

Zu VII Verkehr und Nachrichtenwesen

Zu 1 Verkehrsträgerübergreifende Festlegungen

Zu 1.1 G Leitbild

Moderne, leistungsfähige und sichere Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote müssen als das verbindende Element zur Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten etc.) die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Gewerbe erfüllen. Eine zumutbare Erreichbarkeit ist Grundvoraussetzung für gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen und wettbewerbsfähige Standortbedingungen von Industrie und Handel.

Die Region 18 bewältigt eine große Menge großräumiger Durchgangsverkehre für den Güter- und Personenfernverkehr in Richtung Süd- und Südosteuropa. Auch die regionalen Verkehre sind vielfältig: Die ansässige regionale Wirtschaft ist international stark vernetzt und auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen für den Personen- und Güterverkehr angewiesen. Neben Güter- und Pendlerströmen in die und aus den benachbarten Regionen bestehen vielfältige regionale Binnenverkehre. Ein weiterer nicht unerheblicher Teil des Verkehrsaufkommens resultiert aus den zahlreichen Angeboten der Region als Naherholungsraum insbesondere auch für die städtische Bevölkerung und ihrer Funktion als Tourismusdestination.

Gemäß den amtlichen Prognosen ist in der Region insgesamt weiterhin mit einem Bevölkerungswachstum und einer anhaltend hohen Wirtschaftsdynamik zu rechnen. Hierzu tragen auch die Wachstumsimpulse, die die Metropole München auf ihr Umland ausübt und die in zunehmendem Maße auch in die Region 18 ausstrahlen und deren Anziehungskraft als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort steigen lassen, bei. Diese Entwicklung – die sich in der Region teilräumlich sehr unterschiedlich manifestieren kann – wird mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen.

Auch wenn in der Region 18 allenfalls vereinzelt mit einem Bevölkerungsrückgang zu rechnen ist, stellt der fortschreitende demographische Wandel neue Anforderungen an Verkehrsangebote. Mit einer Alterung der Gesellschaft verlagern sich die Mobilitätsbedürfnisse. Das Verkehrsangebot muss sich auf die sich verändernden Rahmenbedingungen einstellen und zukünftig verstärkt die Bedürfnisse der Bevölkerungsgruppen (z.B. ältere Menschen) berücksichtigen, die auf Angebote des ÖPNV angewiesen sind. Nur so bleibt die Region als Lebens- und Arbeitsraum sowie als Naherholungs- und Tourismusdestination attraktiv.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geht häufig mit negativen Auswirkungen wie der Inanspruchnahme von Freiflächen und der Beeinträchtigung von Bevölkerung und Natur durch Immissionen einher. Im Sinne einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung und des Klimaschutzes ist daher soweit als möglich eine Vermeidung bzw. Verminderung von Verkehren anzustreben, beispielsweise durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (insbesondere an den Hauptverkehrsachsen und -knotenpunkten), innovative Logistikkonzepte und alternative Verkehrsangebote (z.B. Mitfahrgelegenheiten, Fahrgemeinschaften). Auch auf eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene als leistungsfähigeren Verkehrsträger für Fernverbindungen sollte hingewirkt werden.

Die verschiedenen Verkehre (Pendlerverkehr, Durchgangsverkehr, Urlaubs- und Reiseverkehr, Güterverkehr) überlagern sich auf den Trassen der verschiedenen Verkehrsträger. Den daraus resultierenden komplexen Anforderungen muss die

regionale Verkehrsinfrastruktur Rechnung tragen.

Um den ÖPNV und alternative Mobilitätsdienstleistungen wie Autovermietung, Car-Sharing etc. attraktiver zu gestalten, müssen die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden. Hierzu kann die Ausweisung von Park-and-Ride-Plätzen beitragen oder auch die (kostenlose) Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV. Auch die Barrierefreiheit und die Attraktivität der Bahn- bzw. Busbahnhöfe spielen hierbei eine Rolle.

