

NIEDERSCHRIFT

**ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SITZUNG DER
VERBANDSVERSAMMLUNG**

des

**REGIONALEN PLANUNGSVERBANDES
SÜDOSTOBERBAYERN**

am Donnerstag, den 26. November 2009,

im „Neuen Stadtsaal“ in Mühldorf am Inn

Beginn: 10:10 Uhr

Ende: 12:15 Uhr

TOP 1: Begrüßung

Der Vorsitzende eröffnete um 10.10 Uhr die Sitzung. Er stellte fest, dass die Einladung mit Schreiben vom 29.10.2009 ordnungsgemäß erfolgte. Die Einladung enthielt auch die Tagesordnung.

Der **Verbandsvorsitzende Landrat Steinmaßl** begrüßte alle anwesenden Mitglieder.

Insbesondere

- Herrn **Landrat Georg Huber** für die herzliche Aufnahme im Landkreis Mühldorf am Inn
- Herrn **Landrat Erwin Schneider**
- Herrn **Landrat Georg Grabner**
- Herrn **Landrat Josef Neiderhell**
- Herrn **2. Bürgermeister Anton Heindl** , Stadt Rosenheim, als Vertreter von Frau Oberbürgermeisterin Bauer
- Herrn **Bürgermeister Günther Knoblauch** als Hausherrn
- Herrn **Ministerialdirigent Hans Peter Göttler** vom Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- Herrn **Ministerialrat Dr.-Ing. Thomas Linder**, von der Obersten Baubehörde
- Herrn Oberregierungsrat **Thomas Bauer** von der Regierung von Oberbayern (höhere Landesplanungsbehörde)
- Frau **Katja Gloser** von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet „Raumordnung, Landes- und Regionalplanung“
- Herrn **Leitenden Baudirektor Sebald König** vom Staatl. Bauamt Traunstein
- Herrn **Baudirektor Claus-Peter Olk** vom Staatl. Bauamt Rosenheim
- Herrn **Frank Frischeisen** vom Staatl. Bauamt Rosenheim
- die **Vertreter der Presse**.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl berichtete, dass Herr ORR Bauer Nachfolger von Herrn RD Graßler wurde und nun als Vertreter der höheren Landesplanungsbehörde an der Sitzung teilnimmt. Der Verbandsvorsitzende nutzte die Gelegenheit und gratulierte dazu recht herzlich und wünschte Herrn Bauer für seine neuen Aufgaben alles Gute. Herr Bauer hat sich in den vergangenen Jahren in der Region Südostoberbayern als Regionsbeauftragter einen sehr guten Namen gemacht. Der Verbandsvorsitzende zeigte sich zuversichtlich, dass Herr Bauer in seiner neuen Funktion weiterhin stets ein offenes Ohr für die Belange der Region 18 hat.

Oberregierungsrat Bauer bedankte sich für die gute Zusammenarbeit als Regionsbeauftragter der Region Südostoberbayern in den letzten 6 Jahren. Es war eine interessante und spannende Zeit. In dieser Zeit wurde u. a. eine große Fortschreibung des Regionalplans 2005, nämlich die Neufassung des Kapitels „Bodenschätze“ erarbeitet. Besondere Erfahrungen waren die Mitbegleitung der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes für die Region 18 im Jahr 2007 und dessen Umsetzung. Herr Bauer bat darum, dass der gute Kontakt fortgesetzt wird.

Anschließend wurde die Beschlussfähigkeit festgestellt. Sämtliche Mitglieder des Verbandes sind ordnungsgemäß geladen worden. In der Verbandsversammlung waren 87 Verbandsmitglieder mit insgesamt 1.348 Stimmen anwesend. Die Anwesenheitsliste ist dieser Niederschrift als Anlage beigelegt.

Einstimmig wurde dann die Tagesordnung beschlossen.

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung durch den Verbandsvorsitzenden
2. Grußworte:
Landrat Georg Huber, Landkreis Mühldorf am Inn
Bürgermeister Günther Knoblauch, Stadt Mühldorf am Inn
3. Niederschrift der letzten Verbandsversammlung am 19.11.2008
4. Verkehrsoffensive;
Schwerpunkt: Straße;
Sachstand
5. Verkehrsoffensive;
Schwerpunkt: Schiene
6. Wünsche und Anfragen.

TOP 2: Grußwort von Herrn Landrat Georg Huber, Landkreis Mühldorf am Inn

Landrat Huber, Mühldorf am Inn, begrüßte alle Anwesenden und stellte seinen Landkreis vor. Im Landkreis Mühldorf am Inn gibt es 31 Gemeinden und Städte. Die kleinste Gemeinde hat 900, die größte über 25.000 Einwohner. Der landschaftlich schöne Landkreis ist ländlich strukturiert. Viel Augenmerk wird auf die Landschaftspflege gelegt. Mit den Gemeinden und Städten will der Landkreis das Ziel „familienfreundlicher Landkreis im Osten von München“ in den nächsten 2 - 3 Jahren dynamisch fortentwickeln. Familien sollen gerne hier leben. Dem Schwund an Kindern, den alle ländlichen Gemeinden erleben, soll Einhalt geboten werden. Die Menschen sollen die Möglichkeit erhalten, in diesem Raum entsprechend versorgt zu sein. Es gibt Überlegungen, den ÖPNV im Landkreis stärker auszudehnen, um die Fahrt zum Krankenhaus oder zum Arzt am Tage zu gewährleisten.

Große Bedeutung für den Landkreis haben die A 94 und die Flughafenanbindung nach München. Als Sprecher der Initiative Airportbahn Südostbayern war Landrat Huber bei der Vorstellung des Gutachtens zur Schienenanbindung des Flughafens München. Die Bedeutung Südostoberbayerns und ihre Einbindung ins Verkehrsnetz müsste nach Landrat Huber noch deutlicher herausgestellt werden.

Landrat Huber konnte erfreulicherweise mitteilen, dass für die Strecke Mühldorf – Tüßling – Burghausen die Pläne für einen notwendigen Brückenbau eingetroffen sind und hofft, dass Anfang / Mitte nächsten Jahres mit dem Bau begonnen werden kann.

