliche Bodenveränderungen) werden von den örtlichen Fach- und Vollzugsbehörden an den Kreisverwaltungsbehörden vertreten.</p> <p>Ergänzend gibt das LfU folgenden Hinweis: Im Bereich zwischen Burghausen und Inn ist mit Perfluoroctansäure (PFOA)-Belastungen in Böden und im Grundwasser zu rechnen. Der Umgang mit ggf. anfallenden belastetem Bodenmaterial und belasteten Grundwässern (z.B. Verwertung von Materialien, Bauwasserhaltung) ist bei weiteren Planungsschritten in diesem Bereich (z.B. OU Burghausen) zu berücksichtigen und mit den örtlich zuständigen Behörden abzustimmen.</p>	<p>Für die Ebene der Regionalplanung erfolgte eine Abstimmung der wasserwirtschaftlichen Belange mit den regional zuständigen Fachbehörden (vgl. SN Wasserwirtschaftsämter Rosenheim (78) und Traunstein (07)).</p> <p>Die Konkretisierung und Ausgestaltung der konkreten Ausbauvorhaben liegt in der Zuständigkeit der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine entsprechende Beteiligung bleibt den Fachbehörden vorbehalten.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	<p>Bodenschutz: Auswirkungen auf Bodenfunktionen sind bereits auf regionalplanerischer Ebene abzuschätzen, da generell mit einer Neuinanspruchnahme von Flächen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen samt den dafür notwendigen großflächigen Versiegelungen und Eingriffen in die Bodenstruktur ein Verlust von Böden und ihrer Bodenfunktionen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG) einhergeht.</p>	<p>Eine Abschätzung der Auswirkungen von den im FS-E enthaltenen Verkehrsprojekten auf Bodenschutzfunktionen ist auf regionalplanerischer Ebene nicht möglich, da die regionalplanerischen Festlegungen noch einen weiten Konkretisierungsspielraum für die jeweiligen Fachbehörden offen lassen. Die Auswirkungen auf die verschiedenen Bodenfunktionen können sich je nach Ausgestaltung des einzelnen Vorhabens sehr unterschiedlich darstellen. Der Regionalplan kann und muss sich daher auf die allgemeine Aussage beschränken, dass die Freiflächeninanspruchnahme möglichst gering gehalten werden soll (FS-E 1.1 (G)). Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.</p>	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	<p>Bodenschutz: Gem. Landesentwicklungsprogramm Bayern (hierzu zählen LEP 1.3.1, 7.1.5, 7.2.5) sind vor allem Böden, welche die Bodenfunktionen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG in besonderem Maße erfüllen, besonders zu berücksichtigen.</p>	<p>Die genannten Festlegungen im LEP müssen bei einer fachplanerischen Konkretisierung von Verkehrsprojekten Berücksichtigung finden.</p>	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	<p>Bodenschutz: Das LfU sieht großes Konfliktpotential für die vorgesehene freizuhaltende Trassenvariante der B 15 neu: - B 15 neu durchschneidet das Landschaftliche Vorbehaltsgebiet 36 "Isental von Schwindegg bis Heldenstein" (geprägt von flussbegleitenden Feuchtbiosphären) (vgl. RP 18 B I 3.1.4 (Z)) - Mögliche großflächige Beanspruchung von Moorböden, Anmoorgleye und Auengleye (vgl. RP 18 B I 2.5 (Z)) - Mögliche negative Betroffenheiten der RP 18 B IV Ziele 5.2 und 5.3 "Abflussregelung, Rückhalte- und Speicherefähigkeit der Landschaft"</p>	<p>Als überfachlich koordinierende räumliche Planungsebene enthält der Regionalplan Festlegungen zu verschiedenen, teilweise divergierenden raumbedeutsamen Fachbelangen. Die räumliche Durchschneidung des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes durch die Trasse der B 15neu ist bereits im derzeit rechtsgültigen Regionalplan enthalten und ist das Ergebnis der regionalplanerischen Abwägung der unterschiedlichen Belange. Die tatsächliche Betroffenheit der genannten regionalplanerischen Festlegungen wird sich erst nach Abschluss des Trassenauswahlprozesses bei der ggf. erfolgenden Konkretisierung eines Bauvorhabens bestimmen lassen.</p>	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Bodenschutz: Das LfU empfiehlt, ein auf die sach- und umweltgerechte Verwertung der Bodenüberschussmassen ausgerichtetes, Bodenmanagementkonzept in die weitere Planung zu integrieren, da nach derzeitigem Kenntnisstand im gesamten Gebiet der Region 18, vor allem in grundwasserbeeinflussten Böden (Böden der Talniederungen, wie z.B. Auenböden, Gleye, Anmoorgleye und Moore) geogen erhöhte Stoffgehalte (vor allem Arsen) auftreten können (siehe hierzu auch "Handlungshilfe für den Umgang mit geogen arsenhaltigen Böden"). Die Verwertbarkeit von Bodenmaterial kann aufgrund dieser erhöhten Stoffgehalte in Verbindung mit hohen Humusgehalten eingeschränkt sein. Freisetzungen dieser Stoffe können durch Änderungen der Wasserhältnisse, des pH-Wertes oder des Bodengefüges (u.a. durch Bodenumlagerung) nicht ausgeschlossen werden.	Die Ausarbeitung eines Bodenmanagementkonzeptes bleibt den konkretisierenden Fachplanungen vorbehalten, da sich auf regionalplanerischer Ebene Projekte nicht ausreichend detailliert beschreiben lassen.	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Das LfU empfiehlt die frühzeitige Beteiligung einer bodenkundlichen Baubegleitung in die konkrete (Fach-)Planung, um der Beeinträchtigung und dem Verlust von Mooren und anderen feuchten bzw. trockenen Standorten entgegenzuwirken und das RP-Ziel B I 2.5 zu erreichen. Zudem können hierdurch Konflikte mit den anderen genannten Zielen der Raumordnung vermieden und vermindert werden.	Der FS-E trifft keine Aussagen zu genauen Streckenverläufen, sondern beinhaltet stattdessen die Hervorhebung von Trassen und im Einzelfall Festsetzungen zur Trassenfreihaltung. Die Planung und Durchführung konkreter Projekte obliegt den für die Fachplanung zuständigen Stellen. Der Hinweis der frühzeitigen Beteiligung einer bodenkundlichen Baubegleitung betrifft Anforderungen an den Planungsprozess konkreter Vorhaben. Deren Berücksichtigung bleibt nachfolgenden Fachplanungen vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Bodenschutz: Als Grundlage zur Ersteinschätzung der Betroffenheit von Bodentypen wird die Übersichtsbodenkarte (ÜBK 25) empfohlen. URL: <a href="http://www.lfu.bayern.de/kontakt/index_datenstelle.htm">http://www.lfu.bayern.de/kontakt/index_datenstelle.htm</a>	-	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Bodenschutz: Informationen über die generelle Erosionsanfälligkeit der Böden im Planungsraum können dem "Erosionsatlas Bayern" der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft entnommen werden.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Bodenschutz: Das LfU empfiehlt eine Gegenüberstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter der hinreichend konkretisierten Trassenvarianten "Ausbau der bestehenden B 15 Regionsgrenze bis Haag i. OB" und "Neubau der B 15 neu". Dies könnte für das Gebiet der Planungsregion Südostoberbayern eine auf Ebene des Regionalplanes sinnvolle, variantenoffene Alternativenprüfung darstellen. Das LfU ist der Ansicht, dass die Trassenübersicht im Umweltbericht zur 12. Teilfortschreibung "Verkehr" der Region 18 Südostoberbayern um die Darstellung des Umweltauswirkungen für eine mögliche Trasse "Ausbau der bestehenden B 15 Regionsgrenze bis Haag i. OB" ergänzt werden sollte.	Die im vorliegenden FS-E enthaltene Trasse für die B 15neu geht zurück auf eine umfassende Raumverträglichkeitsprüfung im Rahmen des 1976 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens. Für den Bestandsausbau im Zuge der bestehenden B 15 liegen hingegen keine entsprechenden (fach)planerischen Grundlagen vor, auf die eine regionalplanerische Trassensicherung aufbauen könnte. Mangels konkretisierter Projektangaben, ist es auch nicht möglich, die mit der Projektvariante verbundenen Umweltauswirkungen darzustellen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
19	Bayer. Landesamt für Umwelt	13.12.2016	Bodenschutz: Das LfU regt an, folgenden Grundsatz in das Kapitel 2 "Straßeninfrastruktur", Grundsatz 2.1 "Allgemein zum Ausbau der Straßeninfrastruktur" aufzunehmen: (G) Um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren, soll frühzeitig ein, auf die sach- und umweltgerechte Verwertung der Bodenüberschussmassen ausgerichtetes, Bodenmanagementkonzept in die Planung integriert, sowie eine bodenkundliche Baubegleitung an den Vorhaben beteiligt werden.	Der FS-E trifft keine Aussagen zu genauen Streckenverläufen, sondern beinhaltet stattdessen die Hervorhebung von Trassen und im Einzelfall Festsetzungen zur Trassenfreihaltung. Die Planung und Durchführung konkreter Projekte obliegt den für die Fachplanung zuständigen Stellen. Dies gilt auch für den vorgeschlagenen Grundsatz, der lediglich Teilaspekte (Bodenmanagementkonzept, bodenkundliche Baubegleitung) des Bodenschutzes beinhaltet, die sich auf fachplanerische Belange beziehen und nicht Gegenstand bzw. Aufgabe des Regionalplans sind. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der Plan enthält mit den Planungsvorgaben "Straßenausbau statt Straßenneubau" und "Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen an den Achsen des ÖPNV" unterstützenswerte Ziele.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Im FS-E werden die Ziele (Straßenausbau statt Straßenneubau, Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen an den Achsen des ÖPNV) durch konkrete Planungen wie Ausbau der B 15 oder von Ortsumgehungen entlang der B 20 oder durch den Wegfall des Anbindegebots neuer Gewerbeflächen an vorhandenen Ortslagen konterkariert. Die Umsetzung dieser Forderungen führt dazu, dass der Straßenverkehr zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gefördert wird, da neue Straßen die Durchschnittsgeschwindigkeiten des Individualverkehrs erhöhen und Gewerbeflächen abseits vorhandener Siedlungsflächen nicht sinnvoll mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden werden können.	Das als FS-E vorliegende Verkehrs-Kapitel ist Bestandteil eines regionalplanerischen Gesamtkonzepts und damit auch im Zusammenhang mit den übrigen Inhalten des Regionalplans zu lesen. Das Leitbild gem. 1.1 des FS-E macht deutlich, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger mit Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Gewerbe unterschiedliche Bedeutung haben können und die Verkehrsinfrastruktur insgesamt nachhaltig entwickelt werden soll. Die Schwerpunktsetzung auf die raumbedeutsamen Straßenverkehrsachsen erstreckt sich auf Trassen (wie die genannten B 15 und B 20), die für das überregionale Verkehrsnetz von besonderer Bedeutung sind und zudem der Verbindung der Ober- und Mittelzentren in der Region dienen. Die Festlegungen zur Lageanforderung an neue Siedlungsflächen (wie das zitierte Anbindegebot) sind nicht Gegenstand dieser Fortschreibung. Eine Änderung des Entwurfs ist nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Straßenverkehr: Statt den Neu- und Ausbau vorhandener Straßen wie der B 15 oder der B 20 zu fordern, sollten die Mittel zur Sanierung des vorhandenen Straßennetzes eingesetzt werden. Den amtlichen Daten zur Nutzung der B 15 und der B 20 ist zu entnehmen, dass die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr entgegen der Prognosen eher gleich geblieben, statt angestiegen ist. Eine Steigerung innerhalb der nächsten Dekade ist nicht zu erwarten.	Die B 15 und die B 20 sind für das überregionale Verkehrsnetz von besonderer Bedeutung und dienen der Verbindung der Ober- und Mittelzentren untereinander. Der Ausbau dieser Strecken und die Beseitigung von Ortsdurchfahrten tragen zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei (vgl. FS-E 2.2 (B)). Der FS-E bezieht sich auf ein Verkehrsgesamtkonzept der Region Südostoberbayern. Dies enthält u.a. Festlegungen zur Straßeninfrastruktur und auch zur Schieneninfrastruktur. Die Verteilung von Haushaltsmitteln ist nicht Aufgabe des RPV. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Schienerverkehr: Im FS-E erfolgt keine Priorisierung der Investitionen in das Schienennetz. Die wichtigste Maßnahme im Raum Südostoberbayern ist die Elektrifizierung und der teilweise zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke München - Mühldorf - Burghausen/Salzburg. Der Umsetzung dieser Maßnahme ist gegenüber der Verbesserung der Anbindung an den Flughafen Priorität einzuräumen, da die Anbindung an den Flughafen nur für den Personenverkehr relevant ist. Hingegen sind die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke München - Mühldorf - Burghausen/Salzburg v.a. für die Abwicklung des Güterverkehrs zum bayerischen Chemiedreieck bei Burghausen von größter Wichtigkeit.	Die Verbesserung der Anbindung der Region an den Flughafen München ist lediglich als Grundsatz in den Verkehrsträgerübergreifenden Festlegungen (vgl. FS-E 1.2) festgesetzt. Der o.g. Bahnstrecke wird ein höherer Stellenwert eingeräumt, indem die Festlegung in 3.1 des FS-E als Ziel festgesetzt ist. Eine höhere Priorisierung der Bahnstrecke wird demnach bereits vorgenommen. Die Priorisierung von Investitionen ist jedoch nicht Aufgabe und Kompetenz der Regionalplanung.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD regt an, die Elektrifizierung der Bahnstrecke Landshut - Mühldorf - Rosenheim in den Planentwurf aufzunehmen. Mit der Elektrifizierung des Güterverkehrskorridors Ost von Leipzig über Hof nach Regensburg wäre ein Zugang zum Brennerbasistunnel ohne Nutzung des überlasteten Bahnknotens München gegeben.	Die Frage einer Eignung und entsprechenden Ertüchtigung der Bahnstrecke Rosenheim - Mühldorf - Landshut als Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel ist Teilaspekt der derzeit laufenden Diskussionen um die Trassenfindung im sog. "Erweiterten Planungsraum". Diesem Abstimmungsprozess sollte aus regionalplanerischer Sicht nicht vorgegriffen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD begrüßt die Absicht, die Bahnstrecke Mühldorf - Salzburg durch eine Verdichtung des Taktes und Einrichtung neuer Haltepunkte attraktiver zu gestalten.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Es sollten Taktverdichtungen der bisher nicht so gut bedienten Strecken Mühldorf - Rosenheim und Mühldorf - Traunstein realisiert werden.	Das Erfordernis einer Verbesserung der Takte folgt bereits aus Grundsatz 3.2 des FS-E. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD unterstützt den Ausbau der Bahnstrecke Grafing - Wasserburg. Es sollte erwogen werden, den Abschnitt Wasserburg Bf - Wasserburg Stadt zu reaktivieren.	Im FS-E sind in der Begründung zu 3.5 bereits Aussagen zur Wiederinbetriebnahme der Strecke Wasserburg-Bahnhof - Wasserburg-Stadt enthalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD erachtet es als wichtig, das touristische Ziel "Königssee" mittels einer Stadtbahn an Salzburg anzubinden. Auf deutscher Seite sollte in Berchtesgaden eine gute Verknüpfung mit der Bahnstrecke Freilassing - Berchtesgaden erfolgen.	Die Verknüpfung regionaler Verkehrsangebote ist im FS-E unter 1.3.2 gefasst.	<b>Kenntnisnahme</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD empfiehlt die Einrichtung eines Verkehrsverbundes in der Region Rosenheim. Im nördlichen Bereich der Region ist es sinnvoll, mit dem Oberzentrum Landshut eine tarifliche Integration zu suchen, im westlichen Bereich kann eine Ausweitung des Münchner Verkehrsverbundes zielführend sein.	Der FS-E verweist darauf, dass die Erweiterung gemeinsamer Verbund- bzw. Tarifgebiete die Durchlässigkeit des regionalen Verkehrsangebotes erhöhen und eine verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung unterstützen kann. Der konkrete Zuschnitt von räumlichen Verbunden bleibt den verantwortlichen Akteuren vor Ort vorbehalten und kann nicht regionalplanerisch vorgegeben werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Im Planentwurf wird der Ausbau von Abstellplätzen von Pkw an "geeigneten Plätzen" zur Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Individualverkehr gefordert. Es wird nicht begründet, was ein "geeigneter Platz" ist, so dass eine Konkretisierung notwendig ist.	Die Eignung ist abhängig von den jeweils konkreten örtlichen Verhältnissen; eine Konkretisierung ist von den verantwortlichen Stellen vor Ort zu leisten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der VCD bittet darum im FS-E zu ergänzen, dass auch das Abstellen von Fahrrädern an "geeigneten Plätzen" verbessert wird.	Der Vorschlag zu Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entspricht inhaltlich weitestgehend dem Vorschlag der Obersten Baubehörde. Der FS-E wird unter 4 entsprechend ergänzt.	<b>Änderung des Entwurfs: unter 4 des FS-E wird ein weiterer Grundsatz eingefügt:</b> "(G) Um die Kombination zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sollen an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl vorgehalten werden." <b>in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vorletzte Absatz wie folgt neu gefasst:</b> "Das Fahrrad eignet sich insbesondere für Wege in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes sollen daher zur Erleichterung des Übergangs auf öffentliche Verkehrsmittel in ausreichender Kapazität attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten (ggf. inkl. Flächen für Mietradsysteme, vandalismussichere Abstellmöglichkeiten und Ladestationen für Elektrofahrräder) an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger (Haltestellen, Umsteigebahnhöfe, Pendlerparkplätze, etc.) vorgehalten werden."