Wohn-, Versorgungs-, Arbeits- und Produktionsstandorte sowie Standorte der Freizeitinfrastruktur stehen mit Blick auf die Verkehrsentwicklung in Abhängigkeit zueinander. Eine nachhaltige Gestaltung der Verkehrsströme muss die gegenseitige Abhängigkeit von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung betrachten und auf den Erhalt der Kulturlandschaft achten. Eine kompakte Siedlungsentwicklung, die dem Ziel einer Innen- vor Außenentwicklung verpflichtet ist und eine sinnvolle Zuordnung räumlicher Funktionen im Blick hat, indem sie sich beispielsweise auf die gemeindlichen Hauptsiedlungsbereiche konzentriert, kann dazu beitragen, Wege zu verkürzen und somit das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die Neuausweisung von Siedlungsgebieten ohne angemessenen ÖPNV Anschluss führt hingegen zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Bereits in der Bauleitplanung sollte deshalb auf die Möglichkeiten einer angemessenen Anbindung von Siedlungsgebieten an den ÖPNV geachtet werden.

Eine möglichst umweltverträgliche Verkehrsabwicklung ist eine wichtige Aufgabe in der Verkehrsplanung. Zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel können auch der Einsatz nutzerfreundlicher Verkehrsinformationssysteme und die Verwendung integrierter Telematiksysteme beitragen. Neue Technologien im Bereich Elektromobilität und des autonomen Fahrens lassen darüber hinaus eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der individuellen Mobilität erwarten. Ihnen wird eine zunehmend tragende Rolle im Verkehrswesen zugeschrieben.

Der Einsatz neuer Kommunikationstechnologien wie Echtzeitinformationen zu Verkehrssituation und verfügbaren Mobilitätsoptionen bieten zudem Potenziale für eine bessere verkehrsträgerübergreifende Vernetzung.

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.

Zu 1.2 G Verknüpfung der Region mit dem überregionalen und internationalen Verkehrsnetz

Die drei außerhalb der Region gelegenen Verkehrsknotenpunkte Flughafen München, Hauptbahnhof München sowie Flughafen Salzburg besitzen eine große Bedeutung für die verkehrliche Anbindung der Region 18 an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Neben infrastrukturellen Maßnahmen für die Verkehrsträger Schiene (vgl. Ziel 3.1) und Straße innerhalb der Region, liegen auch bauliche Maßnahmen in den Nachbarregionen, die einer Verbesserung der Anbindung Südostoberbayerns an diese Einrichtungen dienen, im Interesse der Region 18.

Neben einem leistungsfähigen Anschluss an den Bahnknoten München sind die Verbindungen von Mühldorf a.Inn zum Flughafen München und weiter nach Ostbayern für die Region von großer Bedeutung. Hierzu könnten der sog. „Ringschluss“ von Erding zum Flughafen, der Ausbau der Strecke nach Markt Schwaben sowie die „Walpertskirchner Spange“ einen erheblichen Beitrag zur verkehrlichen Erschließung der Region Südostoberbayern leisten. Zudem ließe sich über die „Neufahrner Gegenkurve“ die Verbindung in Richtung Freising und darüber hinaus nach Niederbayern und in die Oberpfalz wesentlich optimieren.

Die Umsteigezeiten im Schienenverkehr am Bahnknoten München wirken sich unmittelbar auf die Attraktivität der Verkehrsangebote des ÖPNV in der Region aus; Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigezeiten wie beispielsweise durch eine Verbindung der Flügelbahnhöfe wären daher aus regionaler Sicht sehr zu begrüßen.

Um den Anschluss im Südosten der Region an den internationalen Flugverkehr zu verbessern, soll der Flughafen Salzburg besser als bisher an das internationale Flugnetz angebunden und für die Region Südostoberbayern erreichbar sein. Das stärkt außerdem die Position der gesamten EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein im internationalen Wettbewerb.

Zu 1.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 1.3.1 **G** Stärkung der Teilräume

Der ÖPNV, d.h. der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße, ist Bestandteil der Daseinsvorsorge und wird von den Aufgabenträgern in der Region zum Teil eigenwirtschaftlich, zum Teil gemeinwirtschaftlich erbracht.