Landrat Huber wünschte der Veranstaltung einen guten Verlauf und hoffte, dass diese Sitzung dazu beiträgt, dass die Region in den nächsten Jahren in Sachen Verkehrspolitik stärker beim Bund und beim Land berücksichtigt wird.

Grußwort von Herrn Bürgermeister Knoblauch, Stadt Mühldorf am Inn

Als Einleitung zu seinem Grußwort zeigte Bürgermeister Knoblauch, Mühldorf am Inn, einen Film über seine Stadt.

Bürgermeister Knoblauch, Mühldorf am Inn, freute sich, dass die Verbandsversammlung in Mühldorf am Inn stattfindet und begrüßte alle Anwesenden.

Auf 2 Punkte machte er in seiner Rede aufmerksam:

Ein zentrales Problem in der Region ist die Verkehrserschließung. Bei der A 94 befindet man sich auf einem guten Weg. Aber in den nächsten

Jahren wird es noch notwendig sein, dass gemeinsam auf die Verkehrsprojekte aufmerksam gemacht wird. Bei der A 94 sind 2 Bauabschnitte im Bau. Noch Ende 2009 ist mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt Taufkirchen bis Dorfen zu rechnen. Den Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt Dorfen bis Heldenstein hofft man bis 2010/2011 zu erhalten, damit in den jeweiligen Jahren weitergebaut werden kann. 2011 könnte der nächste Abschnitt Pastetten bis Dorfen weitergebaut werden.

Um Konkurrenzsituationen zu vermeiden, plädierte Bürgermeister Knoblauch dafür, bei der Finanzierung des Ausbaus der A 8 und der A 94 einen Mittelweg zu finden.

Das zweite Thema ist die Bahn.

Bürgermeister Knoblauch zeigte sich skeptisch, ob die Bahnprojekte nicht wieder, wie in der Vergangenheit, in eine andere Zuständigkeit verschoben werden und sich damit der Bahnausbau wieder verzögert. Die Walpertskirchener Spange muss jetzt geplant werden.

Bürgermeister Knoblauch wünschte sich, dass die heutige Sitzung dazu beiträgt, die Geschlossenheit der Region Südostoberbayern zum Thema Verkehr zu dokumentieren.

TOP 3: Niederschrift der letzten Verbandsversammlung am 19.11.2008

Die Niederschrift der letzten Verbandsversammlung vom 19.11.2008 wurde einstimmig angenommen. Es gab keine Änderungen, Korrekturen oder Ergänzungen.

Anwesend:

Mitglieder/Stimmen:	87/1348
Für den Beschluss:	87/1348
Gegen den Beschluss:	0

Die Verbandsversammlung fasste **einstimmig folgenden Beschluss:**

Mit der Niederschrift der Verbandsversammlung vom 19.11.2008 besteht Einverständnis.

TOP 4: Verkehrsoffensive; Schwerpunkt: Straße; Sachstand

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl teilte mit, dass bereits mehrfach in den Gremien des Regionalen Planungsverbandes ausführlich darüber berichtet wurde.

Die Region Südostoberbayern hat gerade aus verkehrlicher Sicht eine Dynamik, die besonders beachtet werden muss. Ursachen dafür gibt es viele. Das ist einmal das extreme Wachstum des Wirtschaftsraumes München. Es muss dafür Sorge werden, dass die Güter in unsere Region

kommen und aus der Region herausgehen, denn damit werden die Arbeitsplätze gesichert. Andererseits bewegt uns auch die Entwicklung der letzten 20 Jahre – der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union bzw. die Erweiterung der Europäischen Union. Dies ist in vielen Bereichen zu spüren. Die Region 18 entwickelt sich mehr und mehr zur Drehscheibe für den Güter- und Personenverkehr in Richtung Süd- und Südosteuropa. Die Region Südostoberbayern ist eine herrliche Urlaubsregion. Ein Magnet für viele Menschen, die alljährlich Urlaub suchen. Damit eine gewisse Lebensqualität in den Orten möglich ist, müssen unsere Orte entlastet werden. Dazu sind viele Verkehrsprojekte nötig. Aber auch für die Entwicklung der Betriebe ist eine gute Verkehrsinfrastruktur wichtig.

Auf die Verkehrsentwicklung in der Region 18 ist in den letzten 35 Jahren unzureichend reagiert worden. In Bayern hat man gerade auch mit dem Start des Landesentwicklungsprogramms Anfang der 70er Jahre sehr stark die Interessenlagen in den ost- und nordbayerischen Raum gelegt. Bei der Verkehrsinfrastruktur hat man Niederbayern, Oberpfalz und dem Bayerischen Wald den Vorzug geben. Ab 1989 mit der „Deutschen Einheit“ sind hohe Mittel in die Verkehrsprojekte in den neuen Bundesländern gesteckt worden. Seit dieser Zeit sind wir vernachlässigt worden. Nach Jahrzehnten des Wartens muss jetzt endlich Südostoberbayern zum Zuge kommen. Im April 2006 wurde bereits mit dem Bayer. Wirtschaftsministerium ein interdisziplinäres Entwicklungskonzept für die Region 18 erarbeitet. Es gab 3 Säulen: Wirtschaft, Tourismus und den ländlichen Raum. Obwohl in dem Gutachten nie beauftragt, kam von allen Arbeitsgruppen aus allen Gesprächen immer wieder die Forderung, es muss an der verkehrlichen Infrastruktur in dieser Region etwas gemacht werden, sonst sind alle anderen Aktivitäten nur Makulatur. Aus diesem Grund wurde ein gemeinsamer Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Region langfristig zu sichern. Die Pläne, die heute vorgestellt werden, sollen als Grundlage für die Lobbyarbeit für die Staats- und Bundesstraßen gegenüber übergeordneten Instanzen (Land, Bund) dienen, insbesondere im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans sowie des Ausbauplans für die Staatsstraßen.