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Busverkehr und anderer öffentlicher Verkehr: Die Forderung, den öffentlichen Verkehr über Landkreisgrenzen zu organisieren, ist sehr wichtig, da es in vielen Regionen gerade an den Landkreisgrenzen zu Angebotsbrüchen kommt. Um diese Forderung umzusetzen, ist es notwendig, dass die einzelnen Landkreise den ÖPNV auf gleiche Weise organisieren. Die Forderung, dass der ÖV eine attraktive Alternative zum IV darstellen soll, erfordert eine Bezuschussung seitens der Landkreise.	Die konkrete Organisation des öffentlichen Verkehrs über Landkreisgrenzen hinweg, liegt nicht in der Aufgabe der Regionalplanung, sondern der verantwortlichen Stellen vor Ort.	<b>Kenntnisnahme</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Das Busangebot ist an Verknüpfungsknotenpunkten mit der Bahn abzustimmen, wobei es hilfreich ist, wenn es eine tarifliche Kooperation gibt.	Laut 1.3.2 fordert auch der FS-E die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel im ÖPNV, was auch die Verknüpfung der Angebote der Bahn mit denen des Busverkehrs einschließt. Die Begründung zu 1.3.2 verweist darauf, dass u.a. gemeinsame Tarifgebiete die Verknüpfung unterstützen können.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Das Beispiel "BayernTakt für Schiene" hat gezeigt, dass ein Ausbau des Bahnverkehrs zu einer Erhöhung der Nachfrage führt. Der VCD ist der Ansicht, dass nun ergänzend ein "BayernTakt" für Busse benötigt wird.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Der Bau einer Vielzahl von Ortsumfahrungen entlang der B 20 wirkt dem Ziel der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs entgegen. Sollten Umfahrungsstraßen gebaut werden, so erachtet der VCD es als notwendig, dass eine Prüfung der Auswirkung der Maßnahme auf die Situation des öffentlichen Verkehrs erfolgt. Der Bau der Umfahrungsstraße sollte an der Realisierung des Konzeptes zur Verbesserung des ÖV gekoppelt werden.	Die Maßnahmen im Zuge der B 20 dienen den regionalen und überregionalen Bedarfen des Personen- und Güterverkehrs und gehen in ihrer Zielsetzung weit über die Frage des ÖPNV hinaus. Die Planung und Durchführung konkreter Projekte obliegt den für die Fachplanung zuständigen Stellen, die ggf. auch die Wirkungen auf den öffentlichen Verkehr prüfen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Es fehlt ein Konzept zur Abstellung der Fahrräder an den jeweiligen Zielen.	Die Planung der Abstellkapazitäten ist eine lokale Aufgabe und fällt nicht in den Kompetenzbereich der Regionalplanung.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
20	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.	14.12.2016	Es ist zu prüfen, inwieweit die Fahrradinfrastruktur mittels des Baus von Radwegen oder der Einrichtung von Fahrradstreifen auf vorhandenen Straßen verbessert werden kann.	Der FS-E konzentriert sich auf die wichtigen Verkehrsachsen der Region. Aus diesem Grund verzichtet der FS-E auf die Wiedergabe einzelner konkreter Projekte zu Rad- bzw. Gehwegen. Er verweist jedoch darauf, dass vor allem an Bundes- und Staatsstraßen möglichst begleitende Radwege vorzusehen sind (2.1 (G)) und die Infrastruktur für Radfahrer ausgebaut werden soll (4 (G)). Die Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen bleibt den jeweils zuständigen Planungsträgern vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
21	<b>Gemeinde Schnaitsee</b>		Der Ausbau der St 2357 ab der Gemeindegrenze Schnaitsee sollte bis zur Einmündung in die B 304 dringend in den Regionalplan aufgenommen werden.	Während der FS-E in 2.2 Verkehrsstrassen aufzählt, die auch von überregionaler Bedeutung sind, enthält die Begründung zu 2.3 Maßnahmen, die eine besonderer Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität haben. Der St 2357 im Abschnitt Schnaitsee bis B 304 kommt keine verkehrliche Bedeutung im Sinne der Festlegungen in 2.2 und 2.3 zu. Es ist keine Änderung des Entwurfs veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
21	Gemeinde Schnaitsee		Der Ausbau der Bahnstrecke Wasserburg - München, bzw. Anbindung an das S-Bahnnetz ist für die Gemeinde Schnaitsee sehr wichtig.	Diesem Belang trägt Ziel 3.5 des FS-E Rechnung.	<b>Kenntnisnahme</b>
22	<b>Gemeinde Prutting</b>	15.12.2016	Da Belange der Gemeinde Prutting nicht betroffen sind, werden keine Einwände erhoben.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
23	<b>Markt Bad Endorf</b>	16.12.2016	Der überörtliche Radverkehr soll gestärkt werden, vor allem durch bessere Verknüpfung der Ortschaften.	Der FS-E enthält bereits eine entsprechende Festlegung in 4 (G) "Das kleinräumige Radwegenetz soll mit dem großräumigen - Landkreisgrenzen überschreitenden - verknüpft und zu einem möglichst flächendeckenden sicheren regionalen Radwegenetz entwickelt werden".	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
23	Markt Bad Endorf	16.12.2016	Dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen ist auch bei einer Innenverdichtung ein besonderer Stellenwert einzuräumen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
24	<b>Gemeinde Vogtareuth</b>	16.12.2016	Die Gemeinde weist besonders darauf hin, dass sie derzeit mit hohem finanziellen Aufwand daran arbeitet, die Wasserversorgung der Gemeinde - durch die Suche nach einem geeigneten Brunnen mit dem erforderlichen Schutzgebiet - zu sichern. Dabei soll das Grundwasser aus dem Zustrom zur Innkante genutzt werden. Eine Führung des Brennerzulaufs mittels Untertunnelung führt womöglich zu einem Abschneiden/Unterbrechen der bisherigen Grundwasserströme und Veränderung derselben. Dies wirkt sich ggf. negativ auf die bestehende und auch künftige Wasserversorgung der Gemeinde Vogtareuth, sowie auf die geschützte Seenlandschaft (Hofstätter See/ Rinser See) aus.	Derzeit läuft ein Trassenfindungsverfahren für den Zulauf zum Brennerbasistunnel, das sich auch auf den sog. "Erweiterten Planungsraum" erstreckt, in dem sich auch die Gemeinde Vogtareuth befindet. Diesem Abstimmungsprozess sollte in Bezug auf die vorgetragenen Belange aus regionalplanerischer Sicht nicht vorgegriffen werden.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
25	bayernets GmbH	16.12.2016	<p>Eine Beschädigung oder Gefährdung der Anlagen der bayernets GmbH muss unbedingt ausgeschlossen werden. Die bayernets GmbH bittet um frühzeitige Abstimmung aller Planungen im Bereich ihrer Anlagen mit ihnen.</p> <p>Folgende Leitungen werden gem. FS-E gekreuzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B 15neu/B 20: Gashochdruckleitung Burghausen-Finsing (BF66/Monaco) DN1200/PN100 (In Planung/im Bau)</li> <li>- B 20/ B 299: Gashochdruckleitung Burghausen-Schnaitsee (BS80/8002) DN800/PN84 mit Begleitkabel</li> <li>- B 15neu: Gashochdruckleitung Finsing-Bierwang (FB10/1000) DN 500/PN70 mit Begleitkabel</li> <li>- B 20: Gashochdruckleitung Gendorf-Burghausen (GB24/2400) DN 300/PN70 mit Begleitkabel</li> <li>- B 299: Gashochdruckleitung Gröben-Schachen (GS94/9400) DN250/PN40</li> <li>- B 299: Gashochdruckleitung Garching a.d.Alz (9421) DN100/PN70</li> <li>- B 299: Abzweig-/Armaturengruppen, Kondensatsammler u.a.</li> </ul> <p>Sollte eine Mindestdeckung von 1m nicht einzuhalten sein, ist eine Umlegung der Leitungen erforderlich.</p> <p>Hinweis auf die Gashochdruckleitung Nr. 53 der Open Grid Europe GmbH.</p>	Die Berücksichtigung der genannten Anlagen im Rahmen der jeweiligen Verkehrsprojekte bleibt den zuständigen Fachplanungsträgern vorbehalten. Die Verwirklichung der Projekte wird dadurch nicht grundsätzlich in Frage gestellt.	<b>Kenntnisnahme</b>
25	bayernets GmbH	16.12.2016	<p>Die Gashochdruckleitungen sind mit einer Regeldeckung von 1 m verlegt. Diese Anlagen dienen u.a. der Versorgung der Region mit Erdgas. Bestand, Betrieb, Wartung und Unterhalt der Anlagen der bayernets GmbH müssen auch in Zukunft uneingeschränkt möglich bleiben. Die Schutzstreifen der Leitungen der bayernets GmbH sind bis zu 10m (je 5m beiderseits der Rohrachse) breit. Diese Schutzstreifen sind durch Dienstbarkeiten bzw. Gestattungsverträge wegerechtlich abgesichert. In diesen sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand der Anlagen gefährden oder den Betrieb, die Wartung und den Unterhalt beeinträchtigen könnten - so ist beispielsweise die Errichtung von Bauten, jeglicher Art, nicht zulässig. Die Zugänglichkeit der Leitung für Wartungs- und Reparaturarbeiten muss uneingeschränkt erhalten bleiben. Niveauveränderungen sind nur mit ausdrücklicher Zustimmung der bayernets GmbH zulässig; die Mindestdeckung der Gasleitung von 1m darf nicht unterschritten werden. Ein 4m breiter Streifen - je 2m beiderseits der Rohrachsen - ist von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten.</p>	Die Berücksichtigung der genannten Vorgaben liegt in der Verantwortung der jeweiligen Fachplanungsträger.	<b>Kenntnisnahme</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	<p>Der Markt Neubeuern fordert, dass bei der Planung und Verwirklichung von Maßnahmen zum Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur in der Region der Schutz der Inntalbevölkerung und die Rücksichtnahme auf künftige kommunale Siedlungsentwicklungen sichergestellt werden. Insbesondere ist der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen sicherzustellen und zu gewährleisten. Deshalb soll die im Grundsatz in Ziffer 1.5 formulierte Vorgabe als Ziel im FS-E formuliert werden.</p>	Als Ziele der Raumordnung können nur Festlegungen gefasst werden, die in ihren Aussagen räumlich und sachlich hinreichend bestimmt formuliert werden können. In welcher Art und Weise bei einer Planung die betroffene Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen geschützt wird, hängt - neben den einschlägigen fachgesetzlichen Vorgaben - von den konkreten Umständen des jeweiligen Einzelfalls ab und entzieht sich einer pauschalen Festlegung im Rahmen eines Regionalplans. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Immissionen ist als Ziel festzuschreiben, dass entsprechende Grundlagen und Vorkehrungen geschaffen werden, um den Schwerlastverkehr aus den Ortschaften herauszubringen.	Über die allgemein gefasste Festlegungen bzgl. des Schutzes der Bevölkerung vor Immissionen (vgl. FS-E 1.5) hinaus, fehlt es der Regionalplanung an der notwendigen fachlichen Kompetenz, straßenverkehrsrechtliche Regelungen zu treffen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Nach dem Verordnungsentwurf (Ziffer 1.4) soll die Güterfracht zur Entlastung des regionalen Straßennetzes auf die Schiene verlagert und eine Optimierung für den innerregionalen Güterverkehr angestrebt werden. Dabei ist in Ziffer 3.1 des Verordnungsentwurfs der Grundsatz festgelegt, dass das Schienenwegenetz in der Region gesichert, ausgebaut und zukunftsfähig gehalten werden soll. Als Ziel formuliert wurde, dass die Strecke Rosenheim-Kiefersfelden/Kufstein umweltgerecht verbessert und deren Kapazität erhöht wird. Als Grundsatz formuliert wurde hingegen, dass beim Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf eine Tunnellösung angestrebt werden soll, soweit dies technisch machbar ist. Im Fall des Baus einer zusätzlichen Trasse für den Brennerzulauf und weiteren Korridorplanungen wird seitens des Marktes Neubeuern auf eine Tunnellösung bestanden. Der Markt Neubeuern fordert, diese Vorgabe als Ziel im Regionalplan wie folgt festzulegen: "(Z) Im Fall eines nachgewiesenen Bedarfs, ist eine Neubaustrecke als Tunnellösung direkt an der Inntalautobahn zu planen und zu bauen."	Der Nordzulauf zum Brenner Basistunnel ist Teil des europäischen TEN-V-Kernnetzkorridors Skandinavien - Mittelmeer. Er ist als Ausbau bzw. Neubauprojekt München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) im BWVP (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) im vordringlichen Bedarf enthalten. Dem Ergebnis des laufenden Trassenfindungsverfahrens für den Zulauf zum Brennerbasistunnel, das u.a. die Einbindung zahlreicher Akteure vor Ort vorsieht, sollte in Bezug auf die vorgetragenen Belange aus regionalplanerischer Sicht nicht vorgegriffen werden. Im Übrigen fehlt es dem RPV an der Kompetenz, um ohne vorausgehende Planungen des zuständigen Fachplanungsträgers zielförmig einen konkreten Verlauf für eine Trasse festzulegen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Nach Auffassung des Marktes Neubeuern sollte eine eventuelle Trasse für den Brennerzulauf nur mit Tunnellösung auf der westlichen Seite des Inns in der Nähe des bestehenden Bestandsgleises oder der Autobahn entstehen.	Dem Ergebnis des angestoßenen Trassenfindungsverfahrens für den Zulauf zum Brennerbasistunnel, das u.a. die Einbindung zahlreicher Akteure vor Ort vorsieht, sollte in Bezug auf die vorgetragenen Belange aus regionalplanerischer Sicht nicht vorgegriffen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Der Markt Neubeuern fordert, dass bei der Planung und Verwirklichung von Maßnahmen zum Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur in der Region der Erhalt der besonderen Kulturlandschaft und das Kulturgut in Neubeuern sowie im Inntal auch im Hinblick auf den Tourismus sichergestellt und gewährleistet ist. Dies soll als Ziel im Verordnungsentwurf formuliert werden.	Die Forderung des Marktes Neubeuern ist im Wesentlichen bereits im Leitbild (vgl. FS-E 1.1) enthalten. Zur Verdeutlichung erscheint es sinnvoll, im Leitbild einen entsprechenden Spiegelstrich einzufügen.	<b>Änderung des Entwurfs: in 1.1 des FS-E wird folgender Spiegelstrich ergänzt:</b> "- die Kulturlandschaft zu erhalten" <b>in der Begründung des FS-E werden im achten Absatz zu 1.1 nach dem Wort "betrachten" die Worte "und auf den Erhalt der Kulturlandschaft achten" eingefügt.</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Der Markt Neubeuern beantragt in Ziffer 3.1 Satz 2, 2. Spiegelstrich "- die Bestandsstrecke Rosenheim-Kiefersfelden/Kufstein umweltgerecht verbessert und deren Kapazität erhöht werden." wie folgt zu fassen: "- die Bestandsstrecke Rosenheim-Kiefersfelden auf Neubauniveau umweltgerecht verbessert und die Kapazität erhöht werden."	Die Frage nach der weiteren Bedeutung der Bestandsstrecke steht auch in Abhängigkeit zur Frage der Notwendigkeit und Ausgestaltung der Neubaustrecke. Es liegt im Interesse der Region, dass eine Kapazitätserhöhung auch mit Maßnahmen zum Umweltschutz (insbesondere zum Immissionsschutz) einhergeht. Für die Definition eines Standards zum Ausbau fehlt es dem RPV aus regionalplanerischer Sicht an der notwendigen fachlichen Kompetenz; diese sollte dem zuständigen Fachplanungsträger vorbehalten bleiben.	<b>keine Änderung des Entwurfs</b>
26	Markt Neubeuern	20.12.2016	Der Markt Neubeuern verweist auf die Vorgaben der Alpenkonvention.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
27	<b>Landesamt für Denkmalpflege</b>	28.11.2016	Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange: Soweit aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich, bestehen gegen die Planung keine grundsätzlichen Einwendungen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
27	Landesamt für Denkmalpflege	28.11.2016	Im Planungsgebiet und/oder in dessen Nähe befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand Baudenkmäler/Ensembles.	Das BLfD als zuständige Fachbehörde wurde an der Erstellung des Umweltberichtes zum Regionalplanentwurf beteiligt. Die Betroffenheit von Denkmälern wurde entsprechend des regionalplanerischen Maßstabes in den Umweltbericht eingepflegt.	<b>Kenntnisnahme</b>
27	Landesamt für Denkmalpflege	28.11.2016	Die Trassenführung der B 15 neu ist so zu wählen, dass es keine Beeinträchtigung von Baudenkmälern gibt. Die Baudenkmäler sind in die Karten einzutragen, eine Umweltprüfung ist im Einzelnen durchzuführen. Das BLfD bittet um grundsätzliche Berücksichtigung in Begründung und Umweltbericht.	Die vorliegende regionalplanerische Trassenfreihaltung ist planerisch noch nicht so weit konkretisiert, dass die Wirkungen auf Baudenkmäler detailliert untersucht werden könnten. Das BLfD war an der Erstellung des Umweltberichtes beteiligt.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
27	Landesamt für Denkmalpflege	28.11.2016	Bodendenkmalpflegerische Belange: Bodendenkmäler sind gem. Art. 1 DSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des BLfD Priorität.	Der konkrete Ausbau liegt in der Verantwortung der Fachplanung, die auch die Belange des Denkmalschutzes behandeln muss; sie liegt nicht in der Aufgabe und Kompetenz der Regionalplanung.	<b>Kenntnisnahme</b>
27	Landesamt für Denkmalpflege	28.11.2016	Das BLfD bittet um nachrichtliche Übernahme des Denkmalbestandes in einen Anhang zum Umweltbericht sowie um Hinweis auf die geltenden einschlägigen Schutzbestimmungen des DSchG. Für den Bereich Schiene fehlt eine entsprechende Trassenübersicht im Umweltbericht. Außerdem fehlt die Prüfung von Planungsalternativen zur Vermeidung von Denkmalzerstörungen. Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürfen gemäß Art. 7.1 DSchG Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis, welche in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren über die Untere Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Das BLfD bittet um die Ergänzung der bisher fehlenden Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmal im Umweltbericht.	Der Umweltbericht enthält entsprechend allgemeine Hinweise auf Denkmäler. Detailliertere Untersuchungen sind nachfolgenden Fachplanungsverfahren vorbehalten. In der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht befinden sich lediglich bereits auf raumplanerischer Ebene hinreichend konkretisierte (Neubau-)Trassen. Auch wenn davon auszugehen ist, dass diese Ausbaumaßnahmen zum Teil entlang der jeweiligen Bestandsstrecke verlaufen werden, sind die Umweltauswirkungen mangels konkreter Informationen zum Trassenverlauf derzeit jedoch noch nicht abschätzbar. Die Prüfung von diesen bisher nicht hinreichend konkretisierten Projekten einschließlich Planungsalternativen kann erst auf den nachfolgenden (Fach-)Planungsstufen erfolgen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmal werden im Umweltbericht mit neutral „(o)“ bewertet. Dies hat zu bedeuten, dass nach derzeitigem Stand weder wesentliche Verbesserungen noch Verschlechterungen des Schutzgutes erkennbar sind. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
28	<b>Gemeinde Stephanskirchen</b>	13.12.2016	Die Gemeinde Stephanskirchen ist der Ansicht, dass die im FS-E unter 2.3 (B) aufgeführte "Nordspange Rosenheim mit dritter Innbrücke und Anbindung an die B 15 (neue Westumgehung) und an die St 2359" komplett gestrichen werden sollte. Bereits im ROV wurde der Straßenbaumaßnahme eine allenfalls geringfügige Entlastungswirkung bescheinigt. Die damit verbundenen Eingriffe in die Natur und Landschaft, die Auswirkungen auf die Bevölkerung und letztendlich auch die Kosten stehen in keinerlei Verhältnis zu der Entlastungswirkung.	Die landesplanerische Beurteilung vom 04.04.2001 (Az. 800-8252-2/99) war zu dem Ergebnis gekommen, dass die Nordspange Rosenheim unter Maßgaben raumverträglich verwirklicht werden kann. Die Trasse ist bereits im rechtsgültigen Regionalplan enthalten. Die weitere regionalplanerische Sicherung der Trasse erscheint auch aus fachplanerischer Sicht sinnvoll (vgl. SN des StBA RO). Die Frage ihrer Verkehrswirksamkeit und ihrer Entlastungswirkung wäre in den weiteren Planungsschritten durch die zuständige Fachplanungsbehörde zu prüfen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
28	Gemeinde Stephanskirchen	13.12.2016	Aus Sicht der Gemeinde Stephanskirchen sollte bzgl. des Brennerzulaufs (vgl. FS-E 3.1) ergänzt werden, dass einem bestandsnahen Ausbau der Eisenbahnstrecken der Vorzug gegeben werden sollte und darauf zu achten ist, dass die Belastung der Bevölkerung möglichst gering gehalten wird.	Dem Ergebnis des Trassenfindungsverfahrens für den Zulauf zum Brennerbasistunnel, das u.a. die Einbindung zahlreicher Akteure vor Ort vorsieht, sollte in Bezug auf die vorgetragenen Belange aus regionalplanerischer Sicht nicht vorgegriffen werden. Eine Festlegung zum Schutz der Bevölkerung enthält bereits Grundsatz 1.5 des FS-E.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
28	Gemeinde Stephanskirchen		Ferner sollte im zweiten Grundsatz unter FS-E 3.1 ergänzt werden, dass auch die Schonung des bestehenden Kultur- und Landschaftsraumes ein wichtiger Belang ist, der in der Planung berücksichtigt werden sollte.	Die genannten Belange sind bereits im Leitbild (vgl. FS-E 1.1) enthalten. Zur Verdeutlichung der Bedeutung der Kulturlandschaft wird eine entsprechende Ergänzung empfohlen.	<b>Änderung des Entwurfs: in 1.1 des FS-E wird folgender Spiegelstrich ergänzt:</b> "- die Kulturlandschaft zu erhalten" <b>in der Begründung des FS-E werden im achten Absatz zu 1.1 nach dem Wort "betrachten" die Worte "und auf den Erhalt der Kulturlandschaft achten" eingefügt.</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