Die Sicherung und die Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen bzw. Zentralen Orten, touristischen Attraktionen usw. sollen weiterhin im Fokus des ÖPNV und dessen Ausbauplanungen stehen. Vor allem in den stark frequentierten Verdichtungsräumen und Tourismusgebieten leistet der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr fördert der ÖPNV die Entlastung des Straßennetzes sowie die Verkehrssicherheit und trägt zugleich durch die Verringerung von Lärm- und Schadstoffbelastungen wesentlich zum Umweltschutz bei.

Insbesondere in Teilen des ländlichen Raums ist zu erwarten, dass sich der demographische Wandel auch auf das Verkehrsangebot des ÖPNV niederschlägt. Denn einerseits ist eine regelmäßige Streckenbedienung, welche sich wesentlich über die Schülerbeförderung trägt, im Zuge sinkender Schülerzahlen ggf. gefährdet. Andererseits ist davon auszugehen, dass das Mobilitätsbedürfnis einer zahlenmäßig wachsenden älteren Generation, die sich grundsätzlich durch eine vergleichsweise hohe ÖPNV-Affinität auszeichnet, steigen wird. Damit gehen auch sich verändernde Anforderungen an den ÖPNV (z.B. Barrierefreiheit, neue Bedienformen) einher. Durch bedarfsgesteuerte Angebote wie beispielsweise mittels Einsatz von Kleinbussen oder Sammeltaxis lässt sich die Flexibilität bei der Bereitstellung von ÖPNV-Diensten erhöhen.

Im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung ist insbesondere der vorausschauenden Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem ÖPNV-Angebot ein hoher Stellenwert beizumessen.

Zu 1.3.2 G Verknüpfung regionaler öffentlicher Verkehrsangebote/-träger

Die verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung regionaler Verkehrsangebote ist insbesondere im Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV entscheidend. Die Abstimmung der beteiligten Stellen sollte die verschiedenen Verkehrsträger des ÖPNV beinhalten und über Landkreisgrenzen hinweg erfolgen. Zusätzlich zur Abstimmung der Nahverkehrspläne zwischen den Landkreisen könnte die Erweiterung gemeinsamer Verbund- bzw. Tarifgebiete die Durchlässigkeit erhöhen und damit die verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung unterstützen.

Wichtigste Verknüpfungspunkte für den öffentlichen Personennahverkehr sind die Bahnhöfe, die attraktiv und – wie auch die Bahnhaltepunkte – barrierefrei ausgestaltet werden sollten. Auch günstige Wegebeziehungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten (zwischen Bahnsteig, Bushaltestellen, Abstellanlagen für Fahrräder und Mietfahrzeuge etc.) tragen zur Erleichterung der Umsteigevorgänge sowie zur Verkürzung der Umsteigezeiten bei und erhöhen die Attraktivität dieser Verkehrsangebote. Freizeit- und tourismusorientierte ÖPNV-Angebote können die Nutzung der touristischen Infrastruktur sowie die Attraktivität der Tourismusdestinationen erhöhen und zudem die Straßen vom Ausflugs- und Reiseverkehr entlasten.

In relativ dünn besiedelten und/oder vom demographischen Wandel besonders betroffenen Teilräumen, in denen ein regelmäßiger Linienverkehr wirtschaftlich nicht tragfähig ist, sollten neue IT-basierte Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Echtzeitrouting, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsportale) und alternative Bedienformen, wie z.B. Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse, etc. getestet und ggf. eingeführt werden, um die Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsschichten zu gewährleisten.

An Schnittpunkten von Fernstraßen und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollen langfristig Park-and-Ride-Plätze vorgesehen werden. Entsprechendes gilt an BAB-Anschlussstellen bereits heute, wenn damit die Zahl der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs deutlich gesenkt werden kann.