Der Verkehrsentwicklungsplan ist im Dialog mit den Wünschen der Landkreise erarbeitet worden. Man hat sich dazu entschieden, sich auf 3 Verkehrsströme zu konzentrieren. Neben den Bundesautobahnen A 8 und A 94, hat man die Bundes- und Staatsstraßen aufgenommen. Die Kreisstraßen wurden bewusst nicht aufgenommen. Insgesamt wurden 88 Maßnahmen gemeldet, davon 37 Maßnahmen an Bundesstraßen, 47 Maßnahmen an Staatsstraßen und 4 bisher nicht klassifizierte Straßenprojekte. Die Umsetzung ist dynamisch angelegt und eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes alle 1 – 2 Jahre ist vorgesehen. Es soll aufgezeigt werden, was bereits erledigt ist und was gemacht werden muss.

Auf dieser Grundlage wurden nach vorbereitenden Arbeiten mit den Staatl. Bauämtern Rosenheim und Traunstein alle Mitglieder des Planungsausschusses und der Landratsämter angeschrieben, um die Prioritäten zu entwickeln.

Viele Projekte sind mittlerweile bereits fertiggestellt oder befinden sich derzeit in der Umsetzung. Diese Projekte wurden in einer eigenen Liste dargestellt.

Von jedem Landkreis wurden 5 Projekte priorisiert. Die wesentlichen Kriterien waren Erschließungsfunktion, Netzzusammenhänge, Beseitigung von Engstellen sowie Entlastung von Orten.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl bedankte sich bei den Mitgliedern des Planungsausschusses, der Obersten Baubehörde, den Staatl. Bauämtern Traunstein und Rosenheim mit den Herren König, Dr. Lehner, Olk und Frischeisen, den Landkreisen Altötting, Berchtesgadener Land, Mühldorf am Inn, Rosenheim und der Stadt Rosenheim, sowie den Mitarbeitern der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes für die gute Zusammenarbeit.

Im Vergleich zu anderen Regionen befindet man sich mit dem Verkehrsentwicklungsplan in einer guten Situation. Dies ermöglicht, bei den anstehenden Fortschreibungsgesprächen von Anfang an kompetent und abgestimmt mitreden zu können und die Belange und Bedürfnisse der Region einfließen zu lassen.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl erläuterte, das die wichtigsten Lebensadern für die Region Südostoberbayern die A 8 und die A 94. Beide sind gleich wichtig.

Die A 8 ist zwischenzeitlich die wichtigste überregionale West-Ost-Verbindung in Südbayern und nördlich der Alpen. Über sie wird ab Rosenheim vor allem der Verkehr in Richtung Salzburg und Oberösterreich und darüber hinaus nach Südosteuropa abgewickelt. Zwischen Rosenheim und Landesgrenze ist die A 8 über 70 Jahre alt. Sie entspricht in keinsten Weise mehr den Anforderungen, die heute an eine moderne, leistungsfähige und sichere Autobahn gestellt werden. Im Rahmen des Dialogverfahrens mit den Kommunen und Landräten an der Strecke ist es gelungen, klare Beschlüsse zu fassen. Die Mehrheit ist für den 6spurigen Ausbau mit einer Standspur. Neben dem Lärmschutz für die Bürger an der Autobahn spielen die Sicherheit und die Bauzeit eine große Rolle.

Die A 94 ist für den Wirtschaftsraum im Norden der Region eine dringend erforderliche Anbindung an den Großraum München, an den Flughafen München und an das übrige übergeordnete Fernstraßennetz. Der gesamte Wirtschaftsraum im Norden der Region 18 ist für sein weiteres Fortbestehen auf die schnelle Verwirklichung der A 94 und einer leistungsfähigen A 99 angewiesen. Nicht nur für die Betriebe, die aufgrund der völlig unzureichenden Verkehrsanbindung über die überlastete B 12 erhebliche Transportverzögerungen haben (sowohl beim Antransport ihrer

Rohstoffe als auch beim Abtransport der Produkte), sondern auch für die unzähligen Pendler aus dem Großraum Mühldorf – Altötting, ist ein rascher Ausbau der A 94 unabdingbar. Aber es geht auch um die Menschen an der B 12. Viele Menschen mussten hier ihr Leben lassen, weil die A 94 noch nicht ausgebaut ist. Neben der Natur und Landschaft darf das Schutzgut „Mensch“ nicht außer Acht gelassen werden.

Geschäftsführer Zott stellte in einer Power-Point-Präsentation den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans vor. Die Präsentation ist auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern einsehbar.

Die Prioritäten der Landkreise:

LANDKREIS AÖ

- | | | |
|---|---------|--|
| 1 | B 20 | Ortsumfahrung Burghausen |
| 2 | St 2107 | Umfahrung Burgkirchen (BA I + BA II) |
| 3 | St 2356 | Ausbau zwischen Burgkirchen – Hirten (Burgkirchen - Magerl) |
| 4 | B 299 | Ortsumfahrung Garching a. d. Alz und Ausbau zwischen Straß und Bruck mit Lückenschluss Geh- und Radweg |
| 5 | B 588 | Ausbau nördlich Reischach (Fuchsberg) |

LANDKREIS BGL

- | | | |
|---|-------------------|--|
| 1 | B 20 | Ortsumfahrung Laufen |
| 2 | B 20 | Neue Grenzbrücke südlich Laufen |
| 3 | B 21 | Ortsumfahrung Bad Reichenhall, 2. Bauabschnitt Kirchholztunnel und 3. Bauabschnitt Stadtbergtunnel |
| 4 | B 20 /
B 304 | Freilassing Knoten Mitte, 4. Rampe |
| 5 | B 20 /
St 2103 | Höhenfreier Anschluss bei Piding |

LANDKREIS MÜ

- | | | |
|---|---------|---|
| 1 | St 2091 | Ausbau nördlich Waldkraiburg (Ergänzung einer Rechtsabbiegespur in das Gewerbegebiet nördlich der Daimlerstraße, Waldkraiburg) |
| 2 | St 2091 | Bahnübergang Beseitigung in Waldkraiburg mit Ausbau zwischen Pürten und Waldkraiburg (mit Entschärfung Pürtner Kreuzung und Ortsumfahrung Pürten) |
| 3 | St 2352 | Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars |
| 4 | St 2092 | Ausbau zwischen Kraiburg bis Landkreisgrenze |
| 5 | St 2352 | Beseitigung der Engstelle an der Bahnunterführung zwischen Waldkraiburg und Mühldorf |