29	Privatperson, Obertaufkirchen	09.12.2016	Forderung der Herausnahme der freizuhaltenden Trasse zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die B 15 südlich von Haag. Hierfür werden verschiedene Gründe angeführt: - Durchschneidung FFH-Gebiet Isental mit Nebenbächen, Vernichtung wertvoller Biotopflächen, - Zerschneidung, Verlust Isental als Rückzugsraum für Wildtiere, - Erzeugung zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastungen für Ortsteil Stierberg, - kein Bedarf einer neuen Trassenführung, - Kosten übersteigen den Nutzen.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan. Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten. Im BVWP 2030 wurde für das Projekt der B 15neu zwischen Landshut (A 92) und Rosenheim (A 8) ein entsprechend hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt und es dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Von einem entsprechenden verkehrlichen Bedarf kann daher ausgegangen werden.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
29	Privatperson, Obertaufkirchen	09.12.2016	Für die B 15 neu existiert keine "Raumordnungstrasse" mehr.	Die Trasse im FS-E ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert. Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen.	<b>Kenntnisnahme</b>
30	Gemeinde Seeon-Seebruck	19.12.2016	Die Gemeinde Seeon-Seebruck wünscht zur Verbesserung der überörtlichen Verbindungsqualität und vor allem zur Minderung örtlicher Belastungen die Eintragung einer Umgehungsstraße im Ortsbereich Seebruck (Staatsstraße 2095) in die Liste unter "zu 2.3 Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region".	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2095 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen den beiden Oberzentren Traunstein und Rosenheim. Deshalb wird empfohlen die Verbesserung der St 2095 im Gesamtzusammenhang in die Begründung zu 2.3 aufzunehmen und den betreffenden Spiegelstrich neu zu fassen. Davon ist auch der Ausbau der OU Seebruck umfasst.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 werden die entsprechenden Spiegelstriche zur St 2095 wie folgt zusammengefasst:</b> "- St 2095: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein einschließlich der Ortsumgehungen Kragling/Stephanskirchen, Bad Endorf und Seebruck sowie des Ausbaus am Erlstätter Berg"
31	Eisenbahn-Bundesamt	28.12.2016	Die Festlegungen zum Schienenverkehr sind grundsätzlich mit dem Bestand, Betrieb und Unterhalt einschließlich eventueller Bau- bzw. Änderungsmaßnahmen der bestehenden Bahnstrecken der DB AG vereinbar.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
31	Eisenbahn-Bundesamt	28.12.2016	Das Eisenbahn-Bundesamt merkt an, dass durch die Festlegungen im FS-E der Schienenverkehr und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden darf. Standsicherung und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen sowie Zugänglichkeit zu den Betriebsanlagen sind zu gewährleisten. Bepflanzungen dürfen das Lichttraumprofil nicht beeinträchtigen. Bahnkörperentwässerungsanlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden. Immissionen durch den gewöhnlichen Eisenbahnbetrieb sind hinzunehmen. Die für den Eisenbahnbetrieb notwendigen Flächen der Bahn dürfen nicht überplant werden.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
32	Gemeinde Saaldorf-Surheim	16.12.2016	Mit dem vorgelegten Entwurf zur Änderung des Regionalplans Südostoberbayern besteht grundsätzlich Einverständnis.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlusempfehlung
32	Gemeinde Saaldorf-Surheim	16.12.2016	Die Gemeinde regt an folgende Punkte zu berücksichtigen: Ergänzung um die Ortsumgehung Neusillersdorf (St 2104) unter 2.2.	Während der FS-E in 2.2 Verkehrsstrassen aufzählt, die auch von überregionaler Bedeutung sind, enthält die Begründung zu 2.3 Maßnahmen, die eine besonderer Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität haben. Einer OU Neusillersdorf kommt keine verkehrliche Bedeutung in Sinne der Festlegungen in 2.2 und 2.3 zu.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
32	Gemeinde Saaldorf-Surheim	16.12.2016	Aufnahme eines Bahnhofpunkts im Gemeindegebiet Saaldorf-Surheim, OT Surheim ("Helfau") an der Strecke Feilassing - Mühldorf a. Inn unter 3.2 (B).	Der zusätzlichen Aufnahme des genannten Bahnhofpunktes stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Er dient der Erschließung der gesamten Gemeinde und wird daher als sinnvolle Ergänzung im FS-E erachtet.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.2 wird im fünften Absatz als vierter Unterpunkt eingefügt:</b> "- an der Strecke Mühldorf – Freilassing drei Haltestellen (Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße),"
32	Gemeinde Saaldorf-Surheim	16.12.2016	Hinsichtlich der Realisierung eines durchgängigen Radwegenetzes entlang des übergeordneten Straßennetzes (Kreisstraße BGL 2 sowie St 2104) sowie der radwegetechnischen Verbindung über die Salzach hin zu Österreich, besteht ein besonderer Bedarf.	Der FS-E verzichtet auf die Wiedergabe einzelner konkreter Projekte zu Rad- bzw. Gehwegen, macht aber die grundlegende Bedeutung des Ausbaus insbesondere an Bundes- und Staatsstraßen deutlich (FS-E 2.1) und fordert darüber hinaus eine Verknüpfung des kleinräumigen Radwegenetzes mit dem großräumigen – Landkreisgrenzen überschreitenden (FS-E 4), was auch die Staatsgrenzen überschreitende Verknüpfung mit einschließt.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
32	Gemeinde Saaldorf-Surheim	16.12.2016	In den Regionalplan sollen die Auswirkungen des Verkehrsflughafens Salzburg auf die angrenzenden bayerischen Gemeinden Eingang finden. Notwendige Vorkehrungen hinsichtlich eines effektiven Lärmschutzes (gerechte Verteilung der Flugbewegungen) sind zu treffen.	Die Festlegung von Vorgaben zur Verteilung von Flugbewegungen liegt nicht im Kompetenzbereich des Regionalen Planungsverbands.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
33	Gemeinde Reichertsheim	09.12.2016	Die Gemeinde Reichertsheim fordert, in der Fortschreibung des Regionalplans in Ziffer 2.2 den Spiegelstrich 4 (Freihaltung der Trasse der B 15 neu zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die bestehende B 15 südlich von Haag i. OB) zu streichen und den Spiegelstrich 3 wie folgt zu fassen: - "Landschaftsschonender und ortsdurchfahrtsfreier Ausbau der B 15 (bestehend) zwischen der Regionsgrenze in Buchbach nördlich von Haag i. OB bzw. Kirchdorf und der Westtangente Rosenheim mit Ausbau in Lengdorf,".	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhaltet, sondern sogar eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Trassenvariante) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgreifen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
34	Pro Naturland - Verein zur Erhaltung des Kultur- und Naturlandes Laufens	19.12.2016	Pro Naturland legt im Rahmen der aktuellen Teilfortschreibung Einspruch in Bezug auf die bei der derzeitigen Planung der OU Laufen entstehenden negativen Einwirkungen auf die Umwelt ein. Gründe: Verbrauch/Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen, Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe, negative Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt. Alternative: Bahnparallele Straßenrasse (Bahnstrecke Mühldorf - Feilassing) mit deutlich geringerem Flächenverbrauch.	Die Trasse für die OU Laufen ist das Ergebnis eines fachlichen Trassenfindungsverfahrens. Die OU dient der Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit der B 20. Als Teilprojekt im Zuge der B 20 ist ihre Verwirklichung aus regionaler und überregionaler Sicht vorrangig. Ihr Verlauf als gesicherte Trasse wird im Regionalplan lediglich gebietsscharf mit einer offenen Signatur festgelegt. Eine räumliche Konkretisierung und die Bewertung des Grades der Beeinträchtigung durch ein konkretes Bauvorhaben sowie die Abwägung mit den berührten Belangen bleiben dem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
35	Landkreis Berchtesgadener Land	20.12.2016	Der Landkreis BGL listet mögliche Flächen für die Neuausweisung von Park-and-Ride-Plätzen an ÖPNV-Haltestellen auf.	Über den Grundsatz zur Neuanlage von Park-and-Ride-Plätzen an geeigneten ÖPNV-Haltestellen hinaus, trifft der FS-E keine Aussagen bzgl. konkreter Standorte. Die Ausweisung von Park-and-Ride-Plätzen obliegt den zuständigen Stellen. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
35	Landkreis Berchtesgadener Land	20.12.2016	Der Landkreis BGL bittet bzgl. FS-E 1.4 (G) um folgende Ergänzung: "(in Feilassing) oder anderen infrastrukturell oder logistisch geeignet gelegenen Orten des Landkreises Berchtesgadener Land (...)".	Mit dem Änderungsvorschlag wird deutlich, dass nicht ausschließlich die in der Festlegung genannten Gemeinden als Standort für GVZ in Betracht kommen, sondern entsprechende Anlagen auch in anderen Gemeinden realisiert werden könnten. Eine entsprechende Änderung des Entwurfs wird empfohlen.	<b>Änderung des Entwurfs: der zweite Grundsatz in 1.4 des FS-E wird wie folgt gefasst:</b> "(G) An geeigneten Standorten in der Region sollen Güterverkehrszentren mit Umschlaganlagen für den kombinierten Ladeverkehr vorgesehen werden."

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
35	Landkreis Berchtesgadener Land	20.12.2016	Die grundsätzliche Aussage unter 3.2 des FS-E, dass die Anzahl der Bahnhofpunkte erhöht werden soll, müsste für den Landkreis BGL weiter konkretisiert werden. Gemäß Beschluss des Ausschusses für Landkreisentwicklung vom 11.05.2015 sowie des Kreistags vom 22.05.2015 werden folgende 11 zusätzliche Bahnhofpunkte befürwortet: - Bahnstrecke Laufen-Freilassing: Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße - Bahnstrecke Traunstein-Feilassing: Rückstetten, Schödling/Stegreuth/Holzhausen, Hörafing, Perach/Freilassing West - Bahnstrecke Freilassing-Berchtesgaden: Feldkirchen, Hallthurm, Winkl-Selboden, Bischofwiesen Neuwirtsbrücke. Für die weiteren im FS-E 3.2 (B) genannten zusätzlichen Bahnhofpunkte liegen bereits Finanzierungszusagen des Freistaats Bayern vor.	Der zusätzlichen Aufnahme der genannten Bahnhofpunkte stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Die genannten Bahnhofpunkte werden unter 3.2 (B) des FS-E aufgenommen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.2 wird im fünften Absatz der erste Unterpunkt wie folgt gefasst:</b> "- an der Strecke Freilassing – Berchtesgaden acht Haltestellen (Feldkirchen, Bad Reichenhall-Nord, -Mitte, Hallthurm, Winkl-Selboden, Winkl-Siedlung, Bischofwiesen Neuwirtsbrücke sowie die Verlängerung der Strecke zum Salzbergwerk)," <b>nach dem zweiten Unterpunkt werden als dritter und vierter Unterpunkt eingefügt:</b> "- an der Strecke Traunstein – Freilassing vier Haltestellen (Rückstetten, Schödling/Stegreuth/Holzhausen, Hörafing und Perach/Freilassing West), - an der Strecke Mühldorf – Freilassing drei Haltestellen (Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße),"
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Aus fachlicher Sicht ist - im Vergleich zu den Abgrenzungen der Planungsverbände auf Salzburger Seite - die räumliche Dimension der Region Südostoberbayern im Sinne der Betrachtung von Funktionsräumen beachtenswert und als vorbildlich zu bewerten.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Die Stadt Salzburg stellt fest, dass das Leitbild und die Festlegungen zu den Themen Flughafen, ÖPNV, Salzachbrücken und Schieneninfrastruktur sowohl die Interessen der Stadt Salzburg als auch die euregionalen Bestrebungen im Sinne des Zusammenwachsens der Region, aufbauend auf das Euregio-Entwicklungskonzept und den euregionalen Masterplan für die Kernregion Salzburg, positiv unterstützen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Außerst positiv wird der hohe Stellenwert des Flughafens Salzburg für die Region Südostoberbayern (vgl. FS-E unter 1.2) aufgenommen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Die Stadt Salzburg begrüßt die Festlegungen zum Kapitel 1.3 des FS-E.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Im Sinne der EuRegio bzw. des euregionalen Masterplanes für die Kernregion Salzburg wird die Festlegung bzgl. Salzachquerungen (vgl. FS-E 2.2) begrüßt, auch wenn die seit Jahren diskutierte Frage nach einer Konkretisierung des Brückenstandortes offen gelassen wird. Die Begründung wird aus fachlicher Sicht unterstützt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Das in Kapitel 3.1 des FS-E formulierte Ziel bzgl. des großräumigen Schienennetzes wird im Sinne der gemeinsamen Bestrebungen zur Realisierung der Magistrale für Europa und den Ausbau des regionalen S-Bahnnetzes ebenfalls voll inhaltlich unterstrichen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Ebenso unterstrichen wird das in diesem Zusammenhang stehende Ziel zum Ausbau der Knotenbahnhöfe in Kapitel 3.2 des FS-E.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
36	Magistrat Stadt Salzburg	19.12.2016	Die gemeinsamen Bestrebungen der EuRegio zur Schaffung eines euregionalen Verkehrsverbundes werden konkret durch die in Kapitel 3.3 formulierte Festlegung unterstützt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
37	Luftamt Südbayern	20.12.2016	Seitens des Luftamts Südbayern besteht Einverständnis mit den im Rahmen der Teilfortschreibung vorgenommenen Änderungen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
38	Gemeinde Ainring	16.12.2016	Die Gemeinde Ainring erhebt keine Einwände gegen das Freihalten von Korridoren für Salzachquerungen. Dennoch sollte im Regionalplan darauf hingewiesen werden, dass es für die Gemeinde Ainring bei Realisierung einer der Varianten zu einer vermehrten Verkehrsbelastung und damit einhergehender verstärkter Immissionsbelastung vor allem in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen 304 und 20 kommen könnte.	Im Leitbild des FS-E (vgl. 1.1) wird festgelegt, dass bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine Verkehrsverminderung und -vermeidung anzustreben, sowie eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen ist. Unter 1.5 werden zudem der Schutz vor Immissionen und die Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung festgelegt. Es ist Aufgabe des Fachplanungsträgers, im Rahmen der Konkretisierung der Planung auf eine der Varianten, die genannten Belange der Gemeinde Ainring in den Auswahlprozess einzustellen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
38	Gemeinde Ainring	16.12.2016	Die Gemeinde fordert die Prüfung einer Tunnellösung für die Ortsteile Hammerau und Straß.	Die konkrete Gestaltung des Ausbaus liegt nicht in der Aufgabe und Kompetenz der Regionalplanung, sondern in der Verantwortung des Fachplanungsträgers, der ggf. auch für eine entsprechende Prüfung zuständig wäre.	<b>Kenntnisnahme</b>
38	Gemeinde Ainring	16.12.2016	Eine Bahnhaltestelle in Feldkirchen soll ergänzt werden.	Der zusätzlichen Aufnahme des genannten Bahnhaltepunkts stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Der genannte Bahnhaltepunkt wird unter 3.2 (B) des FS-E aufgenommen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.2 wird im fünften Absatz der erste Unterpunkt wie folgt gefasst:</b> "- an der Strecke Freilassing – Berchtesgaden acht Haltestellen (Feldkirchen, Bad Reichenhall-Nord, -Mitte, Hallthurm, Winkl-Selboden, Winkl-Siedlung, Bischofswiesen Neuwirtsbrücke sowie die Verlängerung der Strecke zum Salzbergwerk),"
38	Gemeinde Ainring	16.12.2016	Für den Bahnhaltepunkt in Mitterfelden ist die Barrierefreiheit anzustreben.	Die Begründung des FS-E zu 1.3.2 verweist auf die Notwendigkeit, dass die Bahnhöfe barrierefrei gestaltet werden sollten. Der FS-E verzichtet jedoch auf die Nennung konkreter Haltepunkte. Um klarzustellen, dass die Barrierefreiheit auch für Bahnhaltepunkte anzustreben ist, empfiehlt sich eine entsprechende Ergänzung in der Begründung zu 1.3.2.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 1.3.2 werden im zweiten Absatz nach den Worten "attraktiv und" die Worte "- wie auch die Bahnhaltepunkte -" eingefügt.</b>
39	Stadt Freilassing	20.12.2016	Der unter 2.2 des FS-E gefasste Grundsatz "(G) Der Bau weiterer Salzachbrücken im Bereich Tittmoning bis Freilassing ist anzustreben", soll wie folgt ergänzt werden: "zunächst möglichst nah bei Laufen zur Entlastung für Laufen/Oberndorf".	In der Begründung zu 2.2 wird deutlich die Priorität einer Querung südlich von Laufen hervorgehoben. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht notwendig.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
39	Stadt Freilassing	20.12.2016	Das Ziel 3.1 des FS-E: "(Z) Zur Gewährleistung eines leistungsfähigen großräumigen Schienennetzes in der Region müssen insbesondere, die Trasse München - Mühldorf a.Inn - Freilassing - Salzburg durchgängig mehrgleisig ausgebaut und elektrifiziert, sowie Mühldorf a.Inn als Haltestelle im Fernverkehr eingerichtet werden", soll wie folgt ergänzt werden: "Der Takt ist insbesondere zu einer besseren Erreichbarkeit des Flughafens München zu verdichten."	Bereits der Grundsatz in 1.2 (Verbesserung der verkehrlichen Anbindung an den Flughafen München) und der Grundsatz in 3.2 (fordert die Verbesserung der Takte im Schienenverkehr) verankern diesen Belang im FS-E. Eine weitere Ergänzung erscheint nicht erforderlich.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
39	Stadt Freilassing	20.12.2016	An der Strecke Freilassing - Mühldorf besteht Bedarf an einer zusätzlichen Haltestelle in Freilassing Nord.	Der zusätzlichen Aufnahme des genannten Bahnhaltepunkts stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Der genannte Bahnhaltepunkt wird unter 3.2 (B) des FS-E aufgenommen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.2 wird im fünften Absatz als vierter Unterpunkt eingefügt:</b> "- an der Strecke Mühldorf – Freilassing drei Haltestellen (Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße),"
39	Stadt Freilassing	20.12.2016	Der unter 3.3 des FS-E gefasste Grundsatz "(G) Der grenzüberschreitende Verkehrsverbund im Großraum Salzburg soll durch folgende Maßnahmen bedarfsgerecht ausgebaut und ergänzt werden", soll wie folgt ergänzt werden: "Taktverdichtung auf der Bahnstrecke Mühldorf a.Inn - Freilassing - Salzburg, mindestens 1-Stunden-Takt."	Das Erfordernis einer Verbesserung der Takte folgt schon aus Grundsatz 3.2. Zur Konkretisierung wird in der Begründung zu 3.3 aufgenommen, dass durch eine Taktverdichtung (mindestens 1-Stunden-Takt) auf der Bahnstrecke Mühldorf a.Inn - Freilassing - Salzburg von einer deutlichen Zunahme an Fahrgästen ausgegangen wird.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.3 wird im zweiten Absatz nach dem Wort "Taktverdichtung" eingefügt: "(mindestens 1-Stunden-Takt)"</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
39	Stadt Freilassing	20.12.2016	Es soll folgendes Ziel unter Punkt 4 des FS-E angefügt werden: "(Z) Eine Radschnellwegverbindung zwischen Freilassing und Salzburg ist anzustreben."	Der FS-E konzentriert sich auf die wichtigen Verkehrsachsen der Region. Aus diesem Grund verzichtet der FS-E auf die Wiedergabe einzelner konkreter Projekte zu Rad- bzw. Gehwegen. Um die Bedeutung von Radschnellwegeverbindungen generell und des genannten Projektes als Staatsgrenzen überschreitende hervorzuheben, empfiehlt sich eine entsprechende Ergänzung in der Begründung zu 4.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vierte Absatz wie folgt ergänzt:</b> "In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bzw. wo Radschnellwegeverbindungen – wie beispielsweise zwischen Freilassing und Salzburg – die Attraktivität des Radwegenetzes verbessern können."
40	Regierung von Oberbayern	21.12.2016	Die ROB weist daraufhin, dass zum Grundsatz bzgl. Ausbau der Infrastruktur der Elektromobilität (vgl. FS-E 1.1), der auf Grundlage des Beschlusses des Planungsausschusses in der Sitzung vom 27.09.2016 ergänzt worden ist, eine explizite Begründung im FS-E fehlt und zu ergänzen ist.	Zur Erläuterung des Grundsatzes in 1.1 kann auf die zukünftige Bedeutung der Infrastruktur der Elektromobilität und deren Beitrag zur Attraktivität der Verknüpfung von Verkehrsträgern verwiesen werden. Eine entsprechende Ergänzung wird empfohlen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 1.1 wird der letzte Satz im siebten Absatz gestrichen und folgender letzter Absatz ergänzt:</b> "Die Elektromobilität nimmt im Hinblick auf den Klimaschutz und die Energiewende einen immer höher werdenden Stellenwert ein, weshalb insbesondere der Ausbau der dafür notwendigen Infrastruktur von großer Bedeutung für deren Fortentwicklung ist. Der Ausbau sollte durch geeignete Maßnahmen begleitet und weiter gefördert werden. Die Installation von E-Ladestationen bzw. -Tankstellen kann die Nutzung dieser klimafreundlichen und innovativen Technologie vorantreiben und zur Attraktivität der Verknüpfung von Verkehrsträgern beitragen."