Zu 1.3.3 G Großraum Salzburg

Die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden regionalen Verkehrsverbunds kann eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV umfassen, wie z.B. durchgängige Verbindungen der S-Bahnen, Verlängerung der S-Bahnlinien in Richtung Laufen und Traunstein, Fahrplanabstimmungen zwischen allen Verkehrsträgern, grenzüberschreitende betriebliche Abstimmung und Angebotserstellung, einheitliche Tarife und Tickets, Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs etc.. Die Gesamtheit der Maßnahmen trägt zur verbesserten Erreichbarkeit innerhalb des Großraums Salzburg bei; gleichzeitig entlasten die Maßnahmen die Straßen vom motorisierten Individualverkehr und verringern entsprechend die Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Zu 1.4 G Güterverkehr

Das Frachtaufkommen in und aus der Region, insbesondere im Chemiedreieck wächst. Der Lkw-Verkehr belastet bereits heute die Siedlungs- und Tourismusgebiete in hohem Maße. Zur nachhaltigen Entlastung von Straßen und Umwelt muss es Ziel der Planung sein, den Güterfernverkehr soweit wie möglich

auf der Schiene zu belassen bzw. wieder dorthin zu verlagern.

Die Bahnstrecke von München über Mühldorf a.Inn in das Chemiedreieck stößt immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit Blick auf Ausbaubedarfe im Schienengüterverkehr ist dieser Streckenabschnitt besonders vordringlich (vgl. Ziel 3.1).

Güterverkehrszentren (GVZ) können als Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen Straße, Schiene, Wasser und Luft sowie zwischen Nah- und Fernverkehr zu einer Optimierung und Beschleunigung des Güterverkehrs in der Region beitragen. Durch die Einrichtung geeigneter Umschlaganlagen sollen die Rahmenbedingungen für den intermodalen Gütertransport und damit die Dienstleistungsqualität im Güterverkehr innerhalb der Region verbessert werden.

Zu 1.5 G Schutz vor Immissionen und Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung

Der Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur kann mit nicht unerheblichen Belastungen für die Wohnbevölkerung und Umwelt einhergehen. Diese sind deshalb insbesondere vor bau- und betriebsbedingten Immissionen zu schützen. Beispielsweise sollte aus Gründen des Lärmschutzes eine Entlastungsstrecke der Bahn zur Verbindung Rosenheim-Kiefersfelden/Kufstein möglichst abseits von Siedlungen geführt werden.

Zu 1.6 G Bahnübergänge

Die Verringerung der Zahl der höhengleichen Bahnübergänge soll die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auf den Straßen erhöhen. Das gilt insbesondere für die Übergänge an stark frequentierten Bahntrassen bzw. regional bedeutsamen Straßenverbindungen wie im Fall der B 304 bei Reitmehring und bei Sankt Georgen.

Zu 2 Straßeninfrastruktur

Zu 2.1 G Allgemein zum Ausbau der Straßeninfrastruktur

Die Region ist auf eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur angewiesen, um gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erhalten und zu schaffen. Der Vorrang des Ausbaus bestehender Straßeninfrastruktur vor dem Neubau dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes, der Reduzierung einer weiteren Inanspruchnahme und Zerschneidung von Freiflächen sowie zusätzlicher Umweltbelastungen und liegt im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Der Ausbau des Radwegenetzes an Bundes- und Staatsstraßen dient der Förderung des Fahrrads als nachhaltiges Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr und der weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer.

Zu 2.2 Großräumiges Straßennetz

G Das großräumige Straßennetz soll die Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz gewährleisten und dient der Verbindung der Ober- und Mittelzentren untereinander. Der Ausbau stellt zum einen die notwendige Verbindungsqualität und den übergeordneten Netzzusammenhang sicher. Zum anderen gehen mit der Entlastung von Ortsdurchfahrten auch die verkehrsbedingten negativen Auswirkungen auf die örtlichen Nutzungen zurück.

Z Die wichtigsten überregionalen Straßenverkehrsachsen, denen speziell für Fern- und Pendlerverkehre ein hoher Stellenwert zukommt, sind die beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Bundesautobahnen A 8 und A 94 sowie die Bundesstraßen B 15, B 299/304 und B 20, die diese beiden Bundesautobahnen in Nord-Süd-Richtung verbinden. Dieses straßenverkehrliche Grundgerüst ist raumstrukturell für die Region Südostoberbayern von überragender Bedeutung.