LANDKREIS RO

- | | | |
|---|---------|----------------------------|
| 1 | B 15 | Westtangente Rosenheim |
| 2 | B 304 | Beseitigung BÜ Reitmehring |
| 3 | B 15 | Beseitigung BÜ Lengdorf |
| 4 | St 2078 | Ausbau bei Kolbermoor |
| 5 | St 2078 | Ausbau östlich Pang |

LANDKREIS TS

- | | | |
|---|------------------|--|
| 1 | B 299 /
B 304 | Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubertunnel BA I und
BA II |
| 2 | B 299 | Westumfahrung Trostberg |
| 3 | St 2096 | Ortsumfahrung Chieming |
| 4 | St 2105 | Ausbau nördlich Wiesmühl ("Kayer Berg") |
| 5 | B 304 | Ortsumfahrung Obing |

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl stellte nochmals klar, dass alle Projekte erfasst sind. Diejenigen Maßnahmen, die derzeit nicht in der Prioritätenliste aufgeführt sind, sind nicht aus dem Verkehrsentwicklungsplan gefallen, sondern können bei Bedarf neu beraten werden.

Dr. Ing. Linder, Oberste Baubehörde, dankte für die Einladung zur Versammlung. In der Koalitionsvereinbarung steht, dass für die Bundesfernstraßen eine Fortschreibung des Bedarfsplans in der aktuellen Legislaturperiode nicht vorgesehen ist. Im Laufe dieser Legislaturperiode wird man aber mit den Vorarbeiten beginnen, damit in der nächsten eine entsprechende Fortschreibung stattfinden kann. Für die Staatsstraßen sind die Arbeiten für die Fortschreibung des Ausbauplans angelaufen. Die Staatl. Bauämter in ganz Bayern haben ihre Projekte gemeldet und im Moment findet die 1. Überprüfung und Bewertung statt. Im nächsten Jahr wird die Weiterentwicklung des Ausbauplanentwurfs erfolgen. Selbstverständlich werden auch die Regionalen Planungsverbände beteiligt. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Region 18 ist eine wichtige Grundlage dafür.

Im Jahr 2009 wurden folgende Haushaltsmittel für die Region 18 im Straßenbau investiert: über 14 Mio. für die Staatsstraßen, 29 Mio. für die Bundesstraßen - so viel wie nie zuvor. Glücklicherweise konnte man auch die Konjunkturprogramme dazu verwenden, mehr im Straßennetz zu investieren.

Zu einer Konkurrenzsituation zwischen der A 94 und A 8 wird es laut Dr. Ing. Linder nicht kommen. Allein deshalb, weil bei der A 94 der Planungsfortschritt glücklicherweise schon viel weiter ist. 2 Abschnitte sind bereits im Bau, der Planfeststellungsbeschluss für den nächsten Abschnitt wird noch in diesem Jahr und für den verbleibenden 4. Abschnitt zwischen Mühldorf und München ein Jahr später erwartet. Bei der A 8 befindet man sich im Planungsdialog und auch dort müssen für die einzelnen Abschnitte dann Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Dr. Ing. Linder begrüßte die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans sehr. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt eine wichtige Grundlage dar und artikuliert die Sichtweise dieser Region, die dann in die weiteren Planungen einfließen kann. Gerne ist man bereit, mit den Staatl. Bauämtern dabei mitzuwirken.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl informierte, dass der Verkehrsentwicklungsplan im 1. Quartal 2010 fertig gestellt und an die Verbandsmitglieder und an die zuständigen Stellen in CD-Form weitergeleitet wird.

Einstimmig wurde folgender Beschluss gefasst:

Anwesend:

Mitglieder/Stimmen: 87/1348
Für den Beschluss: 87/1348
Gegen den Beschluss: 0

Vom Sachstand wird zustimmend Kenntnis genommen. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die vorgestellten Ergebnisse in entsprechender Form fertig zu stellen. Der Verkehrsentwicklungsplan – Schwerpunkt Straße – ist an die Verbandsmitglieder weiterzuleiten.

**TOP 5: Verkehrsoffensive;
Schwerpunkt: Schiene**

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl berichtete, dass der Planungsausschuss beschlossen hat, in 3 Bereichen eine Verkehrsoffensive für die Region 18 anzugehen. Zum einen den Bereich „Straße“, dann den Bereich „Schiene“ und in einer weiteren Stufe den „Öffentlichen Personennahverkehr“.

Im Bayer. Landesentwicklungsprogramms 2006 steht „die Einbindung Bayerns in das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz soll zügig realisiert werden“. Es geht dabei um die Schaffung eines leistungsfähigen Schienenpersonen- und –güterverkehrs durch Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur. Darüber hinaus soll den Verkehrsbedürfnissen, die sich aus der Erweiterung der Europäischen Union nach Osten und Südosten ergeben, Rechnung getragen werden. Dies gilt sowohl für die Straße, als auch für die Schiene.

Von zentraler verkehrspolitischer Bedeutung für unsere Region sind

- der Ausbau der „Magistrale für Europa“ von Paris über Karlsruhe, Stuttgart, München und Mühldorf weiter nach Salzburg, Wien und Budapest / Brastislava, einer der wichtigsten West-Ost-Schienenverbindungen nördlich der Alpen
- sowie der Ausbau der Bahnstrecken in Richtung Inntal (Brennerzulauf)
- Anbindung an den Flughafen München.

Im Entwicklungskonzept der Region 18 steht, dass im Bereich der Schienenanbindung ein deutlicher Investitionsbedarf besteht. Dies betrifft insbesondere folgende Abschnitte:

- Zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau der Strecke München – Mühldorf am Inn – Salzburg im Zuge der Magistrale Paris - Budapest, u.a. um der chemischen Industrie den vermehrten Gütertransport mit der

Bahn zu ermöglichen (Chemiedreieck)

- Ausbau der Bahnstrecken in Richtung Inntal im Zuge des Baus des Brennerbasistunnels, um die Inntalgemeinden und den Alpenraum von LKW-Transitverkehr zu entlasten.