40	Regierung von Oberbayern	21.12.2016	Die ROB empfiehlt unter Punkt 1.4 des FS-E die Vereinheitlichung der Begrifflichkeit zu Güterverkehrszentren gem. LEP 4.1.3 (B).	Eine Vereinheitlichung erscheint sachgerecht, um Missverständnisse bei der Auslegung der Festlegung zu vermeiden.	<b>In 1.4 des FS-E werden die Worte "Frachtzentren bzw. Güterverteilzentren" durch das Wort "Güterverkehrszentren" ersetzt.</b>
40	Regierung von Oberbayern	21.12.2016	Das Bergamt Südbayern weist darauf hin, dass sich in den aufgeführten Trassenbereichen Altbohrungen, für die ein Überbauungsverbot besteht, sowie auch Geothermiebohrungen befinden.	Die Abstimmung mit den erwähnten Bohrungen bleibt den jeweiligen Fachplanungsträgern bei der Ausgestaltung der konkreten Verkehrsprojekte vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
40	Regierung von Oberbayern	21.12.2016	Daneben bestehen keine Einwände gegen bzw. Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
41	Stadt Traunreut	19.12.2016	Die Stadt Traunreut beantragt die Aufnahme des Projektes St 2104/St 2096 Ortsumfahrung von Traunreut mit Anbindung der dortigen Industriebetriebe. Grund: Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region durch Aufnahme der Ostspange in den FS-E.	Die beantragte Ortsumfahrung von Traunreut im Zuge der St 2096 zur St 2104 dient neben der Entlastung des Stadtzentrums vor allem der Anbindung der im Osten der Stadt gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete. Sie ist weder im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen, noch im derzeit rechtsgültigen Regionalplan enthalten. Auch wenn mit dieser Maßnahme erhebliche Vorteile für das Stadtgebiet Traunreut verbunden sind, ist ihr, auch aufgrund des Umstandes, dass der Verlauf der St 2096 an der St 2104 endet, keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3 zuzusprechen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
41	Stadt Traunreut	19.12.2016	Zudem beantragt die Stadt Traunreut eine Lösung für den Verkehrsknoten Sankt Georgen (B 304) und die Aufnahme des Bahnübergangs St. Georgen in den FS-E.	Am sog. Verkehrsknoten Sankt Georgen, quert die Bahntrasse zwischen Traunstein nach Trostberg die B 304. Zudem münden die TS 42 und eine Gemeindestraße in diesem Bereich in die B 304 ein. Der FS-E enthält in 1.6 einen entsprechenden Grundsatz, der die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge insbesondere im Zuge der Straßenverkehrsstrassen von regionaler und überregionaler Bedeutung fordert. Zwar ist die Bahntrasse in diesem Abschnitt nur sehr gering frequentiert und Festlegungen zu verkehrssteuernden Maßnahmen wie Ampelanlagen o.ä. fallen nicht in den Kompetenzbereich des RPV. Eine Ergänzung in der Begründung zu 1.6 des FS-E kann aber exemplarisch die Bedeutung der Höhenfreimachung an Hauptverkehrsstrassen für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss (auch für die untergeordneten Straßen) herausstreichen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 1.6 wird am Ende des zweiten Satzes angefügt:</b> "und bei Sankt Georgen".

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
42	Privatperson, Obertaufkirchen	19.12.2016	Es wird beantragt, die B 15 neu auf der ehemaligen Raumordnungstrasse im Landkreis Mühldorf aus dem FS-E zu streichen. Gründe: Lage im NSG Thalhamer Moos, erhöhter Flächenverbrauch insbes. Landwirtschaftlicher Nutzfläche.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden.	Keine Änderung des Entwurfs
42	Privatperson, Obertaufkirchen	19.12.2016	Es wird empfohlen die bestehende B 15 auszubauen.	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhalten würde, sondern eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Variante) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgeifen.	Keine Änderung des Entwurfs
43	Gemeinde Rimsting	19.12.2016	Der Entwurf wird zur Kenntnis genommen.	-	Kenntnisnahme
43	Gemeinde Rimsting	19.12.2016	Die Gemeinde weist darauf hin, dass man tatsächlich auf den Erhalt der Bahnladestationen hinwirken sollte, da die Bahn derzeit wieder Schließungen plant, u.a. auch in Rimsting.	Die Stellungnahme betrifft im Kern weniger die Frage nach dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, sondern die Frage nach Qualität und den Konditionen der Transportunternehmen. In 1.4 enthält der FS-E bereits eine Festlegung, die darauf hinwirken soll, dass Güter bevorzugt auf der Schiene transportiert werden. Der Erhalt und Betrieb von Bahnladestationen ist davon erfasst.	Keine Änderung des Entwurfs
43	Gemeinde Rimsting	19.12.2016	Die Gemeinde begrüßt ausdrücklich Punkt 4 des FS-E zum Thema Radwegebau.	-	Kenntnisnahme
43	Gemeinde Rimsting	19.12.2016	Positiv bewertet wird auch der Ausbau der Elektromobilität im Hinblick auf die verbesserte Infrastruktur (Zapfsäulen) (vgl. FS-E 1.1).	-	Kenntnisnahme
44	DB AG, DB Immobilien (= DB Services Immobilien GmbH, NL München)	19.12.2016	Gegen die Teilfortschreibung "Verkehr" im Regionalplan bestehen aus der Sicht der DB AG keine grundsätzlichen Bedenken. Die DB AG bittet um die Beteiligung am weiteren Verfahren und um Mitteilung des Satzungsbeschlusses zu gegebener Zeit.	-	Kenntnisnahme
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Insgesamt sind die Änderungen im FS-E für den Landkreis Mühldorf a.Inn sehr erfreulich und decken sich mit den Anforderungen aus der Region.	-	Kenntnisnahme
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Die Aufnahme der infrastrukturellen Entwicklung im Bereich der Elektromobilität unter 1.1 des FS-E wird begrüßt und unterstützt.	-	Kenntnisnahme

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Begrüßt wird auch die vordringliche Betrachtung des durchgängigen mehrgleisigen Bahnausbau und die Elektrifizierung der Strecke München - Mühldorf a.Inn - Freilassing - Salzburg.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Als positiv bewertet wird auch die Heraushebung der Bedeutung der verkehrlichen Anbindung der Region an den Flughafen München, über die Schienen- und Straßeninfrastruktur.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Der Bau der "Walpertskirchner Spange" und des "Erdinger Ringschlusses" muss lt. Landkreis Mühldorf explizit als Ziel aufgeführt werden, da nur so eine optimale Anbindung der Region an den Flughafen München und die Metropolregion München ermöglicht wird.	Die genannten Schienenbauprojekte liegen nicht innerhalb der Planungsregion Südostoberbayern. Auch wenn ihre Verwirklichung eine große Bedeutung für die Entwicklung in der Region hat (darauf verweist auch die Begründung zu 1.2 FS-E), läge die vorgeschlagene Zielfestlegung nicht in der Kompetenz des RPV 18.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
45	Landkreis Mühldorf	19.12.2016	Aus Sicht der Fachbereiche Umwelt, Natur und Wasserrecht des Landratsamtes Mühldorf ist dem Umweltbericht bzgl. der B 15 neu nichts hinzuzufügen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Zwar enthält der Entwurf des Kapitels Verkehr einige begrüßenswerte Ansätze im Bereich ÖPNV, Schienenverkehr und Radwegebau. Durch mehrere Straßenbauprojekte wie den geplanten Neubau der B15 und den sechsspurigen Ausbau der A8 werden jedoch die Maßnahmen zum Klimaschutz und zum Flächensparen in der Region konterkariert.	Die Fortschreibung des Verkehrs-Kapitels ist in das nachhaltige Gesamtkonzept des Regionalplans entsprechend eingebettet. Daher ist das Kapitel Verkehr auch in Zusammenhang mit den übrigen Inhalten des RP zu lesen. Im Leitbild zur Verkehrsentwicklung des FS-E (vgl. 1.1) wird u.a. festgelegt, dass bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine Verkehrsverminderung und -vermeidung anzustreben, die Freiflächeninanspruchnahme möglichst gering, eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen und der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität von besonderer Bedeutung ist. Dies umfasst auch die Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und des Flächensparens. Darüber hinaus trägt der Entwurf auch durch eine klare Priorisierung und Konzentration auf die wichtigsten Verkehrsprojekte zu einer nachhaltigen und zugleich leistungsfähigen Verkehrsentwicklung bei.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV begrüßt den geplanten Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Eine besondere Bedeutung wird dem Ziel der Schaffung integrierter Verkehrsangebote beigemessen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Die Idee zur Einrichtung einer Regional-Stadt-Bahn von Salzburg über Marktschellenberg und Berchtesgaden zum Königssee sollte weiterverfolgt werden.	Der FS-E enthält unter 3.3 einen Grundsatz, nach dem eine Trasse für eine Regional-Stadt-Bahn von Salzburg über Marktschellenberg und Berchtesgaden zum Königssee freigehalten werden soll. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV bittet darum die Liste der im FS-E genannten Straßenbauprojekte noch einmal kritisch zu prüfen und mit den Belangen des Naturschutzes, des Flächensparens und des Klimaschutzes abzugleichen.	Die Schwerpunktsetzung des Regionalplans erfolgt aus Sicht der Interessen der Region und bezieht sich deshalb auf die raumbedeutsamen Verkehrsachsen. Diesem Verständnis liegt auch der Fortschreibungsentwurf zugrunde, in den u.a. auch die Prioritäten des Verkehrsentwicklungsplans - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010), 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen und des BVWP eingeflossen sind. Im Zuge der Auswertung der im Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wurden die einzelnen Straßenbauprojekte erneut überprüft.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Die Realisierung des Neubauabschnitts der B 15neu würde mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft einhergehen. U.a. wären ein FFH-Gebiet (7739-371, Isental mit Nebenbächen), zahlreiche Biotop und mehrere landschaftliche Vorbehaltsgebiete betroffen.	Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Die regionalplanerische Freihaltung der Trasse impliziert jedoch keine Vorwegnahme des fachplanerischen Trassenauswahlprozesses, sondern sichert nur die bereits grob konkretisierte Planungsvariante bis zu einer abschließenden Variantenentscheidung. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV ist der Ansicht, dass gerade für die A8 Alternativen jenseits des PKW-Verkehrs notwendig sind und der Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern ist. Der DAV sieht es als dringend erforderlich an, dass alle natur- und landschaftsschonenden Alternativen zur Ausbauvariante "6+2" geprüft werden.	Aus regionalplanerischer Sicht stellt die A 8 eine sowohl regional als auch überregional bedeutsame Verkehrsachse dar. Daher sieht der FS-E (vgl. 2.2) einen sechsstreifigen Ausbau vor. Die Ausgestaltung im Detail, insb. auch die Frage der Dimensionierung von Standstreifen bleibt den Fachbehörden vorbehalten. Daneben unterstreicht der FS-E unter 3.1 auch die gleichrangige Bedeutung einer leistungsfähigen Schienenverbindung zwischen München und Salzburg. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Die geplante Leistungssteigerung beim Schienenverkehr (Trasse München - Mühldorf a. Inn - Freilassing - Salzburg und Strecke Rosenheim - Kiefersfelden) wird ausdrücklich begrüßt. Der durchgängig zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing einschließlich der Elektrifizierung wird für unumgänglich gehalten.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV begrüßt die geplanten Frachtzentren mit Umschlaganlagen in Rosenheim, Mühldorf a. Inn, Traunstein und Freilassing.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Das Ziel des Brennerzulaufs der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist grundsätzlich zu begrüßen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV merkt an, dass bereits jetzt erhebliche Kapazitäten zur Güterverlagerung auf die Schiene ungenutzt sind und eine dahingehende Wende nur mit flankierenden, politischen Weichenstellungen gelingen kann. Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Inntal die ohnehin große Belastung der örtlichen Bevölkerung durch Lärm und Emissionen nicht noch vergrößert wird.	Im Rahmen seiner Möglichkeiten versucht der Regionalplan auf eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene hinzuwirken (vgl. 1.4). Der FS-E enthält weiterhin entsprechende Festlegungen bzgl. des Schutzes der Bevölkerung (vgl. FS-E 1.5). Eine weitere Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV unterstützt aufgrund der ohnehin großen Belastung der örtlichen Bevölkerung durch Lärm und Emissionen grundsätzlich auch die Prüfung einer Tunnellösung für den Brennerzulauf.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Als wünschenswert wird die deutliche Verbesserung und Modernisierung des Schienenverkehrs (u.a. Errichtung zusätzlicher Bahnhaltdepunkte, Stundentakt als Mindestfahrtenangebot) in Kombination mit anderen modernen und intelligenten Mobilitätsangeboten erachtet.	Der FS-E enthält unter 3.1 und 3.2 entsprechende Festlegungen, die auf die genannte Verbesserung des Schienenverkehrs zielen.	<b>Kenntnisnahme</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Der DAV begrüßt die Aufnahme des Radverkehrs in den FS-E. Er bemängelt lediglich die Aufnahme von unkonkreten Grundsätzen, statt verbindlicher Ziele.	Als Ziele der Raumordnung können nur Festlegungen gefasst werden, die in ihren Aussagen räumlich und sachlich hinreichend bestimmt formuliert werden können.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	Radwege müssen an neue Entwicklungen (z.B. Elektromobilität) angepasst und konsequent weiter ausgebaut werden (u.a. durch Schließung von Radwegelücken und Einrichtung von Schnellradwegen).	Der FS-E enthält bereits mehrere Festlegungen, die die Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur betreffen. Der FS-E verweist unter 4 auf die Notwendigkeit eines verstärkten Ausbaus, unter 1.1 findet sich ein Grundsatz speziell zur Infrastruktur für Elektromobilität.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
46	Deutscher Alpenverein e.V.	21.12.2016	An ÖPNV-Haltestellen sollen nicht nur gute Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden, sondern auch der Verleih von Fahrrädern und Elektrofahrzeugen sowie Car-Sharing-Angebote mit Elektrofahrzeugen gefördert werden.	Eine entsprechende Ergänzung einer Festlegung zu Fahrradabstellmöglichkeiten unter 4 des FS-E wird vorgeschlagen, um deren Bedeutung für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln deutlich zu machen. Zudem erläutert eine Ergänzung in der Begründung zu 1.1 des FS-E die zukünftige Bedeutung des Ausbaus der Infrastruktur für Elektromobilität. Auf darüber hinausgehende Festlegungen insb. zum Angebot von Dienstleistungen sollte verzichtet werden, da sie über den regionalplanerischen Aufgabenbereich hinausreichen.	<b>Änderung des Entwurfs: unter 4 des FS-E wird ein weiterer Grundsatz eingefügt:</b> "(G) Um die Kombination zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sollen an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl vorgehalten werden." <b>in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vorletzte Absatz wie folgt neu gefasst:</b> "Das Fahrrad eignet sich insbesondere für Wege in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes sollen daher zur Erleichterung des Übergangs auf öffentliche Verkehrsmittel in ausreichender Kapazität attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten (ggf. inkl. Flächen für Mietradsysteme, vandalismussichere Abstellmöglichkeiten und Ladestationen für Elektrofahrräder) an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger (Haltestellen, Umsteigebahnhöfe, Pendlerparkplätze, etc.) vorgehalten werden."
47	Gemeinde Palling	21.12.2016	Der Entwurf zur Fortschreibung des Kapitels "Verkehr" des Regionalplans Südostoberbayern wird zur Kenntnis genommen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
47	Gemeinde Palling	21.12.2016	Der Ausbau der B 299/B 304 zwischen Neuötting und Traunstein wird als unbedingt notwendig erachtet, da damit der Verkehrsdruck auf Nebenstraßen, die als Ausweichrouten benutzt werden, vermindert werden kann. Die Auswahl des Projekts als vordringliches Ziel unter Punkt 2.2 des FS-E wird deshalb begrüßt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
47	Gemeinde Palling	21.12.2016	Die Gemeinde wünscht Aussagen zu einer besseren überörtlichen Vernetzung der Radwegenetze.	Eine entsprechende Festlegung ist bereits unter 4 im FS-E als Grundsatz enthalten "Das kleinräumige Radwegenetz soll mit dem großräumigen – Landkreisgrenzen überschreitenden – verknüpft und zu einem möglichst flächendeckenden sicheren regionalen Radwegenetz entwickelt werden." Die konkrete Ausgestaltung ist Aufgabe der verschiedenen Planungsträger vor Ort.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN fordert den Regionalen Planungsverband auf, den vorliegenden FS-E entsprechend der Leitziele des LEP nochmal grundlegend zu überarbeiten und so konsistent zu gestalten, dass die Natur- und Umweltschutzziele erreicht werden können.	Das landesplanerische Leitziel, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen (vgl. Art. 5 BayLplG; LEP 1.1.1) ist durch eine nachhaltige Raumentwicklung, die die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange zu einer ausgewogenen Ordnung führt, zu verfolgen. Die Natur- und Umweltschutzziele stehen damit grundsätzlich gleichberechtigt neben den wirtschaftlichen und sozialen Zielen. Die Fortschreibung des Verkehrs-Kapitels ist in das nachhaltige Gesamtkonzept des Regionalplans entsprechend eingebettet. Daher ist das Kapitel Verkehr auch in Zusammenhang mit den übrigen Inhalten des RP zu lesen. Die Belange des Natur- und Umweltschutzes sind bspw. unter Kapitel B I des RP 18 genauer konkretisiert und gelten auch für den Bereich Verkehr.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN begrüßt, dass im Leitbild des FS-E (vgl. 1.1) eine Verkehrsvermeidung angestrebt wird, als Grundsatz die Flächeninanspruchnahme möglichst gering gehalten werden soll und eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen ist.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Für die Einhaltung der Festlegungen unter 1.1 des FS-E (2. Grundsatz) sind die unter Punkt 2 "Straßeninfrastruktur" und die in der Begründung unter Punkt 2.3 genannten Projekte nicht geeignet.	Die Fortschreibung des Verkehrs-Kapitels ist in das nachhaltige Gesamtkonzept des Regionalplans entsprechend eingebettet. Die Festlegungen unter 1.1 richten sich auch und vor allem an die Fachplanungsträger und sind bei allen Detailplanungen zu berücksichtigen. Die unter 2.2 und 2.3 aufgeführten Maßnahmen sind Ausdruck einer Priorisierung und Konzentration auf die wichtigsten Verkehrsprojekte, um eine nachhaltige und zugleich leistungsfähige Verkehrsentwicklung zu erreichen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Im Leitbild fehlen wesentliche Grundsätze einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, Gesundheitsschutz, Schonung bisher unzerschnittener zusammenhängender Landschaften und Lebensräume).	Das Leitbild in 1.1 des FS-E enthält bereits entsprechende Festlegungen (u.a. geringe Flächeninanspruchnahme, umweltverträgliche Verkehrsabwicklung). Weiterhin legt 1.5 des FS-E fest, dass dem Schutz vor Lärmimmissionen ein besonderer Stellenwert einzuräumen ist. Die aufgezählten Belange des BN sind demnach mittels dieser allgemeinen Festlegungen erfasst. Zur Verdeutlichung, dass diese Festlegungen des Leitbilds auch dem Klimaschutz dienen, wird eine entsprechende Ergänzung in der Begründung zu 1.1 vorgeschlagen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 1.1 wird im fünften Absatz nach den Worten "Im Sinne einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung" eingefügt: "und des Klimaschutzes"</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Laut Klimaschutzplan 2050 soll im Sektor Verkehr der Treibhausgasausstoß bis 2030 deutlich gesenkt werden. Laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit werden Alternative Antriebe, ÖPNV, Schienen-, Rad- und Fußverkehr sowie die Digitalisierungsstrategie bei der Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 eine wichtige Rolle spielen. Diese Ziele sind auch im FS-E zu berücksichtigen.	Auch wenn der Klimaschutzplan 2050 nicht explizit genannt ist, streben die Festlegungen des FS-E die genannten Ziele an.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die aktuellen Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens zum Brenner-Nordzulauf sowie Beschleunigung/Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet, entsprechend der Ministervereinbarung vom 15. Juni 2012 zwischen den Verkehrsministern von Deutschland und Österreich, sind ebenfalls entsprechend in den FS-E aufzunehmen.	Das Trassenauswahlverfahren zum Brenner-Nordzulauf ist noch nicht abgeschlossen. Die zitierte Vereinbarung vom 12.6.2012 betrifft die Koordination der Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld – Innsbruck. Für den vorliegenden FS-E des Regionalplans sind daraus keine Inhalte abzuleiten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der Flughafen Salzburg muss mit dem ÖPNV verknüpft werden, damit er auch ohne Auto erreichbar ist.	Der Grundsatz "Auf einen besseren Anschluss des Flughafens Salzburg soll hingewirkt werden" (FS-E 1.2) ist offen gehalten und bezieht damit sowohl Straßen- und Schienenverkehr, als auch den ÖPNV mit ein. Weiterreichende Vorgaben stehen nicht in der Kompetenz des RPV.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Im FS-E finden sich keine konkreten Projekte zum Ausbau des ÖPNV.	Der FS-E beinhaltet, entgegen der Auffassung des Bund Naturschutzes, mehrere konkrete Festlegungen zum Ausbau des ÖPNV (vgl. 1.3, 3). Konkrete Projekte sind bspw. die Freihaltung einer Trasse für eine Regional-Stadt-Bahn (vgl. 3.3 (G)) und der Ausbau zentraler Verknüpfungsknotenpunkte für den ÖPNV (vgl. 1.3.2 (G)).	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Als Grundsatz soll eine Preisgestaltung genannt werden, die einen ökonomischen Anreiz für den Umstieg von Autos zum ÖPNV bietet und ärmeren Bevölkerungsschichten die Möglichkeit zur Mobilität öffnet. Dies ist eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität im ländlichen Raum.	Die Ausgestaltung von konkreten Angeboten des ÖPNV liegt in der Zuständigkeit der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Ein wesentlicher Teil der CO2-Reduzierung muss auch durch Verkehrsvermeidung in der Fläche durch einen verstärkten Ausbau des landkreisübergreifenden ÖPNV-Netzes, auch an Wochenenden, als Alternative zum individuellen PKW-Verkehr und einer Verbesserung der Verknüpfung zum ÖPNV sowie mehr Kapazität für Fahrräder in Bussen und Nahverkehrszügen, erreicht werden.	Der FS-E enthält entsprechende Festlegungen zur Verkehrsvermeidung (vgl. 1.1), zu einem verstärktem Ausbau des landkreisübergreifenden ÖPNV-Netzes (vgl. 1.3), der Verbesserung der Verknüpfung und der Mitnahmekapazitäten von Fahrrädern im ÖPNV (vgl. 4).	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN begrüßt, dass dem Schutz der betroffenen Wohnbevölkerung vor Lärmimmissionen ein besonderer Stellenwert eingeräumt wird. Dieser Stellenwert ist bei den Planungen nicht erkennbar. Es wäre unbedingt notwendig, dass z.B. der Ausbau der A8 so gestaltet wird, dass keine Lärmerhöhung durch eine Zunahme der Geschwindigkeiten entsteht und auch bei einem 4-spurigen Ausbau Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden.	Der FS-E beschränkt sich nur auf allgemeine Festlegungen zum Lärmschutz, die Ausgestaltung in der Detailplanung bleibt den zuständigen Fachplanungsträgern vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die Liste der Straßenbauprojekte des FS-E muss deutlich reduziert werden. Grund: Belange von Klimaschutz, Flächenschutz, Ressourcenschutz und Vorrang der Ökologie.	Die Schwerpunktsetzung des Regionalplans erfolgt aus Sicht der Interessen der Region und bezieht sich deshalb auf die raumbedeutsamen Verkehrsachsen. Um die Leistungsfähigkeit des Verkehrs zu gewährleisten wird im FS-E einzelnen an den wichtigsten Verkehrsachsen der Region gelegenen Projekten mit regionaler Bedeutung Priorität eingeräumt. Im Übrigen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens - unter Berücksichtigung der vorgebrachten Argumente - die Festlegungen zu den einzelnen Maßnahmen erneut überprüft und z.T. modifiziert.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die beginnende E-Mobilität bietet die Chance zu einem umweltverträglicheren Verkehr. Deshalb sind Maßnahmen zur Verbesserung der E-Ladeinfrastruktur notwendig.	Im Leitbild des FS-E (vgl. 1.1) ist ein Grundsatz enthalten, wonach der Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität von besonderer Bedeutung ist. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Bei batteriebetriebenen Fahrzeugen besteht ein enger Zusammenhang von Geschwindigkeit und Reichweite. Dies wird zu einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit führen und durch die Möglichkeiten des "autonomen" PKW- und LKW-Verkehrs ist eine bessere Nutzung des Verkehrsraums möglich. Dies ist bei allen Straßenaus- und -neubauplänen zu berücksichtigen.	Die aus der angesprochenen technischen Entwicklung möglicherweise resultierenden Anforderungen an die Straßeninfrastruktur sind derzeit nicht absehbar.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der 6-streifige Ausbau der A8 von Rosenheim bis zur Landesgrenze ist aus dem FS-E (2.2 (Z)) zu streichen. Grund: Unwirtschaftlichkeit, geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis, Klimaschutz, ökologische Gebiete, Lärmschutz, Flächenverbrauch. Es soll vielmehr eine maßvolle und bestandsorientierte 4+2-Lösung zur Verbesserung der A 8 östlich von Rosenheim angestrebt werden.	Aus regionalplanerischer Sicht stellt die A 8 eine sowohl regional als auch überregional bedeutsame Verkehrsachse dar. Daher sieht der FS-E einen sechsstreifigen Ausbau vor. Die Ausgestaltung im Detail, insb. auch die Frage der Dimensionierung von Standstreifen bleibt den Fachbehörden vorbehalten. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Im Hinblick auf den Klimaschutz und den Schutz der Bevölkerung muss für die A 8 ein generelles Tempolimit und ein aktiver und optimaler Lärmschutz geplant werden.	Die Festlegung von Tempolimits liegt nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der 6-streifige Ausbau der A 8 von der Anschlussstelle Traunstein-Siegsdorf bis zur Landesgrenze ist nicht im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 enthalten und daher auch aus dem Regionalplan zu streichen.	Der Regionalplan dient als überfachlicher Rahmen und nicht der Wiedergabe fachplanerischer Ziele (z.B. BVWP). Die Schwerpunktsetzung des Regionalplans erfolgt aus Sicht der Interessen der Region und bezieht sich deshalb auf die raumbedeutsamen Verkehrsachsen. Diesem Verständnis liegt auch der Fortschreibungsentwurf zugrunde.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Im Rahmen der Korridoruntersuchungen zur Beschleunigung/Verbesserung der Strecke Innsbruck - Salzburg wurde der Korridorbereich Ost ermittelt. Da jede Variante des Ost-Korridors entlang der A8 läuft, fordert der BN den Stopp der laufenden Verfahren zum A 8 Ausbau von Rosenheim - Bernau bis zur Entscheidung über diesen Korridor und der zukünftigen Trassenführung. Es ist zu prüfen, ob eine Bündelung und/oder eine gemeinsame Baudurchführung möglich ist, um eine zusätzliche Belastung der Anwohner zu vermeiden.	Der FS-E beschränkt sich darauf, den Ausbau der A 8 als regionalplanerisch vordringliches Verkehrsprojekt festzulegen. Die Art und Weise der Verwirklichung dieses Projektes liegt im Aufgabenbereich der Fachplanungsträger.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN lehnt die Freihaltung des Trassenabschnitts der B 15 neu von der Regionsgrenze bis südlich von Haag ab und fordert die Streichung der Linienführung aus dem RP 18. Der BN verweist auf seine Stellungnahme vom 04.09.2015 (Anhörungsverfahren 11. FS RP 18). Darin wird die Trasse aus verschiedenen Gründen abgelehnt: Flächenverbrauch, Zerstörung Landschaftsbild/ Naturschutz, Vernichtung wertvoller Böden.	Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Die regionalplanerische Freihaltung der Trasse impliziert jedoch keine Vorwegnahme des fachplanerischen Trassenauswahlprozesses, sondern sichert nur die bereits grob konkretisierte Planungsvariante bis zu einer abschließenden Variantenentscheidung. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN befürwortet die Einführung einer LKW-Maut für alle Straßen und lehnt alle im FS-E genannten Ortsumfahrungen ab. Gründe: Hoher Flächenverbrauch, Eingriff in hochwertige Natur- und Landschaftsräume.	Die Festlegung einer LKW-Maut liegt nicht im Aufgabenbereich der Regionalplanung. Die im FS-E enthaltenen Ortsumgehungen sichern entweder besondere regionale oder sogar überregionale Verbindungsqualitäten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN hält die OU Bad Reichenhall (vgl. FS-E 2.2) für überflüssig. Grund: Entlastungswirkung ist nicht gegeben	Die OU Bad Reichenhall ist im BVWP 2030 dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Neben der Entlastung des Stadtgebietes von Bad Reichenhall dient sie der Erhöhung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs und verbessert den Verkehrsfluss auf der überregional wichtigen Bundesverkehrsstraße.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN lehnt den Ausbau der B 299/ B 304 von Neuötting bis Traunstein ab. Im FS-E wird er als Kette von Ortsumfahrungen dargelegt, die in Wahrheit eine Neutrassierung bedeuten. Im Jahr 2002 wurde ein ROV zur Neutrassierung der B 299/B 304 durchgeführt. Die Zielvorgabe für das Projekt war und ist eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung der A 94 bis zur A 8. Nun soll in Salomitaktik mit einzelnen Ortsumfahrungen die damals nicht weiter verfolgte Neutrassierung in Einzelabschnitten durchgeführt werden. Ablehnungsgründe: negative Auswirkungen auf Menschen und Schutzgüter (siehe Umweltbericht), Zerstörung von Hangleitwäldern und Laubbaumbeständen, Verlust landwirtschaftlicher Flächen, Gefährdung der regionalen Ernährungssicherheit mit gesunden Lebensmitteln, steigende Verkehrszahlen aus übergeordneten Verkehrsströmen.	Eine weitestgehende ortsdurchfahrtsfreie Verbindung zwischen A 8 und A 94 im Zuge der B 299 / B 304 liegt im verkehrlichen Interesse der Region, hat darüber hinaus aber auch großräumige Bedeutung. Daher legt der FS-E auf Projekte auf dieser Verkehrsachse einen besonderen Schwerpunkt. Eine - dem regionalplanerischen Betrachtungsmaßstab entsprechende - grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen entlang der freizuhaltenen, bereits auf raumplanerischer Ebene hinreichend konkretisierten Trassen ist der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht zu entnehmen. Der Grad der tatsächlichen Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen liegt in der Verantwortung der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine entsprechende Beteiligung bleibt den Fachbehörden vorbehalten. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Bau des Aubertunnels kann eine innerörtliche Entlastung für Altenmarkt bringen. Bau des Tunnels führt zu einer Harmonisierung des Verkehrsflusses und damit zu einer Reduzierung von Schadstoffen und Feinstäuben.	Der B 304 kommt im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der westlichen Regionsgrenze die Funktion einer Hauptverbindung an den Verdichtungsraum München zu. Der Bau des Aubertunnels schafft nicht nur eine innerörtliche Entlastung, sondern trägt neben der OU Obing, der OU Forsting und der höhenfreien Bahnquerung in Reitmehring dazu bei, dass die B 304 die Verkehrsleistung entsprechend ihrer überregionalen Bedeutung erfüllen kann.	<b>Änderung des Entwurfs: in Ziel 2.2 des FS-E wird folgender Spiegelstrich angefügt:</b> "- Ausbau der Bundesstraße B 304 zwischen Altenmarkt a.d.Alz und westlicher Regionsgrenze mit Aubertunnel und den Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing) sowie dem Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring." <b>in der Begründung zu 2.2 wird am Ende des fünften Absatzes eingefügt:</b> "Darüber hinaus hat die B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der Regionsgrenze im Westen eine überregionale Bedeutung für die Verkehre vom bzw. in den Verdichtungsraum München." <b>In der Begründung zu 2.3 des FS-E werden im ersten Spiegelstrich die Worte</b> "Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing), Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring sowie" <b>gestrichen und das Wort "Umfahrungen" durch das Wort "Umgehungen" ersetzt.</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	OU Altenmarkt ist aus dem FS-E zu streichen. Gründe: Neubelastung, Zerschneidung, Anwohner, Induzierung neuer Verkehrsströme, Eingriffe in Leitenhänge des Trauntals	Die OU Altenmarkt ist Teilmaßnahme im Zuge der B 299/ B 304. Eine weitestgehende ortsdurchfahrtsfreie Verbindung zwischen A 8 und A 94 liegt im verkehrlichen Interesse der Region, hat darüber hinaus aber auch großräumige Bedeutung. Daher legt der FS-E auf Projekte auf dieser Verkehrsachse einen besonderen Schwerpunkt. Das Vorhaben ist im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft. Eine - dem regionalplanerischen Betrachtungsmaßstab entsprechende - grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen entlang der Trasse ist der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht zu entnehmen. Der Grad der tatsächlichen Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen liegt in der Verantwortung der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN lehnt die OU Tacherting (vgl. FS-E 2.2) ab. Grund: Auslastung zu gering, Flächenverbrauch, Landschaftszerstörung, Lage abseits der Gewerbegebiete (Vorbeplanung am Bedarf), aktuelles Vortreiben der Ostspange um Traunreut (doppelter Flächenverbrauch)	Auch die OU Tacherting ist Teilmaßnahme im Zuge der B 299, die im verkehrlichen Interesse der Region liegt und darüber hinaus auch eine großräumige Bedeutung hat. Das Vorhaben ist im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft. Eine - dem regionalplanerischen Betrachtungsmaßstab entsprechende - grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen entlang der Trasse ist der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht zu entnehmen. Der Grad der tatsächlichen Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen liegt in der Verantwortung der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN lehnt den Bau der OU Nunhausen/Matzing (vgl. FS-E 2.2) aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrszahlen und dem großen Flächenverbrauch ab.	Die OU Nunhausen/Matzing als Maßnahme zur Verlegung zwischen Hörpolding und Matzing liegt als Teilmaßnahme im Zuge der B 304 zwischen A 8 und A 94 im verkehrlichen Interesse der Region, hat darüber hinaus aber auch großräumige Bedeutung. Das Vorhaben ist im BVWP 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft. Eine - dem regionalplanerischen Betrachtungsmaßstab entsprechende - grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen entlang der Trasse ist der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht zu entnehmen. Der Grad der tatsächlichen Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen liegt in der Verantwortung der Fachplanungsträger und ist nicht Aufgabe der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN begrüßt den Ausbau der Bahnstrecke München - Mühldorf - Freilassing (vgl. FS-E 3.1).	-	<b>Kenntnisnahme</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Nach Ansicht des BN besteht bzgl. des Brennerzulaufes kein Bedarf einer Neubaustrecke. Im FS-E sollte deshalb die Forderung nach Ertüchtigung der Bestandsstrecke (Lärmschutz) aufgenommen werden. Für den Fall eines Neubaus sollten gewisse Voraussetzungen erfüllt sein und entsprechend in den FS-E übernommen werden. Dies sind nach Ansicht des BN folgende Punkte: - alle Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung im Bahnnetz sind ausgeschöpft - durch die Neubaustrecke findet eine spürbare Reduzierung des LKW-Verkehrs auf der A 93 Inntalautobahn und der A 8 München Salzburg statt. - es wird die umweltverträglichste Trasse gemäß Trassenauswahlverfahren gewählt und nicht die kostengünstigste - der Personennahverkehr wird durch die Neubaustrecken nicht beeinträchtigt und - der Bau des Südzulaufes ist realisiert, bzw. sichergestellt.	Die betreffende Maßnahme zwischen Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein) als Teil des Brennerzulaufes ist als Vorhaben im vordringlichen Bedarf im Bedarfsplan für Bundesschienenwege enthalten. Gemäß § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die fachplanerische Zulassungsentscheidung verbindlich. Es besteht keine Veranlassung, diese Bewertung für regionalplanerische Festlegungen in Zweifel zu ziehen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Beschleunigung/Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet wird bisher nicht als Maßnahme im FS-E erwähnt. Da im Rahmen der Korridoruntersuchungen durch DB und ÖBB der sogenannte Korridorbereich Ost ermittelt wurde, hält der BN eine Berücksichtigung dieses Projekts bei der Fortschreibung für notwendig. Auch hier sollte, ähnlich wie für den Brennerzulauf definiert werden, unter welchen Voraussetzungen dieser Streckenneubau erfolgen soll. Da diese Beschleunigung/Verbesserung keinen Nutzen für die Anlieger darstellt, muss mindestens sichergestellt werden, dass keine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand eintritt (Lärmschutz, Schadstoffe).	Für die angesprochene Verbindung genügen aus regionaler Sicht die allgemeinen Festlegungen zum Ausbau des Schienennetzes (einschließlich Lärmschutz).	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Ein weiterer Ausbau des Bahnhofes Traunstein als Knotenbahnhof (vgl. FS-E 3.2) ist nicht nötig, viel wichtiger wäre es, die Anbindemöglichkeiten nicht zu reduzieren.	Für die bessere Erreichbarkeit zwischen den Netzachsen und zur Stärkung der Nord-Süd-Verbindungen der Region ist der Bahnhof Traunstein von Bedeutung. Eine weitere Stärkung erscheint sinnvoll.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die Strecke Traunstein-Garching-Mühldorf muss wieder durchgehend befahren werden, um die Verknüpfung der Strecken München-Salzburg und München-Mühldorf-Freilassing zu verbessern und die Anbindung an den Nordosten Bayerns zu ermöglichen.	Für die angesprochene Verbindung genügen die allgemeinen Festlegungen zum Ausbau des regionalen Schienenpersonenverkehrs.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Als Maßnahme zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes nach Salzburg ist eine Koordination der S-Bahn Salzburg-Freilassing mit der Verbindung Freilassing-Rosenheim-München anzustreben.	Das Anliegen ist im Grundsatz 1.3.3 des FS-E enthalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die Erweiterung der S-Bahn von Salzburg bis Traunstein ist als Ziel im FS-E aufzunehmen, da diese Maßnahme auch im Masterplan Salzburg vorgesehen ist.	Für die angesprochene Verbindung genügen die allgemeinen Festlegungen zum Ausbau des regionalen Schienenpersonenverkehrs bzw. zum Großraum Salzburg.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der BN begrüßt das Ziel der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Grafing-Wasserburg durch Elektrifizierung und Taktverdichtung. Damit wäre auch die Anbindung an das S-Bahnnetz München wesentlich verbessert.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die vorhandene Strecke Wasserburg-Bahnhof - Wasserburg ist wieder in Betrieb zu nehmen.	Der FS-E verweist in der Begründung auf die Option zur Wiederinbetriebnahme der Strecke Wasserburg-Bahnhof - Wasserburg-Stadt (vgl. FS-E 3.5 (B)).	<b>Kenntnisnahme</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Die Infrastruktur ist auch für den innerörtlichen Radverkehr (z.B. Traunstein) auszubauen.	Planungsebene des Regionalplans sind die überörtlichen Verkehrsverbindungen. Zugleich verweist der FS-E in der Begründung zu 4 auf die Bedeutung eines abgestimmten Ausbaus der kommunalen (damit auch innerörtlichen) und regionalen Fahrradinfrastruktur.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
48	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	21.12.2016	Der Ausbau der Alpensegelflugschule Unterwössen (vgl. FS-E 5.3) ist abzulehnen. Gründe: Lärmbelästigung von Mensch (Anwohner, Touristen) und Tier (NSG, FFH, Chiemsee)	Der FS-E sieht in 5.3 lediglich einen "maßvollen" Ausbau der Alpensegelflugschule vor und verweist darauf, dass dieser "unter besonderer Berücksichtigung ökologischer und lärmschützender Belange" vorgesehen werden kann. Den genannten Belangen wird damit Rechnung getragen. Die Abstimmung der Belange im Detail wäre ggf. den Fachplanungsträgern vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
49	Privatperson, Buchbach	21.12.2016	Widerspruch gegen die Freihaltung der Bestandstrasse der B 15 neu. Gründe: - Bisherige Auslastung der B 15 ist zu gering, - Verweis auf einen Beschluss der Gemeinde Buchbach, der sich gegen die raumgeordnete Trasse von 1979 wendet.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Die Gemeinde Buchbach hat im vorliegenden Verfahren keine Stellungnahme abgegeben.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
49	Privatperson, Buchbach		Gegen eine Verwirklichung einer neuen Trasse für die B 15 sprechen weiter: Belastungen durch Immissionen, die Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen, die Zerstörung des wertvollen FFH-Gebiets "Thalhamer Moos".	Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zu Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen der freigehaltenen Trasse kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
49	Privatperson, Buchbach		Statt der B 15neu könnten die B 15 (bestehend) oder Flughafentangente Ost (St 2580) ausgebaut werden, Planfeststellungsverfahren für den 3-streifigen Ausbau zwischen Erding Nord (St 2084) und Erding Süd (B 388) bereits 2015 eingeleitet.	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhalten, sondern eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Variante beinhalten würde) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgreifen. Die St 2580 im Landkreis Erding übernimmt keine relevante verkehrliche Funktion für die Region und kann die notwendige überregionale Verkehrserschließung in Nord-Süd-Richtung im Westen der Region nicht leisten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
49	Privatperson, Buchbach	21.12.2016	Der Privatperson erscheint es zukunftsweisender, den transnationalen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen (Anschluss an den Brenner-Basistunnel) und die digitale Infrastruktur zügig weiter auszubauen. Letzteres benötigen intelligente moderne Unternehmen dringend.	Eine Festsetzung bzgl. der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist im FS-E unter 1.4 (1. Grundsatz) enthalten. Der Ausbau der digitalen Infrastruktur ist nicht Bestandteil der 12. Fortschreibung.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
50	Privatperson, Schwindegg	21.12.2016	Die ehemalige Raumordnungstrasse der B 15 neu führt über das Anwesen der Privatperson. Die B 15 neu zerstört deren Lebensqualität.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist. Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Die Frage, ob und in welchem Maße private Grundstücke in Anspruch genommen werden, könnte erst im Falle einer konkretisierenden Fachplanung geklärt werden. Die nicht unerheblichen Umweltauswirkungen lassen sich der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnehmen.	Keine Änderung des Entwurfs
51	Privatperson, Schwindegg	21.12.2016	Die Privatperson sorgt sich um das Habitat "Thalhamer-Moos", sowie um seine Trinkwasserversorgung, die bisher über einen eigenen artesischen Brunnen erfolgt.	Der Umweltbericht verweist auf mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet 7739-371 (Isental mit Nebenbächen) und Biotope, die das Thalhamer Moos umfassen. Die Feststellung des Grades der Beeinträchtigung und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten. Die Betroffenheit des genannten artesischen Brunnens kann ebenfalls erst bei Vorliegen einer konkretisierten Planung bewertet werden.	Keine Änderung des Entwurfs