Darüber hinaus gibt es weiteren Handlungsbedarf, der sich unmittelbar oder unmittelbar für die Region 18 auswirkt:

- Elektrifizierung der Strecke Tüßling – Burghausen
- Neuorganisation der Halte der „Korridorzüge“ auf der Strecke Kufstein – Rosenheim – Salzburg
- Bau der Truderinger Spange
- Bau der Walpertskirchener Spange
- Anbindung der Region 18 an den Flughafen München
- Bau von Terminals für den kombinierten Verkehr
- Aufbau von Containerverkehren mit den italienischen Häfen an der Adria und in Ligurien.

Mit der Verkehrsoffensive - Schwerpunkt Schiene – soll wie beim „Schwerpunkt Straße“ mit einer gemeinsamen Abstimmung und einer gemeinsamen Zielsetzung eine Basis geschaffen werden, um eine Lobbyarbeit für den Schienenverkehr in der Region 18 gegenüber übergeordneten Instanzen zu leisten. Sie dient zur Standortaufwertung / Standortattraktivität der Region.

Ministerialdirigent Göttler, Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, erklärte, dass in den letzten Jahren die Schiene nicht die Aufmerksamkeit und die Mittel erhalten hat, die benötigt wurden. Bei den Investitionen im Schienenneubau liegt Deutschland im Vergleich zu anderen westeuropäischen Ländern am unteren Ende.

Bei der Präsentation des Flughafen-Gutachtens sind einige Verunsicherungen aufgetreten. Das Flughafen-Gutachten bedeutet nicht, dass dies die oberste Priorität hat. Hier ist nur ein Teilbereich betrachtet worden, nämlich die Anbindung des Flughafens aus den Regionen Südostbayern, Nordostbayern, Schwaben und aus dem Stadtzentrum heraus. Dies bedeutet nicht, dass ganz vorrangige und wichtige Projekte, wie die ABS 38, zurückgestuft werden sollen. Auch der Erdinger Ringschluss mit der Walpertskirchener Spange hat natürlich eine hohe Priorität. Aber Projekte, die bereits geplant sind, konnten im Gutachten nicht noch mal überprüft werden. Planungsauftrag war, nur neue Themen zu betrachten.

Ministerialdirigent Göttler zeigte anhand einer Power-Point-Präsentation, was geplant ist und wie der derzeitige Sachstand aussieht. Die Präsentation ist auf der Homepage des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern veröffentlicht.

Ministerialdirigent Göttler zeigte sich optimistisch, dass es jetzt von der Phase der „Diskussionen“ an die Realisierung geht. Herr Wirtschaftsminister Zeil wird am 18.12.2009 Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer zu einem Gespräch treffen. Thema wird unter anderem der Schienenausbau sein.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl begrüßte die Ausführungen und unterstützt aus Sicht der gesamten Region alle Vorschläge mit einem entsprechenden Beschluss. Der Beschluss soll an die Herren Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer und Wirtschaftsminister Zeil noch vor dem Gespräch am 18.12.2009 übermittelt werden.

Enger Kontakt besteht auch mit Frau Bertrand von der EU-Kommission wegen der TEN-Magistrale. Leider konnte Sie zu dieser Sitzung wegen einer anderen Verpflichtung nicht kommen. Sie ist aber sehr dankbar, wenn aus der Region klare Botschaften kommen und ist um jede Unterstützung froh. Wenn die Region etwas fordert, wird das immer in die weiteren Entwicklungen einfließen.

Die Verbandsmitglieder **Berthaler** (Flintsbach am Inn), **Voit** (Amerang) und **Lederer** (Tuntenhausen) machten deutlich, dass ein Ausbau der Brennerzulaufstrecke und eine Entlastung des Inntals dringend erforderlich ist und der Nahverkehr berücksichtigt werden muss.

Verbandsvorsitzender Landrat Steinmaßl sagte hierzu die Unterstützung des Regionalen Planungsverbandes Südostoberbayern zu.

Es wurde folgender einstimmiger Beschluss gefasst:

„Vom Sachstand wird zustimmend Kenntnis genommen.

Der Regionale Planungsverband Südostoberbayern bekräftigt auf der Grundlage des Entwicklungskonzepts

Anwesend:

Mitglieder/Stimmen: 87/1348
Für den Beschluss: 87/1348
Gegen den Beschluss: 0

- die Notwendigkeit des raschen Ausbaus der Bahnachse München – Mühldorf am Inn – Salzburg im Zuge der „Magistrale für Europa“ (Bau der Walpertskirchner Spange, 4-gleisiger Ausbau bis Markt Schwaben, zweigleisiger Ausbau durchgehend von Markt Schwaben bis Salzburg, Elektrifizierung bis Freilassing inkl. Abzweig über Tüßling nach Burghausen, 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg) sowie
- die Notwendigkeit des raschen Ausbaus der Bahnlinie Rosenheim – Inntal (Anschluss Brennerzulaufstrecke).“

Der Regionale Planungsverband Südostoberbayern bekräftigt die Forderungen des BayStMWIVT und unterstützt sie in vollem Umfang. Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

- Der Bund muss sicherstellen, dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs zeitgerecht umgesetzt werden. Für das Chemiedreieck müssen ausreichende Kapazitäten geschaffen werden.
- Die Planungen sind zügig fortzuführen, um möglichst rasch Gewissheit über tatsächliche Kosten zu erlangen und Baurecht zu erhalten.
- Die Bundesmittel für Neu- und Ausbau müssen vorrangig für TEN-Strecken wie die ABS München – Mühldorf – Freilassing sowie wichtige Knotenpunkte eingesetzt werden.

Der Koalitionsvertrag zwischen Union und FDP trifft entsprechende Festlegungen.