52	Privatperson, Schwindegg	21.12.2016	Zerschneidung des Thalhamer-Moos durch die B 15neu. Zum Schutz der Tierwelt ist ein Ausbau der B 15 (bestehend) besser geeignet.	Der Umweltbericht verweist auf mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet 7739-371 (Isental mit Nebenbächen) und Biotope, die das Thalhamer Moos umfassen. Der Grad der Beeinträchtigung und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten. In Bezug auf die Variante eines Ausbaus der bestehenden B 15 wird auf den angekündigten Trassenauswahlprozess verwiesen.	Keine Änderung des Entwurfs
53	Privatperson, o.O.	21.12.2016	Die Privatperson bittet, den Bau der B 15neu zu verhindern. Gründe: hohes prognostiziertes Verkehrsaufkommen, hohe Flächenversiegelung, Instandhaltung, Anstieg des Quellverkehrs, Lärmimmissionen.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
54	Privatperson, Reichertsheim	21.12.2016	Forderung der Herausnahme der im Regionalplan ausgewiesenen Trasse der B 15neu zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die B 15 südlich von Haag. Gründe: Zerstörung der (Kultur-)Landschaft, Erhöhung des Durchgangsverkehrs in der Region, Lärmimmissionen, Umweltverschmutzung, Steigerung des Verkehrsaufkommens, Erhöhung des Verkehrsdrucks auf das nachgelagerte Straßennetz, keine wichtige Verbindung für die Region.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
55	Landkreis Traunstein	21.12.2016	Die Fortschreibung wird ausdrücklich begrüßt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
55	Landkreis Traunstein	21.12.2016	Entsprechend der Verkehrsmengenkarte hat die B 299/B 304 ein wesentlich größeres Verkehrsaufkommen als die B 20 und damit zusammenhängend auch eine entsprechend hohe funktionale Bedeutung. Deshalb bittet der Landkreis Traunstein, um folgende Änderung in der Begründung zu 2.2 des FS-E: "Der B 299 / B 304 kommt als Verbindung der A 8 und der A 94 im Netz der Bundesfernstraßen zwar nicht die Verbindungsqualität wie der B 15 und der B 20 zu. Aus regionaler Sicht ist sie jedoch ein wichtiger Zubringer zur A 94 im Norden und zur A 8 im Süden". Änderung: "Der B 299 / B 304 kommt als Verbindung der A 8 und der A 94 im Netz der Bundesfernstraßen die gleiche Funktion wie der B 15 und der B 20 zu. Aus regionaler Sicht ist sie ein wichtiger Zubringer zur A 94 im Norden und zur A 8 im Süden".	Die zitierte Passage in der Begründung des FS-E zu 2.2 verweist lediglich darauf, dass nach dem BMVI der B 299/B 304 eine andere Verbindungsfunktionsstufe zukommt, als der B 15 und der B 20 (Stand März 2015). Der FS-E weicht explizit von dieser Einstufung des BMVI ab und bewertet in den Festlegungen unter 2.2 die Bedeutung der drei Nord-Südverbindungen im Zuge der B 15, B 20/21 und B 299/304 gleichrangig. Zur Verdeutlichung wird eine entsprechende Klarstellung in der Begründung vorgeschlagen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.2 wird im fünften Absatz folgende Ergänzung eingefügt: "... gemäß der Einstufung des BMVI (Stand: März 2015)" sowie das Wort "wichtiger" durch "gleichwertiger" ersetzt.</b>
55	Landkreis Traunstein	21.12.2016	Der Landkreis Traunstein bittet um die Aufnahme der OU Obing unter 2.2. Grund: OU Obing ist eine wichtige überregionale Ost-West-Verbindung von und zum Verdichtungsraum München.	Der Argumentation, dass der B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der westlichen Regionsgrenze die Funktion einer Hauptverbindung an den Verdichtungsraum München zukommt, so dass der B 304 auch in diesem Abschnitt noch die Qualität von überregionaler Bedeutung zugesprochen werden kann, kann gefolgt werden. Daher sollte dieser Abschnitt (einschließlich der OU Obing, der OU Forsting und der höhenfreien Bahnquerung in Reitmehring) in Ziel 2.2 aufgenommen werden	<b>Änderung des Entwurfs: in Ziel 2.2 des FS-E wird folgender Spiegelstrich angefügt:</b> "- Ausbau der Bundesstraße B 304 zwischen Altenmarkt a.d.Alz und westlicher Regionsgrenze mit Aubertunnel und den Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing) sowie dem Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring." <b>in der Begründung zu 2.2 wird am Ende des fünften Absatzes eingefügt:</b> "Darüber hinaus hat die B 304 im Abschnitt zwischen Altenmarkt a.d.Alz und der Regionsgrenze im Westen eine überregionale Bedeutung für die Verkehre vom bzw. in den Verdichtungsraum München." <b>In der Begründung des FS-E zu 2.3 werden im ersten Spiegelstrich die Worte</b> "Ortsumgehungen Obing und Forsting (Gde. Pfaffing), Bau einer höhenfreien Querung mit der Bahn in Reitmehring sowie" <b>gestrichen und das Wort "Umgehungen" durch das Wort "Umgehungen" ersetzt</b>
55	Landkreis Traunstein	21.12.2016	Im Trassenblatt zur OU Trostberg ist das Schutzgut Landschaft als neutral zu bewerten, da keine der genannten Gebiete von der OU betroffen sind. Der Landkreis Traunstein bittet deshalb bei der Bewertung das Zeichen (-) gegen das Zeichen (o) auszutauschen.	Die Einstufung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen erfolgte unter Einbindung (Scoping) der zuständigen Umweltbehörden. Das Ergebnis, dass mit einem entsprechend großräumigen Bauvorhaben einer OU - unbeschadet der Frage, ob und in welchem Umfang von dem Projekt die im Umweltbericht aufgezählten, formal festgesetzten Schutzgebiete berührt sind - Beeinträchtigungen des vorhandenen Landschaftsbildes einhergehen, erscheint plausibel und nachvollziehbar.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
56	Stadt Laufen	22.12.2016	Die Stadt Laufen nimmt zustimmend Kenntnis vom FS-E.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
57	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	22.12.2016	Redaktionelle Anmerkung: BVWP ist bereits vom Bundestag beschlossen worden. Bitte um Aufnahme des aktuellen Sachstandes.	In der weiteren Bearbeitung des FS-E findet der BVWP in der vom Bundestag beschlossenen Fassung Berücksichtigung.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
57	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	22.12.2016	Bezeichnung "TEN 17" ist veraltet. Seit 2013 gibt es neun sog. TEN-V-Kernnetzkorridore (TEN-T Core Network Corridors). Die Achse München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg ist Bestandteil des Rhein-Donau-Korridors zwischen Straßburg und dem Schwarzen Meer.	Die Begrifflichkeit ist, wie von der OBB hingewiesen wurde, veraltet. Der Entwurf wird entsprechend überarbeitet.	<b>In der Begründung des FS-E zu 3.1 wird der Satzteil "(Bestandteil der Transeuropäischen Netze-(TEN 17)" durch "(Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes-(TEN-V) „Rhein-Donau-Korridor")" ersetzt.</b>
57	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	22.12.2016	Die Stilllegung der Strecke Wasserburg-Bahnhof - Wasserburg-Stadt wurde mit Bescheid vom 12.02.2016 gegenüber der Stadt Wasserburg antragsgemäß genehmigt. Der Bescheid wurde gerichtlich angegriffen. Klage wurde in erster Instanz abgewiesen. Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.	Die beschriebene Entscheidung mit nachfolgendem Gerichtsverfahren wird zur Kenntnis genommen; sie macht eine Änderung in der Begründung zum FS-E nicht notwendig.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
57	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr	22.12.2016	Die OBB schlägt vor folgenden Grundsatz unter Punkt 4 an 3. Stelle (nach der Wegweisung) aufzunehmen: "(G) Um die Kombination zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sind an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger (Bahnhöfe, Haltestellen, Pendlerparkplätze, etc.) attraktive Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl vorzuhalten."	Der Vorschlag Fahrradabstellanlagen in den FS-E aufzunehmen, wird übernommen. Der FS-E wird unter 4 um einen entsprechenden Grundsatz ergänzt.	<b>Änderung des Entwurfs: unter 4 des FS-E wird ein weiterer Grundsatz eingefügt:</b> "(G) Um die Kombination zwischen Fahrrad und anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sollen an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl vorgehalten werden." <b>in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vorletzte Absatz wie folgt neu gefasst:</b> "Das Fahrrad eignet sich insbesondere für Wege in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes sollen daher zur Erleichterung des Übergangs auf öffentliche Verkehrsmittel in ausreichender Kapazität attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten (ggf. inkl. Flächen für Mietradsysteme, vandalismussichere Abstellmöglichkeiten und Ladestationen für Elektrofahrräder) an den Verknüpfungsstellen der verschiedenen Verkehrsträger (Haltestellen, Umsteigebahnhöfe, Pendlerparkplätze, etc.) vorgehalten werden."
58	<b>Handwerkskammer für München und Oberbayern</b>	22.12.2016	Aus Sicht der Handwerkskammer für München und Oberbayern ist eine stärkere Konkretisierung der Projekte sowie eine verbindliche Verankerung im Regionalplan dringend erforderlich, um die Region Südostoberbayern zukunftsfähig zu entwickeln.	Für eine über die im FS-E enthaltenen Festlegungen hinausgehende Konkretisierung von Verkehrsprojekten fehlen die erforderlichen fachplanerischen Grundlagen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Die Handwerkskammer bemängelt den Wegfall des Punktes "Nachrichtenwesen".	Die Fortschreibung ist lediglich eine Teilfortschreibung des Kapitels B VII "Verkehr und Nachrichtenwesen", in der die Unterkapitel 1 bis 6 überarbeitet werden. Die bisherigen Festlegungen im Bereich Nachrichtenwesen bleiben bestehen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Insbesondere die steigenden Pendlerbewegungen in den Ballungsraum München erfordern eine adäquate Ertüchtigung und den Ausbau des Schienen- und Straßennetzes. Angesichts der zunehmenden Verkehrsbelastung im Planungsgebiet bedarf es dabei eines zukunftsweisenden, verkehrsträgerübergreifenden Konzepts mit entsprechender Priorisierung von Einzelmaßnahmen, die sich im Regionalplan wiederfinden.	Der FS-E enthält entsprechende Festlegungen zur Ertüchtigung und dem Ausbau des Schienen- und Straßennetzes vor allem auch zur verkehrlichen Erschließung des "Ballungsraums" München. Als verkehrsträgerübergreifendes Konzept beinhaltet er auch eine gewisse Schwerpunktsetzung aus regionaler Perspektive.	<b>Kenntnisnahme</b>
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Bei den weiteren Planungen zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen muss verstärkt darauf geachtet werden, dass parallele Erschließungsstränge sämtlicher Verkehrsträger, die einer Ertüchtigung bedürfen, nicht zeitgleich in die Bauphase überführt werden.	Die Abstimmung bei der Umsetzung der Maßnahmen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Fachplanungsträger.	<b>Kenntnisnahme</b>
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Ortsumfahrungen bringen positive Effekte für den Ortskern mit sich. Eine Ortsumfahrung sollte aber immer so gestaltet sein, dass potentielle Kunden der lokal ansässigen Betriebe nicht verloren gehen.	Die konkrete Gestaltung von Ortsumfahrungen liegt im Kompetenzbereich der zuständigen Fachplanungsträger.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Es muss sichergestellt werden, dass durch die Realisierung der Maßnahmen bestandskräftig genehmigte Gewerbebetriebe nicht in ihrem Wirtschaften sowie ihren Entwicklungsmöglichkeiten beeinträchtigt oder gar gefährdet werden.	Die Berücksichtigung der Belange der bestehenden Gewerbebetriebe bei der Realisierung von Verkehrsprojekten bleibt den jeweils zuständigen Fachplanungsträgern vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
58	Handwerkskammer für München und Oberbayern	22.12.2016	Die Handwerkskammer bittet, bei der planerischen Umsetzung der Reduzierung von höhengleichen Bahnübergängen, darauf zu achten, dass dies nicht zu Lasten größerer Maschinen bzw. des LKW-Verkehrs aufgrund von Höhen- und Gewichtseinschränkungen geht.	Die angesprochene Frage der geeigneten Dimensionierung von Brücken- und Tunnelbauwerken ist Aufgabe der jeweils zuständigen Fachplanungsträger.	<b>Kenntnisnahme</b>
59	<b>Markt Haag i.OB</b>	22.12.2016	Der Markt Haag begrüßt ausdrücklich die geplanten Maßnahmen unter 1.2 des FS-E. Besonders: Bahnstrecke Mühldorf a.Inn - München über Flughafen München; verbesserte Erreichbarkeit von Fernverkehrsverbindungen am Bahnknoten München.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
59	Markt Haag i.OB	22.12.2016	Der Markt Haag fordert den landschaftsschonenden und ortsdurchfahrtsfreien Ausbau der B 15 generell auf der bestehenden Trasse, nicht nur südlich von Haag i.OB. Grund: Vermeidung von Flächenverbrauch, Erhalt des Markts Haag als attraktiver Wirtschaftsstandort	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhalten, sondern eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Variante treffen würde) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgreifen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
59	Markt Haag i.OB	22.12.2016	Besonders die Maßnahmen in Punkt 3.1 (Ausbau und Elektrifizierung der Trasse München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg) und 3.5 (Ausbau der Strecke Grafing-Bahnhof - Wasserburg) stellen eine erhebliche Verbesserung für Berufspendler dar und sind dringend erforderlich.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
60	<b>Privatperson, Reichertsheim</b>	22.12.2016	Es wird gefordert, die B 15neu aus dem FS-E zu streichen. Gründe: OU entlang der B 15 (bestehend) ausreichend, zumal die Trasse südlich von Haag auf die zweispurige Bestandstrasse mündet.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
61	Privatperson, o.O.	22.12.2016	Es wird sich gegen die B 15 neu ausgesprochen. Gründe: Erhalt von Landschaft, Umwelt, Lebensqualität, Arbeitsplätzen, widerspricht Artikel 141 der Bayerischen Verfassung; Alternative: sinnvolle Verkehrslenkung, Ausbau vorhandener Straßenführungen, Förderung des ÖPNV	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan. Je nach Ausführungsvariante würde die Verwirklichung eines Projektes zum Neubau bzw. Ausbau der B 15/B 15neu in unterschiedlichem Maße Konflikte mit den genannten Belangen mit sich bringen. Eine grobe Abschätzung der Umweltauswirkungen kann der Trassenübersicht im Anhang zum Umweltbericht entnommen werden. Die regionalplanerische Freihaltung der Trasse impliziert jedoch keine Vorwegnahme des fachplanerischen Trassenauswahlprozesses, sondern sichert nur die bereits grob konkretisierte Planungsvariante bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs
62	Deutscher Wetterdienst	22.12.2016	Es bestehen keine Bedenken gegen die geplante 12. Teilfortschreibung "Verkehr" des Regionalplans Südostoberbayern.	-	Kenntnisnahme
63	Privatperson, Buchbach	22.12.2016	Die Freihaltung der B 15neu zwischen der Regionsgrenze in Buchbach und dem Anschluss an die bestehende B 15 südlich von Haag i.OB steht im Widerspruch zum Beschluss des Gemeinderates Buchbach vom 09.12.2014. Dort heißt es: "Der Markt Buchbach lehnt daher den von der Bauverwaltung - Anfang 2014 gemeldeten Trassenvorschlag B 15neu sowie die raumgeordnete und linienbestimmte Trasse von 1979 ab."  Argumente gegen die B 15neu (die bereits im Anhörungsverfahren zum BVWP eingebracht wurden): - Höhe der Durchgangsverkehre rechtfertigt die Maßnahme nicht. Es bestehen nur punktuelle Belastungen - Produktion einer massiven Zunahme des Verkehrs mit allen Emissionen - Querung europarechtlich geschützter FFH-Gebiete (Thalhamer Moos) - Zerstörung intakter landwirtschaftlich geprägter Wirtschaftsstrukturen - Kontraproduktive Wirkung auf Verkehrsvermeidung, Regionalisierung von ökonomischen Prozessen	Die Gemeinde Buchbach hat im laufenden Anhörungsverfahren zum FS-E keine Stellungnahme abgegeben. Der Fortschreibungsentwurf in Bezug auf die Trasse der B 15neu enthält im Übrigen keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan. Mit dieser Festlegung wird lediglich eine mögliche Option für eine Trasse freigehalten. Dem ergebnisoffenen Trassenauswahlprozess, auf den auch der BVWP in Bezug auf die B 15 im Abschnitt zwischen Landshut und Rosenheim verweist, wird damit nicht vorgegriffen. Die Feststellung des verkehrlichen Bedarfs, des Grades der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den übrigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleiben dem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs
63	Privatperson, Buchbach	22.12.2016	Fragwürdig ist die Argumentation zu 2.2 des FS-E. In der strategischen Planung europäischer Nord-Süd-Verbindung (Zulauf Brenner Basistunnel) ist von einer Autobahn-Trasse östlich Nürnberg-München-Rosenheim nicht die Rede. Die EU ist darüber hinaus auf den Zulauf per Eisenbahn fokussiert und gerade nicht auf den Verkehrsträger Straße.	Die großräumige Straßenverbindung zwischen Landshut und Rosenheim dient nicht als "Zulauf" zum Brenner Basistunnel. Eine Autobahn-Trasse östlich Nürnberg-München-Rosenheim ist nicht Gegenstand des vorliegenden FS-E.	Keine Änderung des Entwurfs
63	Privatperson, Buchbach	22.12.2016	Es ist deutlich, dass der FS-E die prognostizierte Zunahme an Güterverkehren auf der Straße positiv befördern möchte (siehe auch der Verweis auf die GVZ in 1.4 des FS-E).	GVZ im allgemeinen dienen der Verladung von Gütern zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist im FS-E unter Punkt 1.4 enthalten und entspricht dem Leitbild der Verkehrsentwicklung, den Straßenverkehr zu reduzieren bzw. eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung durchzusetzen (vgl. FS-E 1.1).	Keine Änderung des Entwurfs
63	Privatperson, Buchbach	22.12.2016	Der FS-E enthält auch positive Ansätze in Bezug auf ÖPNV und Regionalisierung.	-	Kenntnisnahme

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
64	Privatperson, Heldenstein	22.12.2016	Die im FS-E unter 2.2 genannte Trasse der B 15neu ist mit jener von 1979 identisch und daher abzulehnen. Verweis auf die ablehnenden Gemeinderatsbeschlüsse der Gemeinden Buchbach vom 09.12.2014 und Heldenstein.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Die Gemeinden Buchbach und Heldenstein haben zum vorliegenden Fortschreibungsentwurf nicht Stellung genommen.	Keine Änderung des Entwurfs
65	Privatperson, Rechtmehring	22.12.2016	Es wird analog zur Trasse der B 15neu von Haag bis Rosenheim für eine Korridorfreihaltung und einen bestandsnahen Ausbau entlang der bestehenden B 15 zwischen Landshut und Haag plädiert. Gründe: Kostenersparnis, kein Bedarf, geringere Beanspruchung der Natur, schnellere Realisierung möglich	Die beantragte Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung (die nicht nur eine Freihaltung beinhaltet, sondern eine Entscheidung zugunsten einer konkreten Variante) würde der Variantendiskussion vor Ort vorgehen.	Keine Änderung des Entwurfs
66	Privatperson, Reichertsheim	23.12.2016	Es wird sich gegen die Ausbaupläne der B 15neu zwischen Buchbach und Haag gewandt. Gründe: weitere Verschlechterung/Gefährdung des Trinkwassers, Zerstörung von Lebensraum und Landschaft, hoher Flächenverbrauch. Mobilität sollte nicht oberste Priorität haben.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs
66	Privatperson, Reichertsheim	23.12.2016	Alternative: Ausbau der bestehenden B 15	Die Änderung zugunsten des Ausbaus im Zuge der bestehenden B 15 auch nördlich von Haag kann sich – anders als der Bestandsausbau von Haag nach Rosenheim – weder auf den Beschluss des Ministerrats noch auf eine Vorgabe des Fachplanungsträgers stützen. Eine entsprechende Festlegung zugunsten einer konkreten Variante würde einer offenen Variantendiskussion vor Ort vorgehen.	Keine Änderung des Entwurfs

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
67	Planungsverband Region Oberland	21.12.2016	Es besteht keine unmittelbare Betroffenheit für die Region Oberland. Es ist grundsätzlich nicht zu erwarten, dass mit den veränderten RP 18-Festlegungen negative Wirkungen einhergehen, die nicht mit den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Oberland zu vereinbaren sind.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
67	Planungsverband Region Oberland	21.12.2016	Begrüßt wird, dass nach Ziel 2.2 die A 8 zwischen Rosenheim und Grenzübergang Bad Reichenhall/Salzburg landschaftsschonend sechsstreifig auszubauen ist. Gründe: Herausragende Bedeutung für die verkehrliche Anbindung der Region Oberland in Richtung Osten.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
68	Gemeinde Griesstätt	22.12.2016	Die Gemeinde Griesstätt stellt fest, dass keine Belange ihrer Gemeinde von der 12. Teilfortschreibung "Verkehr" betroffen sind.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
69	Bundesministerium der Verteidigung (beteiligt über StMFLH)	21.12.2016	Im FS-E können Belange der Bundeswehr berührt sein. Inwieweit eine Beeinträchtigung der Belange der Bundeswehr vorhanden ist, ist im Einzelfall zu prüfen. Die Bundeswehr behält sich daher vor, im Rahmen von Beteiligungsverfahren Einwendungen geltend zu machen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
70	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (beteiligt über StMFLH)	21.12.2016	In Kapitel 3.1 des FS-E sollte das Ziel im 2. Absatz, 1. Anstrich, dass "Mühldorf a.Inn als Haltestelle im Fernverkehr eingerichtet werden" solle, als Grundsatz gefasst werden. Grund: Angebotsplanung im Schienenverkehr obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen; die Angebotsplanung sowie Aufgaben zum Bau und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur des Bundes sind ausschließlich der Eisenbahnverkehrsverwaltung zugeordnet und bundesgesetzlich geregelt. Sie sind somit einer Regelung durch Landesbehörden nicht zugänglich.	Die Festlegung für den Bahnhof Mühldorf a.Inn steht im Zusammenhang mit dem angestrebten Ausbau der "Magistrale für Europa". Damit diese einen entsprechend starken positiven Effekt auf die räumliche Entwicklung der Region haben kann, muss sichergestellt werden, dass sie über einen geeigneten Fernhalt in der Region verfügt. Um aber klarzustellen, dass der Regionalplan insoweit nicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen binden kann, wird aufgrund des Widerspruchs durch das BMVI, die Festlegung nicht mehr als Ziel sondern als Grundsatz getroffen.	<b>Änderung des Entwurfs: unter 3.1 des FS-E werden im Ziel im ersten Spiegelstrich die Worte:</b> "sowie Mühldorf a.Inn als Haltestelle im Fernverkehr eingerichtet werden und" <b>gestrichen.</b> <b>Im Anschluss an dieses Ziel wird folgender Grundsatz eingefügt:</b> "(G) Der Bahnhof Mühldorf a.Inn soll als Haltestelle im Fernverkehr eingerichtet werden."