- Ein gemeinsames Vorgehen des Freistaats Bayern und der Region 18 gegenüber dem Bund soll dazu beitragen, den dargelegten Zielen des Schienenausbaus näher zu kommen.“

Begründung:
1. Mühldorfer Resolution

Landrat
Georg Huber

Georg Huber, Landrat, Töginger Straße 13, 84491 Mühldorf a. Inn

Herrn Bundesminister
 Wolfgang Tiefensee
 Bundesministerium für Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
 Invalidenstr. 44
 10115 Berlin

Mühldorf a. Inn, im August 2009

Resolution der Mitgliedskreise der Initiative Airport-Bahn zum Ausbau der internationalen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Budapest (TEN-Projekt Nr. 17) hier: Beschleunigter Ausbau des Streckenabschnittes München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg

Sehr geehrter Herr Bundesminister Tiefensee,

die o. g. Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde von der EU im Jahr 2004 in die Liste der prioritären Projekte des Transeuropäischen Netzes (TEN) aufgenommen (Europäische Magistrale – Paris – München – Wien – Bratislava/Budapest – TEN – Projekt 17). Die Staats- und Regierungschefs der Europäischen Union haben bereits im Dezember 1994 in Essen 14 transeuropäische Projekte für eindeutig vorrangig erklärt, die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) befindet sich darunter.

Darüber hinaus ist der gesamte Streckenabschnitt von Kehl an der Deutsch-Französischen Grenze über Stuttgart und München bis Freilassing an der Deutsch-Österreichischen Grenze teilweise im vordringlichen Bedarf bzw. als sogn. „internationales Projekt“ im Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und im Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthalten.

Des Weiteren hat sich die Bundesrepublik Deutschland bereits im Transitvertrag zwischen der Europäischen Union und Österreich vom 31.11.1992 verpflichtet, die Strecke München – Mühldorf – Freilassing bis Ende 1998 (!) vorbehaltlich einer planungsrechtlichen Genehmigung auszubauen.

Ebenso hat sich die Bundesrepublik Deutschland darüber hinaus im Beitrittsvertrag zwischen der Europäischen Union und Österreich vom 11.04.1994 bereit erklärt, den Korridor München – Freilassing mittelfristig, vorbehaltlich einer planungsrechtlichen Genehmigung, auszubauen.

Eine Hochgeschwindigkeitsverbindung auf dieser Strecke wäre für unsere Region besonders wichtig, um das erweiterte Chemiedreieck effektiv an die beiden internationalen Flughäfen München und Salzburg anzuschließen. Dasselbe gilt für die Messezentren in beiden Städten, die einen internationalen Einzugsbereich haben.

Außerdem würde der leistungsfähige Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg einen Anschluss an die Tauern-Bahn Salzburg – Villach sowie an die Pontebba-Bahn nach Italien ermöglichen, so dass sowohl Personen- als auch Güterverkehr in Richtung Südosteuropa erheblich besser und schneller abgewickelt und die Straßen entlastet werden könnten, was nicht zuletzt zu einer hohen CO²-Einsparung beitragen würde.

Ein für unsere Region insbesondere auch für die Industrie und das Handwerk in unserem Raum absolut entscheidender Gesichtspunkt ist, dass durch eine solche Strecke mit Hochgeschwindigkeitsverbindung die großen Entwicklungspotentiale für die gewerbliche Wirtschaft, insbesondere im südostbayerischen Chemiedreieck sowie im Raum Mühldorf – Erding – Altötting aktiviert werden könnten. Dies ist jedoch nur mit einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur möglich. Mit derzeit ca. 3 Mio. Tonnen Fracht jährlich und über 15.000 Fahrgästen täglich ist die bestehende Strecke am Ende ihrer Kapazität. Zudem wird das Frachtvolumen der Unternehmen des bayerischen Chemiedreiecks bis 2015 sich zumindest verdoppeln.

Gerade im Hinblick auf die Sicherung von deutlich mehr als 30.000 Arbeitsplätzen direkt in der Region Inn-Salzach und ein umweltgerechtes Handeln im Hinblick auf CO²-Einsparung durch Verlagerung der Transporte von Straße auf Bahn im Sinne einer nachhaltigen Klimapolitik benötigt unser Raum dringend diese zusätzliche, verbesserte Infrastruktur.

Hierbei darf auch nicht übersehen werden, dass die 30 Chemieunternehmen, die sich im südöstlichen Bayern angesiedelt haben, jedes Jahr einen Gesamtumsatz von mehr als 8 Milliarden Euro und hohe Steuerleistungen erwirtschaften. Auch sind 50.000 weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern und Dienstleistern in der Region sowie in ganz Deutschland entstanden. Mehr als 1000 Ausbildungsplätze für junge Leute stellen die chemischen Betriebe der Region bereit. Dies führt dazu, dass in den drei Landkreisen Altötting, Mühldorf a. Inn und Traunstein heute jeder 5. Bewohner beruflich mit der Chemieindustrie verbunden ist.

Dies sind Zahlen, die für sich sprechen und zeigen, dass die chemische Industrie heute ein wichtiger Motor für Wachstum und Beschäftigung in Südostbayern ist.

Jedoch ist dies kein Selbstläufer. Der Wettbewerb um Standorte ist hart und, um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen die infrastrukturellen Defizite des Chemiedreiecks schnellstmöglich behoben werden.

Einer der wichtigsten infrastrukturellen Nachteile ist die mangelhafte Verkehrsanbindung. Wer Wachstum will, muss auch mit wachsenden Verkehrsmengen rechnen und planen.

Deshalb lassen Sie es mich noch mal betonen:

Am Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im südöstlichen Oberbayern führt kein Weg vorbei – der gegenwärtige Zustand ist wirtschaftspolitisch geradezu verantwortungslos.

Die Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg, einschließlich der Abzweigung Tüßling – Burghausen, muss endlich vollständig zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.

Der „Masterplan Schiene“ sieht dies eigentlich bis 2015 vor, jedoch fehlt ihm leider jegliche Glaubwürdigkeit. Im Nadelöhr zwischen Mühldorf und Tüßling treffen drei Strecken aufeinander, die zusammen immerhin 1 % des deutschen Güteraufkommens bündeln!