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Die EuRegio schlägt vor im Grundsatz 1.2 des FS-E "Die Bahnstrecke Mühldorf - München soll als übergeordnete Verbindung auch über den Flughafen München eingeführt werden" das Wort "eingeführt" durch das Wort "geführt" auszutauschen.	Redaktionelle Anpassung wird übernommen.	<b>In 1.2 des FS-E wird im zweiten Grundsatz das Wort "eingeführt" durch das Wort "geführt" ersetzt.</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	In 1.2 des FS-E wird auf die Bahnstrecke Mühldorf - München abgestellt. Hier sollte explizit der Abschnitt Mühldorf-Freilassing/Salzburg (als Teil der Magistrale für Europa) ergänzt werden (auch im Hinblick auf die Verbesserung der Anbindung der Region an den Flughafen Salzburg)	Grundsatz 1.2 bezieht sich auf die Anbindung der Region an die wichtigsten außerhalb der Region befindlichen Verkehrsknotenpunkte. Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an den Flughafen München sind auf dem Abschnitt Mühldorf - München zu verwirklichen, weshalb dieser hier benannt ist, auch wenn sich die Wirkungen weit darüber hinaus entfalten werden. 1.2 enthält einen eigenen Grundsatz zum besseren Anschluss an den Flughafen Salzburg.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Der Ausbau des Bahnhofs Salzburg als zentraler Verknüpfungspunkt soll in den entsprechenden Grundsatz unter 1.3.2 aufgenommen werden.	Konkrete Festlegungen für die Stadt Salzburg zu treffen, liegt nicht in der Kompetenz der Regionalplanung. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Es sollte in Verordnungstext und Begründung zu 1.3.3 des FS-E darauf hingewiesen werden, dass eine organisatorische Entwicklung hin zu einem tatsächlichen Verbund mit den beiden Landkreisen BGL und TS angestrebt werden soll.	Die Begründung zu 1.3.3 führt exemplarisch eine Vielzahl von Maßnahmen auf, die zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes beitragen können. Es liegt nicht in der Kompetenz der Regionalplanung, Vorgaben zur organisatorischen Entwicklung zu machen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Unter 1.3.3 (B) sollten die bzgl. der Verlängerung angesprochenen S-Bahnlinien ergänzt werden zu Laufen/Mühldorf und Traunstein/Übersee. Dies entspräche den Ergebnissen aus der Machbarkeitsstudie EuRegioBahnen.	Die Verlängerung der S-Bahnlinien in Richtung Laufen und Traunstein wird in der Begründung zu 1.3.3 als ein Beispiel für die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrsverbunds und die Stärkung des ÖPNV genannt. Dabei soll lediglich die Richtung der Bahnachsen genannt werden, aber noch keine Endpunkte möglicher S-Bahnlinien festgelegt werden. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Bei der Nennung der vorzusehenden Frachtzentren sollte unter 1.4 des FS-E eingefügt werden, dass dies unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Terminals in Burghausen und Salzburg erfolgt.	Die Berücksichtigung vorhandener Kapazitäten im Umfeld eines neuen Güterverkehrszentrums wäre ggf. Aufgabe bei der Planung eines konkreten Projektes, sie bedarf keiner expliziten Erwähnung im Regionalplan.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Es sollte im zweiten Absatz der Begründung zu 1.4 und im fünften Absatz zu 3.1, auch in Verbindung mit der Ausbaunotwendigkeit, auf die Bedeutung des Güterverkehrs aus dem Chemiedreieck Richtung Salzburg und weiter über die Tauernachse zu den Mittelmeerhäfen Triest und Koper eingegangen werden.	Die internationale Bedeutung der Trasse München – Mühldorf a.Inn – Freilassing – Salzburg wird bereits unter 3.1 (B) des FS-E hervorgehoben. Hier wird auch auf ihre internationale Bedeutung (Nordsee- und Adria Häfen, Mittel- und Osteuropa) hingewiesen. Eine diesbezügliche Ergänzung der Begründung zu 1.4 ist deshalb nicht erforderlich.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Es wird empfohlen von Salzachquerungen statt Salzachbrücken (vgl. FS-E 2.2, 2.2 (B)) zu sprechen.	Der Begriff der "Querung" ist weiter gefasst als der Begriff der "Brücken" und schließt insbesondere auch Tunnellösungen mit ein. Im Sinne einer lösungsorientierten regionalplanerischen Festlegung erscheint eine entsprechende Änderung zweckmäßig.	<b>In 2.2 des FS-E wird das Wort "Salzachbrücken" durch das Wort "Salzachquerungen" ersetzt. In der Begründung des FS-E zu 2.2 erfolgt eine entsprechende Korrektur.</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Der Grundsatz unter 2.2 des FS-E sollte verbindlicher formuliert werden: "Der Bau weiterer Salzachquerungen im Bereich zwischen Tittmoning und Freilassing ist für die grenzüberschreitende Regionalentwicklung von wesentlicher Bedeutung und daher dringend weiter zu verfolgen". Analog auch in Begründung übernehmen.	Die vorgeschlagene Formulierung des Grundsatzes erscheint in der Festssetzung als nicht notwendig. Um die angesprochene Bedeutung von Salzachquerungen für die Regionalentwicklung deutlicher hervorzuheben, sollte dieser Aspekt in die Begründung zu 2.2 aufgenommen werden.	<b>In der Begründung des FS-E zu 2.2 werden folgende Worte im letzten Absatz gestrichelt:</b> "um die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen nach Österreich abwickeln zu können." <b>und durch den Satz</b> "Diese würden nicht nur die Abwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen verbessern, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Regionalentwicklung in der EuRegio leisten." <b>ersetzt.</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Statt "Europamagistrale" sollte unter 3.1 (B) richtigerweise von "Magistrale für Europa" gesprochen werden. Der vorletzte Satz in Absatz vier zu 3.1 (B) sollte am Ende ergänzt werden: "...von Oberzentren bzw. an eine europäische Magistrale".	Eine Anpassung auf die inzwischen etablierte Begrifflichkeit ("Magistrale für Europa") im FS-E wird empfohlen.	<b>In der Begründung des FS-E zu 3.1 wird im vierten Absatz der Begriff "Europamagistrale" durch den Begriff "Magistrale für Europa" ersetzt und nach dem Wort "Anspruch" die Worte "einer europäischen Magistrale bzw." eingefügt.</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Im Ziel des Punktes 3.2 ist der Bahnhof Salzburg zu nennen. Nachdem dort der Ausbau nicht in den Bereich des Regionalplans fällt, wäre der weitere Satzverlauf zu ändern in "...auszubauen bzw. zu stärken". Analog auch in Begründung übernehmen. Bedeutung des Verdichtungsraums Salzburg ist unter 3.2 (B) aufzunehmen. Ergänzungsvorschlag: "Eine leistungsfähige Anbindung der Region an die Verdichtungsräume München und Salzburg ist ...".	Konkrete Festlegungen in Bezug auf die Stadt Salzburg zu treffen, liegt nicht in der Kompetenz der Regionalplanung. Mit dem Anliegen, die Anbindung an den Verdichtungsraum München zu gewährleisten, zielt der FS-E auf die Erreichbarkeit des außerhalb der Region liegenden Verdichtungsraums ab. Demgegenüber nimmt die Stadt Salzburg oberzentrale Funktion für die Region 18 wahr. Ihr Verdichtungsraum erstreckt sich auch auf Teile der Region. Die Absicht, den regionalen Schienenpersonenverkehr vom bzw. zum Oberzentrum Salzburg zu stärken, ist damit bereits im 1. Spiegelstrich ("die Erschließung des Umlandes der Ober- und Mittelzentren in der Region") enthalten. Zur Klarstellung erscheint eine diesbezügliche Ergänzung der Begründung sinnvoll.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung zu 3.2 des FS werden im zweiten Absatz nach dem Wort "Mittelzentren" die Worte</b> "(einschließlich der Stadt Salzburg, die oberzentrale Funktion für die Region übernimmt und deren Verdichtungsraum sich auch in die Region erstreckt)" <b>ergänzt.</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Ergänzung der Begründung zu 3.2 um: Die Bahnäste Freilassing - Mühldorf mit angedachten Bahnhaltstellen Freilassing Nord/Klebinger Straße, Surheim und Gastag sowie Freilassing-Traunstein mit den Haltestellen Rückstetten, Schödling/Stegreuth/Holzhausen, Hörafang und Perach/Freilassing West.	Der zusätzlichen Aufnahme der genannten Bahnhaltpunkte, die auch dem Kreistagsbeschluss des Landkreises BGL entsprechen (vgl. SN Nr. 35), stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Die genannten Bahnhaltpunkte werden unter 3.2 (B) des FS-E aufgenommen.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 3.2 werden im fünften Absatz nach dem zweiten Unterpunkt als dritter und vierter Unterpunkt eingefügt:</b> "- an der Strecke Traunstein – Freilassing vier Haltestellen (Rückstetten, Schödling/Stegreuth/Holzhausen, Hörafang und Perach/Freilassing West), - an der Strecke Mühldorf – Freilassing drei Haltestellen (Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße)."

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Im ersten Grundsatz des Punktes 3.3 ist als weiterer Spiegelstrich aufzunehmen: - neue Haltestellen an den Bahnlagen Freilassing - Berchtesgaden/Berchtesgaden Ost, Freilassing - Traunstein und Freilassing - Mühldorf. Da dies in der Begründung zu 3.2 detaillierter dargestellt wird. Konsequenterweise sollten im zweiten Absatz der Begründung zum Punkt 3.3 ebenfalls die neuen Haltestellen erwähnt werden. Vorschlag: "Durch eine Taktverdichtung und neue Haltestellen auf der Bahnstrecke Mühldorf-...-Salzburg wird von einer deutlichen Zunahme an Fahrgästen ausgegangen ...".	Der Notwendigkeit, neue Haltestellen an den einzelnen Bahnästen einzurichten, wird bereits in der Begründung zu 3.2 Rechnung getragen. Dies dient natürlich auch der Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen. Eine zusätzliche Aufnahme unter 3.3 ist aber entbehrlich.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
71	EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein	23.12.2016	Ergänzung um Staatsgrenzen übergreifende Verknüpfung. Hierzu sind im Raum Salzburg Verbindungen angedacht als Brücken über Saalach und Salzach (Radschnellweg/Tourismus/Nahverkehr).	Die Formulierung "landkreisgrenzen überschreitend" kann auch eine Staatsgrenzen übergreifende Verknüpfung umfassen. Die vorgeschlagene Änderung des Entwurfs um eine exemplarische Benennung der Radschnellwegeverbindung zwischen Freilassing und Salzburg in der Begründung zu 4 des FS-E macht dies deutlich.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vierte Absatz wie folgt ergänzt:</b> "In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bzw. wo Radschnellwegeverbindungen – wie beispielsweise zwischen Freilassing und Salzburg – die Attraktivität des Radwegenetzes verbessern können."
72	Gemeinde Bernau	23.12.2016	Grundsatz 1.1 bzgl. Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität ist zu ergänzen: Es soll angestrebt werden, dass rechtliche Grundlagen den Ausbau der E-Mobilität voranbringen. So soll z.B. beim Neubau von Straßen oder Parkplätzen die Einplanung der Infrastruktur rechtlich vorgegeben werden.	Der Grundsatz zum Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität war aufgrund der Diskussion in der Verbandsversammlung am 27.09.2016 im FS-E aufgenommen worden. Der Regionale Planungsverband hat nicht die Kompetenz, die rechtlichen Grundlagen für den Ausbau der E-Mobilität zu gestalten.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
72	Gemeinde Bernau	23.12.2016	Die Formulierung in 2.1 hinsichtlich des Vorrangs des Ausbaus von bestehenden Straßen kann entfallen. Grund: Dieser Grundsatz ist bereits rechtlich festgelegt. In der Praxis ist eine Neubauplanung ohne Alternativenprüfung, die auch den Ausbau der Bestandssituation zum Inhalt hat, nicht mehr zulässig bzw. durchsetzbar.	Unbeschadet rechtlicher Festlegungen an anderer Stelle unterstreicht die genannte Festlegung das Rangverhältnis, das nicht zuletzt der Verringerung der Umweltauswirkungen beim Infrastrukturausbau bezweckt. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
72	Gemeinde Bernau	23.12.2016	Es besteht kein Einverständnis zum sechsspurigen Ausbau der A 8. Insbesondere wird die Lärmschutzplanung für den Gemeindebereich Bernau abgelehnt. Die Gemeinde Bernau fordert Planungen, die dem Schutz der Wohnbevölkerung ebenso wie dem Erhalt der Landschaft Rechnung tragen.	Die A 8 ist die wichtigste überregionale Verkehrsachse in der Region und im BVWP als Projekt im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung eingestuft. Zur genannten konkreten Lärmschutzplanung trifft der Regionalplan keine Festlegungen, die Anforderungen zum Schutz der Wohnbevölkerung sind im Fachplanungsverfahren durch die zuständigen Fachplanungsbehörden zu prüfen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
72	Gemeinde Bernau	23.12.2016	Die Gemeinde Bernau fordert unter 3.1 des FS-E die Festschreibung, dass im Rahmen der Planungen zum Bau einer Entlastungsstrecke für den Brennerzulauf eine neue östliche Trasse nicht in Frage kommt. Die in der Korridoruntersuchung vorliegende Spange von Salzburg über Bernau, Frasdorf, Samerberg nach Tirol dient lediglich als Abkürzung der bisherigen Schienenstrecke und würde die bisher über alle Maßen durch die vorhandene A 8 belasteten Bereiche noch zusätzlich schwächen. Der Natur- und Kulturraum in seiner Besonderheit darf nicht weiter zerstört werden. Durch diese Maßnahme ginge auch die Bedeutung des Tourismus in der Region verloren und damit zusammenhängend die Einkommens- und Lebensgrundlage zahlreicher Menschen. Österreichs Probleme mit dem Güterverkehr sind nicht in Bayern zu lösen, sondern können von Salzburg ausgehend auf österreichischen Korridoren dargestellt werden.	Derzeit läuft ein Trassenfindungsverfahren bzgl. des Brennerzulaufes. Die Detailplanung ist allerdings nicht auf der Ebene des Regionalplans zu regeln, sondern bleibt dem (Fach-) Planungsverfahren vorbehalten. FS-E 3.1 (G) streicht die Präferenz einer Tunnellösung aus Sicht der Region deutlich heraus. Doch weder verfügt der RPV über die (Fachplanungs-)Kompetenz, noch hat der Regionalplan den notwendigen Detaillierungsgrad um den Fachplanungsträgern weitergehende Verpflichtungen aufzuerlegen. Keine Änderung des Entwurfs veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
73	Förderverein Gosselding e.V.	23.12.2016	Ein Weiterbau der B 15neu über Essenbach soll gem. den Argumenten des Naturschutzes in Bayern e.V. nicht stattfinden. Grund: Nähe zu internationaler Jugendbegegnungsstätte des Fördervereins, Befürchtung der Schließung des Hauses, Verlust von Arbeitsplätzen, getätigte Investitionen (Fördermittel) wären umsonst geleistet worden.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Der Grad der Beeinträchtigung der internationalen Jugendbegegnungsstätte und die Abwägung dieses Belangs mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Verbesserte Anbindung an die A 94 sowie der Neubau einer OU Burghausen ist für die Stadt Burghausen von herausragender Bedeutung.	-	Kenntnisnahme
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Die Formulierung des mehrgleisigen Ausbaus der Trasse München-Mühldorf-Freilassing als Ziel der Regionalplanung wird außerordentlich begrüßt. Die Stadt fordert die mehrgleisige Anbindung des Industriegebietes Nord und die Elektrifizierung der Strecke bis zum Güterterminal mit Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen als verbindliches Ziel im Regionalplan zu formulieren.	Die Bedeutung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Trasse von München über Mühldorf a.Inn in das Chemiedreieck wird im FS-E in der Begründung zu 3.1 hervorgehoben. Die Maßnahme München - Mühldorf - Freilassing/ Burghausen ist im BVWP dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Sie umfasst auch die Elektrifizierung der Strecke Tüßling - Burghausen. Es erscheint daher sinnvoll, die Festlegung unter 3.1 (Z) zu ergänzen, um die Wertigkeit der Elektrifizierung der Trasse Tüßling - Burghausen deutlicher hervorzuheben. Ein mehrgleisiger Ausbau speziell dieser Strecke bzw. eine mehrgleisige Anbindung an das Industriegebiet Nord findet sich nicht im BVWP und erscheint auch aus regionalplanerischer Perspektive nicht vordringlich. Bzgl. des Lärmschutzes beinhaltet der FS-E in 1.5 bereits entsprechende Festlegungen; die Ausgestaltung der Detailplanung bleibt den zuständigen Fachplanungsträgern vorbehalten.	Änderung des Entwurfs: unter 3.1 des FS-E wird im Ziel als zweiter Spiegelstrich eingefügt: "- die Trasse Tüßling – Burghausen durchgängig elektrifiziert und"
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Beschränkter Bahnübergang in Pirach stellt eine außerordentliche Behinderung dar. Schwerverkehr nutzt deshalb den Weg über das Stadtzentrum Burghausens und über die B 20 über Raitenhaslach.	Der FS-E erachtet eine Umgehung von Pirach als Maßnahme im Zuge der B 20 als regionalplanerisch vordringlich (vgl. 2.2 (Z)). Die Beseitigung des BÜ wird darüber hinaus im FS-E durch die Festlegung in 1.6 (G) unterstützt, die eine Verringerung der Zahl der höhengleichen BÜ anstrebt.	Keine Änderung des Entwurfs
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Die Formulierung zu Gunsten des ortsdurchfahrtsfreien Ausbaus auch um Burghausen als Ziel der Regionalplanung wird als bedeutend für den Wirtschaftsraum erachtet.	-	Kenntnisnahme
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Dringend notwendig ist die Salzachquerung im Bereich Tittmoning/Laufen. Die Festlegung einer konkreten Querungsmaßnahme sollte als Ziel in den FS-E aufgenommen werden.	Als Ziele der Raumordnung können nur Festlegungen gefasst werden, die in ihren Aussagen räumlich und sachlich hinreichend bestimmt formuliert sind. Für die Festlegung konkreter Querungsmaßnahmen an der Salzach fehlt es an einer entsprechenden fachplanerischen Entscheidung, die sowohl von bayerischer als auch österreichischer Seite getragen wird.	Keine Änderung des Entwurfs
74	Stadt Burghausen	21.12.2016	Der geplante Ausbau der Infrastruktur zur Elektromobilität wird begrüßt.	-	Kenntnisnahme
75	Landesfischereiverband Bayern e.V.	20.12.2016	Sofern die gegenständlichen Maßnahmen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser oder die fischereiliche Substanz erwarten lassen, bestehen keine Einwände gegen das geplante Vorhaben. Sollte es bei den Baumaßnahmen zu einem Eingriff in das Gewässersystem kommen, bittet der Landesfischereiverband um erneute Kontaktierung.	Die Planung und Umsetzung der genannten Maßnahmen obliegt den jeweils zuständigen Fachplanungsträgern.	Kenntnisnahme

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
76	Stadt Mühldorf a.Inn	20.12.2016	Die Kreisstadt Mühldorf a.Inn begrüßt den beabsichtigten Weiterbau der A 94 in Richtung Pocking, sowie den favorisierten durchgängigen mehrgleisigen Ausbau der Schienentrasse München - Mühldorf a.Inn - Freilassing ausdrücklich.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
76	Stadt Mühldorf a.Inn	20.12.2016	Der Beseitigung der höhenbeschränkten Engstelle an der Bahnüberführung auf der St 2352 zwischen Waldkraiburg und Mühldorf a. Inn misst die Stadt für die Verkehrsqualität in der Region eine sehr hohe Bedeutung zu.	Die genannte Engstelle ist in der Liste zu 2.3 der Begründung ("Engstelle an der Bahnunterführung Ecksberg") enthalten. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Kenntnisnahme</b>
76	Stadt Mühldorf a.Inn	20.12.2016	Neben der bestehenden St 2092 sollte eine zweite Nord-Süd-Verbindung (Osttangente, siehe Schraffur in Anlage) durch das Gebiet der Kreisstadt Mühldorf a.Inn bei den weiteren Teilfortschreibungen berücksichtigt werden.	Die Begründung zu 2.3 führt Projekte auf, die eine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität haben. Die vorgeschlagene Osttangente entfaltet vornehmlich für die Stadt Mühldorf a.Inn Entlastungswirkung. Sie ist darüber hinaus noch nicht hinreichend fachplanerisch konkretisiert, um in den Katalog der Begründung zu 2.3. aufgenommen zu werden. Eine Änderung des Entwurfs ist daher nicht veranlasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Der FS-E enthält viele Festlegungen, die auch für das Land Salzburg relevant sind. Die inhaltliche Ausrichtung dieser Festlegungen stimmt zum Großteil mit den Planungsabsichten des Landes Salzburg überein und wird daher unterstützt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Das Land Salzburg und der Regionalverband Salzburg-Stadt und Umgebungsgemeinden sind der Ansicht, dass der Masterplan für die Kernregion Salzburg unzureichend in der Teilfortschreibung berücksichtigt wurde. Das Land Salzburg ersucht daher, zumindest in den Erläuterungen zum Regionalplan stärker die möglichen Verbindungen darzustellen.	Die Inhalte und Ergebnisse des Masterplans sind in den FS-E soweit im regionalplanerischen Maßstab möglich eingeflossen. Dabei ist es nicht notwendig jeweils explizit den Masterplan zu benennen.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Der Meinung des Regionalverbandes, dass der Entwurf textlich zu unbestimmt abgefasst ist, kann sich das Land Salzburg unter Bezug auf die Vollzugspraxis in Bayern nicht anschließen.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Auch der Bemerkung der Stadtgemeinde Salzburg, wonach im Vergleich zur Salzburger Seite die Betrachtung der Gesamtregion als vorbildlich anzusehen ist, vermag sich das Land Salzburg auch nicht anzuschließen. Die Abgrenzung der Regionalverbände hat im Freistaat Bayern logischerweise andere Dimensionen als im kleinen Land Salzburg.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Dem Grundsatz in 1.2 hinsichtlich des Anschlusses des Flughafens Salzburg wird zugestimmt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Die unter 1.3 erwähnten Grundsätze werden vom Land Salzburg unterstützt bzw. befürwortet.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Für die Festlegung des FS-E von Brückenneubauten über die Salzach im Tittmoninger und Freilassing Becken wird klargestellt, dass in diesen Bereichen umfangreiche Natura 2000-Gebiete ausgewiesen sind und raumrelevante Maßnahmen an der Unteren Salzach für die Erreichung des Zielzustandes nach der Wasserrahmenrichtlinie zu tätigen sein werden. Allfällige Brückenneubauten werden sich daran zu orientieren haben.	Die Berücksichtigung der genannten Belange im Rahmen einer Projektplanung bleibt den zuständigen Fachplanungsträgern vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
77	Land Salzburg	23.12.2016	Den Festlegungen unter 3.1 wird zugestimmt. Insbesondere ist die Dringlichkeit der Realisierung des Ausbaus der Trasse München – Mühlendorf am Inn – Freilassing - Salzburg als Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Europa hervorzuheben. Diese Trasse müsste auch national mit einer höheren Dringlichkeit ausgestattet werden.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Dem Grundsatz unter 3.3 im Großraum Salzburg wird zugestimmt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
77	Land Salzburg	23.12.2016	Das Land Salzburg ist der Ansicht, dass in Kapitel 4 ein Grundsatz zum verstärkten Ausbau von Radverbindungen zwischen den Städten Freilassing und Salzburg aufgenommen werden sollte.	Der Fortschreibungsentwurf (FS-E) konzentriert sich auf die wichtigen Verkehrsachsen der Region. Aus diesem Grund verzichtet der FS-E auf die Wiedergabe einzelner konkreter Projekte zu Rad- bzw. Gehwegen. Mit der Formulierung "Landkreisgrenzen überschreitend" (vgl. FS-E 4, 1. Grundsatz) kann auch eine Staatsgrenzen überschreitende Verknüpfung gefasst werden. Um die Bedeutung von Radschnellwegeverbindungen generell und speziell als Staatsgrenzen überschreitende Radwegeverbindung im Regionalplan herauszustreichen, empfiehlt sich eine Ergänzung zum Radschnellweg Freilassing-Salzburg in der Begründung.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 4 wird der vierte Absatz wie folgt ergänzt:</b> "In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bzw. wo Radschnellwegeverbindungen – wie beispielsweise zwischen Freilassing und Salzburg – die Attraktivität des Radwegenetzes verbessern können."
78	<b>Wasserwirtschaftsamt Rosenheim</b>	02.01.2017	Wasserwirtschaftliche Belange sind im Amtsbezirk des WWA Rosenheim nur an der B 15neu betroffen. Die geplante Trasse (aktueller Planungsstand) führt relativ nahe an zwei Wasserschutzgebieten vorbei (Wasserschutzgebiet der Lebensgemeinschaft Höhenberg, Wasserschutzgebiet des Wasserbeschaffungsverband Lengmoos). Grundsätzlich sind hier die Vorgaben der jeweils gültigen Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten.	Die tatsächliche Betroffenheit der angesprochenen Wasserschutzgebiete wird sich erst im Rahmen eines Trassenauswahlprozesses bzw. bei der ggf. erfolgenden Konkretisierung eines Bauvorhabens bestimmen lassen. Die Berücksichtigung der genannten wasserwirtschaftlichen Belange bleibt den Fachplanungsträgern vorbehalten.	<b>Kenntnisnahme</b>
78	Wasserwirtschaftsamt Rosenheim	02.01.2017	Die Trasse der B 15neu quert das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Isen. An der geplanten Überführungsstelle hat das WWA Rosenheim eine Maßnahme zur ökologischen Aufwertung des Gewässers samt Uferbereiche durchgeführt. Die Trasse kreuzt das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Isen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht begründete Anforderungen werden im weiteren Planfeststellungsverfahren mitgeteilt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
79	<b>Regionaler Planungsverband München - Region 14</b>	04.01.2017	Es werden keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet.	-	<b>Kenntnisnahme</b>
80	<b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung</b>	30.12.2016	Der Aufgabenbereich des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung wird im Hinblick auf den Schutz ziviler Flugsicherungseinrichtungen nicht berührt. Es bestehen gegen den vorgelegten Planungsstand derzeit keine Einwände. Die Entscheidung, ob Flugsicherungseinrichtungen durch einzelne Bauwerke gestört werden können, bleibt von der Stellungnahme des Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung unberührt und wird erst getroffen, sobald die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes eine konkrete Vorhabensplanung vorlegt.	-	<b>Kenntnisnahme</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
81	Privatperson, Reichertsheim	23.12.2016	Die Privatperson spricht sich gegen die B 15neu aus. Gründe: Zerschneidung des Gemeindegebiets, Lärm- und Luftimmissionen.	Der Fortschreibungsentwurf enthält in Bezug auf die Trasse der B 15neu keine Änderung gegenüber dem derzeit gültigen Regionalplan (die Trasse ist das Ergebnis eines positiv abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und seit 1988 regionalplanerisch gesichert). Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse dient lediglich der Fortsetzung der auch bisher schon erfolgten Sicherung einer möglichen Trassenvariante für den weiteren Verlauf der B 15 zwischen Haag und Landshut bis eine abschließende Variantenentscheidung gefallen ist (Hinweis: der BVWP 2030 ordnet das Vorhaben dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht zu, ohne einen konkreten Trassenverlauf zu beinhalten). Mit der Freihaltung ist keine Vorfestlegung in Bezug auf die derzeit noch offene Variantendiskussion verbunden. Sie sichert lediglich eine der denkbaren Optionen. Der Grad der Beeinträchtigung der genannten Belange und ihre Abwägung mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und sonstigen Belangen, die u.U. für diese Trasse sprechen, bleibt einem Trassenauswahlprozess bzw. ggf. einem Fachplanungsverfahren vorbehalten.	Keine Änderung des Entwurfs
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	Der Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen richtet sich nach dem jeweils gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Folgende Maßnahmen sind daher in den Regionalplan aufzunehmen und in Karte 2 zu übernehmen: - B20; Grenzbrücke südlich Laufen, Weiterer Bedarf - B20; Freilassing / Salzburg (B304) bis Marktl (A94), Vordringlicher Bedarf - + B20; OU Laufen - + B20; OU Burghausen - + B20; OU Hammerau - B21; OU Bad Reichenhall, Vordringlicher Bedarf - B299; OU Tacherting / Trostberg, Vordringlicher Bedarf - B299; OU Garching, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht - B304; OU Altenmarkt mit Aubergtunnel (für BA 1 liegt bereits Baurecht vor), Vordringlicher Bedarf - B304; OU Obing, Planfeststellungsbeschluss liegt vor, wird aber derzeit noch beklagt, Vordringlicher Bedarf - B304, OU Nunhausen / Matzing, Vordringlicher Bedarf - B588; OU Reischach, Weiterer Bedarf	Der Regionalplan dient als überfachlicher Rahmen und nicht der Wiedergabe fachplanerischer Ziele (wie z.B. BVWP, 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen). Die Schwerpunktsetzung des Regionalplans erfolgt aus Sicht der Interessen der Region und bezieht sich deshalb auf die raumbedeutsamen Verkehrsachsen. Diesem Verständnis liegt auch der Fortschreibungsentwurf zugrunde, in den u.a. auch die Prioritäten des Verkehrsentwicklungsplans - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) eingeflossen sind. Aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen können im Einzelfall auch die Bezeichnungen von Projekten von den in der Staatsbauverwaltung verwendeten Projektbezeichnungen abweichen. Keine Änderung des Entwurfs veranlasst.	Keine Änderung des Entwurfs
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	Der Aus- und Neubau der Staatsstraßen richtet sich nach dem jeweils gültigen Ausbauplan für Staatsstraßen. Folgende Maßnahmen sind daher in den Regionalplan aufzunehmen und in Karte 2 darzustellen:	Da der Regionalplan nicht der Wiedergabe fachplanerischer Ziele des 7. Ausbauplans für Staatsstraßen dient, erfolgt keine pauschale Übernahme aller dort enthaltenen Maßnahmen, sondern eine eigenständige regionalplanerische Schwerpunktsetzung, die sich u.a. aus Inhalten des derzeit noch rechtsgültigen Verkehrskapitels des Regionalplans oder Prioritäten des Verkehrsentwicklungsplans - Teilplan: Straße für die Region Südostoberbayern (2010) ergibt. Die Überprüfung der Stellungnahmen im Anhörungsverfahren führt zu einzelnen Änderungsvorschlägen in Text und Begründung.	Keine Änderung des Entwurfs
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2093; Verlegung bei Stein a. d. Traun mit BÜ-Beseitigung, 2. Dringlichkeit	Auch wenn dieser Maßnahme im örtlichen Maßstab Bedeutung zukommt, hat sie keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3. Die Beseitigung des BÜ wird jedoch durch die Festlegung in 1.6 (G) FS-E unterstützt, die eine Verringerung der Zahl der höhengleichen Bahnübergänge anstrebt.	Keine Änderung des Entwurfs

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2095; Erneuerung der Alzbrücke in Seebruck, 1. Dringlichkeit	Auch wenn dieser Maßnahme vor allem im örtlichen Maßstab Bedeutung zukommt, trägt sie auch zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein und damit zur regionalen Verbindungsqualität im Zuge der St 2095 bei. Eine gesonderte Aufzählung ist jedoch entbehrlich, da bereits die Ortsumgehungen Seebruck in dem entsprechenden Spiegelstrich der Begründung zu 2.3 explizit erwähnt ist.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 werden die entsprechenden Spiegelstriche zur St 2095 wie folgt zusammengefasst:</b> "- St 2095: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein einschließlich der Ortsumgehungen Kragling/Stephanskirchen, Bad Endorf und Seebruck sowie des Ausbaus am Erlstätter Berg"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2095; Ausbau Erlstätter Berg, 1. Dringlichkeit Reserve	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2095 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen den beiden Oberzentren Traunstein und Rosenheim. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2095 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 werden die entsprechenden Spiegelstriche zur St 2095 wie folgt zusammengefasst:</b> "- St 2095: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein einschließlich der Ortsumgehungen Kragling/Stephanskirchen, Bad Endorf und Seebruck sowie des Ausbaus am Erlstätter Berg"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2095, OU Seebruck, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2095 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen den beiden Oberzentren Traunstein und Rosenheim. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2095 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 werden die entsprechenden Spiegelstriche zur St 2095 wie folgt zusammengefasst:</b> "- St 2095: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Rosenheim und Traunstein einschließlich der Ortsumgehungen Kragling/Stephanskirchen, Bad Endorf und Seebruck sowie des Ausbaus am Erlstätter Berg"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2096; Erneuerung der Tiroler Achenbrücke bei Übersee, 1. Dringlichkeit	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2096 einen Betrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2096 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2096 wie folgt gefasst:</b> "- St 2096: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut einschließlich des Ausbaus bei Stegen, der Erneuerung der Tiroler Achenbrücke sowie der Ortsumgehungen Chieming und Sondermoning"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2096; OU Chieming, 1. Dringlichkeit Reserve	Diese Maßnahme ist bereits in der Begründung zu 2.3 des FS-E enthalten. Sie leistet im Gesamtverlauf der St 2096 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2096 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2096 wie folgt gefasst:</b> "- St 2096: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut einschließlich des Ausbaus bei Stegen, der Erneuerung der Tiroler Achenbrücke sowie der Ortsumgehungen Chieming und Sondermoning"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2096; OU Sondermoning, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme ist bereits in der Begründung zu 2.3 des FS-E enthalten. Sie leistet im Gesamtverlauf der St 2096 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2096 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2096 wie folgt gefasst:</b> "- St 2096: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut einschließlich des Ausbaus bei Stegen, der Erneuerung der Tiroler Achenbrücke sowie der Ortsumgehungen Chieming und Sondermoning"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2096, Ausbau bei Stegen, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme ist bereits in der Begründung zu 2.3 des FS-E enthalten. Sie leistet im Gesamtverlauf der St 2096 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut. Um den Zusammenhang der Maßnahmen und ihre besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2096 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2096 wie folgt gefasst:</b> "- St 2096: Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grassau und Traunreut einschließlich des Ausbaus bei Stegen, der Erneuerung der Tiroler Achenbrücke sowie der Ortsumgehungen Chieming und Sondermoning"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2098; Erneuerung der Traunbrücke in Eisenärzt, 1. Dringlichkeit Überhang	Diese Maßnahme hat keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

Nr. Stgn.	Beteiligte	Datum Stellungnahme	wesentliche Inhalte	Bewertung der Regionsbeauftragten	Beschlussempfehlung
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2104; Ausbau östliche Traunreut, 1. Dringlichkeit	Diese Maßnahme hat keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2104, OU Holzhausen, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme hat keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2105, OU Weilham, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2105 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Traunstein und Tittmoning. Um den Zusammenhang der Maßnahmen deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2105 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2105 wie folgt gefasst:</b> "- St 2105: Verbesserung der Verbindung zwischen Traunstein und Tittmoning mit Ortsumgehungen von Tengling und Weilham"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2105; Kreisverkehr an der Wegscheid in Traunstein, 1. Dringlichkeit	Diese Maßnahme leistet im Gesamtverlauf der St 2105 einen Beitrag zur innerregionalen Verbindungsqualität zwischen Traunstein und Tittmoning. Um den Zusammenhang der Maßnahmen deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2105 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden. Damit ist auch das im staatlichen Ausbauplan enthaltene Vorhaben eines Kreisverkehrs an der Wegscheid von der Begründung zu 2.3 erfasst.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2105 wie folgt gefasst:</b> "- St 2105: Verbesserung der Verbindung zwischen Traunstein und Tittmoning mit Ortsumgehungen von Tengling und Weilham"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2105; Ausbau nördlich Wiesmühl (Kayer Berg), 1. Dringlichkeit Überhang	Diese Maßnahme ist bereits im Entwurf enthalten. Um den Zusammenhang der Maßnahmen deutlich zu machen, sollten die Maßnahmen im Zuge der St 2105 in einem Spiegelstrich zusammengefasst werden. Auch der Ausbau nördlich von Wiesmühl ist damit von der Begründung zu 2.3 erfasst.	<b>Änderung des Entwurfs: in der Begründung des FS-E zu 2.3 wird der entsprechende Spiegelstrich zur St 2105 wie folgt gefasst:</b> "- St 2105: Verbesserung der Verbindung zwischen Traunstein und Tittmoning mit Ortsumgehungen von Tengling und Weilham"
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2107; OU Pirach mit BÜ-Beseitigung, 1. Dringlichkeit	Diese Maßnahme im Zuge der St 2107 stellt nach dem Verständnis des FS-E eine Teilmaßnahme auf der überregional bedeutsamen Straßenverkehrsachse im Zuge der B 20 dar und ist daher bereits von Ziel 2.2 erfasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2107; Ausbau Pirach – Hochöster, 1. Dringlichkeit	Diese Maßnahme im Zuge der St 2107 stellt nach dem Verständnis des FS-E eine Teilmaßnahme auf der überregional bedeutsamen Straßenverkehrsachse im Zuge der B 20 dar und ist daher bereits von Ziel 2.2 erfasst.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>
82	Staatliches Bauamt Traunstein	19.01.2017	St2107, OU Burgkirchen, 2. Dringlichkeit	Diese Maßnahme hat keine besondere Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität im Sinne der Zusammenstellung in der Begründung zu FS-E 2.3.	<b>Keine Änderung des Entwurfs</b>

## Abkürzungsverzeichnis

(B)	Begründung
(G)	Grundsatz
(Z)	Ziel
AÖ	Altötting
Az.	Aktenzeichen
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BGL	Berchtesgadener Land
BLfD	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BN	Bund Naturschutz in Bayern e.V.
bspw.	beispielsweise
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan 2030
BVWP 2030	Bundesverkehrswegeplan 2030
DAV	Deutscher Alpenverein e.V.
DB	Deutsche Bahn
FS-E	Fortschreibungsentwurf zur 12. Teilfortschreibung B VII „Verkehr“ des Regionalplans Südostoberbayern
gem.	gemäß
GVZ	Güterverteilzentrum/-zentren
insbes.	insbesondere
IV	Individualverkehr
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
Lkr.	Landkreis
lt.	laut
MÜ	Mühldorf
o.Ä.	oder Ähnliches

OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
o.O.	ohne Ortsangabe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OU	Ortsumgehung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ROB	Regierung von Oberbayern
ROV	Raumordnungsverfahren
RP	Regionalplan
RP 18	Regionalplan der Region Südostoberbayern
RPV	Regionaler Planungsverband Südostoberbayern
RPV 18	Regionaler Planungsverband
SN	Stellungnahme/n
StBA	Straßenbauamt
TS	Traunstein
u.U.	unter Umständen
VCD	Verkehrsclub Deutschland Bayern e.V.
vgl.	vergleiche