Bei allem Verständnis für Finanzierungsschwierigkeiten:

Das bayerische Chemiedreieck steht in Konkurrenz mit Standorten in China, Indien oder am Golf von Arabien, um nur ein paar zu nennen, die ohnehin durch ihre niedrigen Produktionskosten begünstigt sind. Und was tun wir? Wir transportieren unsere Produkte durch bewohnte Gebiete immer noch mit Dieseltriebwagen auf einem einzigen Gleis und dieser Gleiskörper stammt größtenteils noch aus der Zwischenkriegszeit.

So, sehr geehrter Herr Bundesminister Tiefensee, kann es nicht weitergehen!

Die Nachricht aus Ihrem Ministerium, dass Mittel für den Ausbau von Schienenengpässen auch über das Jahr 2011 hinaus aus Mitteln des regulären Bundeshaushaltes gewährleistet seien, ist allein nicht ausreichend. Nun müssen Nägel mit Köpfen gemacht werden:

Für die Strecke im Bereich Mühldorf – Tüßling muss nun eine Finanzierungsvereinbarung unverzüglich geschlossen und das Land Bayern mit dem sowohl für unseren Raum als auch für die Umlanderschließung von München wichtigen Ringschluss der S-Bahn mit der Walpertskirchener Spange unterstützt werden.

Umso mehr als der Freistaat Bayern seine Hausaufgaben zu diesem Thema gemacht hat mit der Planung der Walpertskirchener Spange bzw. mit der Planfeststellung für den Ringschluss Erding - schienenseitige Anbindung des Flughafens aus Richtung Osten - die im Herbst 2009 eingeleitet werden soll.

Sollte der ständig wachsende Flughafen nicht in absehbarer Zeit mit der Bahn von Osten her besser erschlossen werden, droht ein Verkehrschaos auf den Gemeinde-Kreis- und Staatsstraßen in der angrenzenden und weiteren Umgebung des Flughafens. Darüber hinaus leistet der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg in Verbindung mit der Walpertskirchener Spange einen wesentlichen Beitrag für die Stärkung der Intermodalität des Schienen- mit dem Luftverkehr. Ein Ziel, das sowohl im Flughafenkonzept der Bundesregierung als auch auf europäischer Ebene¹ verfolgt wird.

¹ Mitteilung 279/4 der Kommission der europäischen Gemeinschaften, eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologorientierten und nutzerfreundlichen System, 2009

Ebenso muss die Finanzierung für die Begegnungsabschnitte Obergeislbach – Thann – Matzbach – Dorfen und Markt Schwaben – Hörlikofen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass eine weitere wichtige Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Strecke der 4-gleisige Ausbau der S-Bahn bis Markt Schwaben ist.

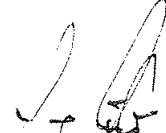
Abschließend darf festgehalten werden, dass nach jahrzehntelanger Vernachlässigung der Infrastruktur in unserem Großraum Südostbayern es nunmehr dringend geboten ist, den Bürgerinnen und Bürgern hier eine Perspektive für die zukünftige Entwicklung unseres Wirtschaftsraumes zu geben.

Aber auch über unseren Raum hinaus dürfen Deutschland und Bayern es sich nicht leisten, dass die genannte Strecke München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg das Nadelöhr der Magistrale in Europa bleibt. Nur wenn hier leistungsfähige Infrastruktur geschaffen wird, kann der Raum weiter aktiv seinen Beitrag zur Entwicklung und zum Zusammenwachsen von Europa leisten und auch nur, wenn hier die entsprechende Entlastungsinfrastruktur für einen schnellen Personentransfer zwischen Paris und Budapest via München, Mühldorf und Salzburg bereitgestellt wird, kann die Bahnstrecke München – Rosenheim – Innsbruck – Brenner für den Verkehr des zukünftigen Brennerbasistunnels entlastet werden.

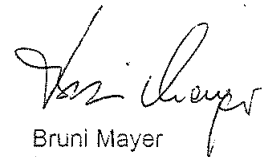
Auch vor diesem Hintergrund gesehen muss alles getan werden, um die im Konjunkturpaket zur Verfügung gestellten 150 Mio. € für Planungs- und Baumaßnahmen auf dieser wichtigen und längst zum Ausbau überfälligen Strecke zu belassen und hier dem gesamten Raum, dem Bundesland Bayern und der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der Europäischen Union Antrieb zu geben und uns nicht als Schlusslicht bei der Schaffung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur darzustellen.

Darum, sehr geehrter Herr Bundesminister Tiefensee, bitten wir Sie sehr herzlich.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Huber
Landrat und Sprecher der
Initiative Airportbahn




Bruni Mayer
Landrätin
Landkreis Rottal-Inn



Erwin Schneider
Landrat
Landkreis Altötting



Martin Bayerstorfer
Landrat
Landkreis Erding



Gottlieb Fauth
Landrat
Landkreis Ebersberg



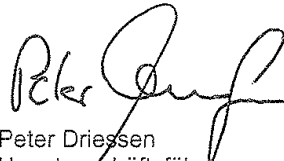
Dr. Michael Kerkloh
Flughafen München GmbH



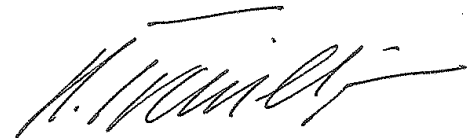
Ingrid Obermeier-Osl
Vorsitzende des IHK-Gremiums
Mühlendorf-Altötting



Dr. Lothar Semper
Hauptgeschäftsführer
Bayerischer Handwerkstag



Peter Driessen
Hauptgeschäftsführer
IHK für München und Oberbayern



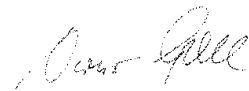
Heinrich Traublinger, MdL a.D.
Präsident
Bayerischer Handwerkstag



Bgm. Günther Knoblauch
Städtebund Inn-Salzach



Sepp Eichner
Kreishandwerksmeister



Dr. Werner Goll
Sprecher der Initiative ChemDelta Bavaria



Günter Zellner
Vorsitzender
DGB Region Südost-Oberbayern

2. Magistrale für Europa

Die Strecke München – Mühldorf am Inn – Freilassing – Landesgrenze (Salzburg) ist Bestandteil der „Magistrale für Europa“. Sie ist gleichermaßen für den Personennah- und –fernverkehr wie für den Güterverkehr von erheblicher Bedeutung. Insbesondere für die Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks ist diese Strecke von höchster Bedeutung.

Neben der verbesserten Verkehrserschließung in Richtung Wien / Südosteuropa wird ihr bei einem künftigen Ausbau der Brennerachse eine erhebliche Entlastungsfunktion des Nord-Süd- Korridors München – Kiefersfelden zukommen. Daneben besitzt sie erhebliche Bedeutung für die Neuordnung der Schienenverkehrserschließung des Flughafens München.

Ergebnisse der Studie „Magistrale für Europa - Das Rückgrat im europäischen Schienennetz“?

- > Auf Grund der Ergebnisse kann unsere gesamte Region in wirtschaftlicher, verkehrlicher und umweltfachlicher Hinsicht ganz wesentlich von der Magistrale profitieren.
- > Das Gutachten enthält Schlussfolgerungen, die regionalwirtschaftliche Effekte erwarten lassen und deshalb auch für unsere Region von wesentlicher Bedeutung sind.
- > Für den Kunden bedeutet demnach der Ausbau der Magistrale eine starke Verkürzung der Reisezeiten, eine Erhöhung der Zugfrequenz mit fester Vertaktung, verbesserten Komfort und gute Verknüpfung an den Übergangsknoten zu den Regionalnetzen.
- > Durch die Verbesserung der Erreichbarkeitsbedingungen entlang des Magistrale – Korridors verbessern sich laut Gutachten die Standortbedingungen für die Magistrale – Regionen. Die kürzeren Reisezeiten werden die Ballungsräume zusammenrücken und integrieren; eine Tatsache, von der positive Wechselwirkungen ausgehen werden. Allen „Magistrale – Anrainer – Regionen“ wird ein zusätzliches Wirtschaftswachstum prognostiziert.
- > Die Magistrale verbessert zudem nach Ansicht der Gutachter die Position ihrer Knotenregion im europäischen Standortwettbewerb. Dadurch wird ihr schon jetzt großes technologisches Innovationspotenzial zusätzlich gestärkt.
- > Das in den Magistrale – Knoten gebündelte Angebot an hochwertigen Verkehrsverbindungen soll nach der Studie zu weiteren Ansiedlungen von spezialisierten und weitreichenden Dienstleistungsunternehmen, besonders aus den Bereichen „Produktionsunterstützung“, „Finanzierung“ und „Neue Märkte“ führen.

- > Die Effekte einer Hochleistungsverbindung kommen den Ausführungen der Experten zufolge dann voll zum Tragen, wenn die Zeitvorteile über günstige Verbindungen zu den nachgeordneten Netzen weitergegeben werden können. Die Magistrale braucht also leistungsfähige Zubringer und Verteiler, um ihre Vorteile im Gesamtsystem an den Kunden zu bringen.
- > Mit den Ergebnissen der Studie wird unterstrichen, dass die Magistrale Paris – Budapest eine herausragende Bedeutung für das europäische Verkehrsnetz besitzt, die Erschließung des wirtschaftlichen Potenzials der angebundenen Regionen in besonderer Weise fördert und für die Verkehrsnachfrage von hohem Interesse sein muss.

Was erwarten wir uns von der Magistrale?

Für unsere Region ist es sehr wichtig, mit einer Anbindung Salzburgs an die Magistrale an einer Hauptverkehrsader zu liegen. Wir erwarten uns von der Magistrale positive Auswirkungen. Wir gehen davon aus, dass sich mit dem Bau der Magistrale beispielsweise die Schienenverkehrsinfrastruktur in unserem Raum wesentlich verbessern wird. Damit profitiert unsere Region insgesamt.

Insbesondere für die Anbindung des Bayerischen Chemiedreiecks ist der rasche Ausbau von existenzieller Bedeutung.

Wir sind der Überzeugung, dass der Haltepunkt Salzburg der Magistrale einerseits zur Attraktivitätssteigerung unseres Raumes beitragen und sich andererseits auf den internationalen Bekanntheitsgrad unserer Region positiv auswirken wird.

Alleine der Einzugsbereich der Stadt Salzburg liegt bei über 1 Million Einwohner. Der Haltepunkt Salzburg ist somit ein attraktiver Bahnanschluss mit europäischer Dimension.

Es ist erforderlich, dass die Magistrale für Europa rasch realisiert wird.

3. Brennerzulauf

Dieser Schienenausbau ist ein europäisches Projekt. Als Teil der TEN-Achse Berlin Neapel fällt ihm eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung des internationalen Nord-Süd-Verkehrs zu.

Der Bau des Brenner-Basistunnels zwischen Nord- und Südtirol lässt erwarten, dass die nördliche Zulaufstrecke durch das Inntal künftig noch weitaus stärker frequentiert wird.

Während die Realisierung des Brenner-Basistunnels im benachbarten Österreich bereits auf vollen Touren läuft, sind in Bayern (zumindest für den normalen Bürger) diesbezüglich noch keine Aktivitäten erkennbar.

Nachdem die Realisierung des Brenner-Basistunnels immer konkretere Formen annimmt (siehe rege Bautätigkeit im Tiroler Unterinntal!) und dabei der Verlauf der nördlichen Zulaufstrecke durch das Obere Inntal nach Nordtirol von besonderer Bedeutung ist, ist eine frühzeitige Befassung mit der Thematik besonders wichtig.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgten, schloss der **Verbandsvorsitzende Landrat Steinmaßl** um 12.15 Uhr die Versammlung.

Traunstein, 26.11.2009

.....
Hermann Steinmaßl
Landrat und Verbandsvorsitzender

.....
Marianne Erlacher
Protokollführerin