Die B 15/B 15neu verknüpft in dem überregionalen Netz die A 93 (Nord), Autobahn Hof - Weiden - Regensburg, mit der A 93 (Süd), Inntalautobahn. Sie dient insbesondere der Entlastung der A 9 Nürnberg - München zumal eine weitere Zunahme des Verkehrs nach Süd-Ost-Europa zu erwarten ist. Zur Verbesserung der Durchgängigkeit der B 15 als die westlichste Nord-Süd-Achse im regionalen Verkehrsnetz kommt der Ortsumgehung Lengdorf mit Höhenfreimachung des Bahnübergangs besondere Bedeutung zu.

Die B 20 bildet die Nord-Süd-Achse im Osten der Region und ist durch die Verbindung der Autobahnen A 8, A 94 (und weiter nördlich A 92 und A 3) eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den ostbayerischen Raum. Zur weiteren Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen möglichst durchgängig die verbliebenen Ortsdurchfahrten beseitigt werden.

Der B 299/B 304 kommt als Verbindung der A 8 und der A 94 im Netz der Bundesfernstraßen gemäß der Einstufung des BMVI (Stand: März 2015) zwar nicht die Verbindungsqualität wie der B 15 und B 20 zu. Aus regionaler Sicht ist sie jedoch ein gleichwertiger Zubringer zur A 94 im Norden und zur A 8 im Süden sowie eine wichtige Verbindung zwischen den zentralen Orten Alt- und Neuötting, Trostberg, Traunreut und Traunstein. Die Anbindung an das überregionale Straßennetz über die B 299/B 304 ist nicht zuletzt für die zahlreichen ansässigen gewerblichen Betriebe und deren Anschluss an die nationalen und internationalen Märkte von besonderer Bedeutung und liegt damit im regionalen Interesse. 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.

Die Aufnahme konkreter Trassen als Raumordnungsziel hat zur Folge, dass sie jeweils von einer Bebauung und gegenläufigen Nutzungen freizuhalten sind.

G Aufgrund der Dynamik der Verkehrsentwicklung in diesem Teilraum, bedarf es neben einer Brücke südlich von Laufen, die bereits Eingang in den Entwurf der Bundesverkehrswegeplanung 2030 gefunden hat, weiterer Salzachquerungen. Diese würden nicht nur die Abwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen verbessern, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Regionalentwicklung in der EuRegio leisten. Über die Entlastung der denkmalgeschützten Altstädte insbesondere vom Schwerverkehr hinaus sollen die Salzachquerungen dazu dienen, für Tittmoning und Fridolfing das österreichische Verflechtungsgebiet zu erschließen und in Laufen die Pendlerströme aus dem

Flachgau und aus Oberösterreich in Richtung Salzburg und Freilassing sowie u.a. den Skitourismus aus dem bayerischen Raum abzuleiten. Im Prozess zur Suche geeigneter Standorte kommt der Abstimmung mit den österreichischen Nachbarn besondere Bedeutung zu.

Zu 2.3 G Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region

Der Ausbau mit Ortsumgehungen dient primär dazu, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, die Orte von Lärm und Schadstoffen zu entlasten und die Voraussetzungen für einen adäquat flüssigen Verkehr zu schaffen. Von besonderer Bedeutung für die regionale Verbindungsqualität sind zusätzlich zu den unter 2.2 aufgeführten Vorhaben folgende Projekte:

- B 304: Umgehungen der Ortsteile Adelstetten und Straß in Ainring
- B 588: Ausbau nördlich Reischach (Fuchsberg) und Ortsumgehung von Reischach
- St 2078: Ausbau bei Kolbermoor und Ortsumgehung Feldkirchen
- St 2079: Ausbau westlich Rott a.Inn
- St 2080: Ortsumgehung Ostermünchen
- St 2089: Ortsumgehung Bad Feilnbach
- 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
- St 2092: Ausbau südlich Kraiburg a.Inn
- 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
- St 2093: Ortsumgehung Oberaudorf
- 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
- 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
- St 2103: höhenfreier Anschluss der B 20 an die St 2103 bei Piding
- St 2105: Verbesserung der Verbindung zwischen Traunstein und Tittmoning mit Ortsumgehungen von Tengling und Weilham
- St 2352: Beseitigung der Engstelle an der Bahnunterführung Ecksberg und weiterer Ausbau bis St 2550
- St 2352: Ausbau der gesamten Strecke zwischen Aschau und Gars
- St 2357: ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die geplante Ortsumgehung der B 299 von Trostberg
- St 2357: Ausbau im Osten von Kirchweidach sowie Ortsumgehung Kirchweidach
- St 2359: Neubau der Südspange Wasserburg a.Inn
- St 2360: Ausbau zwischen Prutting und Halfing
- Nordspange Rosenheim mit dritter Innbrücke und Anbindung an die B 15 (neue Westumgehung) und an die St 2359

Bei der Planung von Neubau- oder Ausbaumaßnahmen an landkreisübergreifenden Kreisstraßen sollten abgestimmte längere Abschnitte gebildet werden. Die jeweiligen Baulastträger können sich bei Kreisgrenzen überschreitenden Projekten entsprechender öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen bedienen, um die Federführung von Planung und Bau abzustimmen.

Zu 3 Schieneninfrastruktur

Zu 3.1 Schienennetz

G Innerhalb des Gesamtverkehrssystems kommt dem Verkehrsträger Schiene sowohl für den großräumigen Verkehr als auch für die Abwicklung regionaler Mobilitätsansprüche eine tragende Rolle zu. Die Abwicklung von Verkehren auf der Schiene entlastet das Straßennetz, ist verkehrssicherer und – nicht zuletzt wegen der Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen – auf vielen Verbindungen umweltfreundlicher als der Verkehr auf der Straße. Zukünftig wird das Verkehrsaufkommen weiter steigen. Laut Verkehrsprognose, die dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt, wird der Schienenverkehr vor allem im Süden Deutschlands bis 2030 deutlich zunehmen. Im Bundesdurchschnitt wird gegenüber 2010 ein Wachstum um 42,9 % im Schienengüterverkehr und um 19,2 % im Schienenpersonenverkehr erwartet.

Neben der großräumig-überregionalen Verbindungsfunktion für den Personen- und Güterverkehr trägt das bestehende Schienennetz in der Region einen erheblichen Anteil an der Abwicklung von regionalen Mobilitätsbedürfnissen. Dies gilt für den ÖPNV mit Leistungen für u.a. Berufspendler, Schülerbeförderung sowie den Ausflugs- und Tourismusverkehr ebenso wie für den Güterverkehr. Insbesondere die Unternehmen im sog. bayerischen Chiemdriedeck, sind auf den schnellen, leistungsfähigen, kostengünstigen und vor allem sicheren Transport von Waren aus und in Richtung der Nordsee- und Adria Häfen sowie Richtung Mittel- und Osteuropa angewiesen.

Z In der Region Südostoberbayern stellen die Trassen München – Mühldorf a.Inn – Freilassing – Salzburg, München – Rosenheim – Salzburg und Rosenheim – Kiefersfelden die Hauptstrecken im Schienenfern- und -nahverkehr dar, die teilweise nur eingleisig und noch nicht durchgehend elektrifiziert sind. Aus diesem Grund besteht hier ein besonderer Verbesserungs- und Ausbaubedarf.

Die Trasse München – Mühldorf a.Inn – Freilassing – Salzburg hat zentrale Bedeutung für die verkehrliche Erschließung Südostoberbayerns. Sie verbindet die Region mit den Verdichtungsräumen München und Salzburg. Darüber hinaus kommt ihr als Teilabschnitt der Magistrale für Europa (Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes-(TEN-V) „Rhein-Donau-Korridor“), die Paris, München, Wien und Budapest bzw. Bratislava verbindet, für die europäische Integration große Bedeutung zu. Bisher entspricht sie jedoch in Bezug auf Streckengeschwindigkeit und -kapazität nicht dem Anspruch einer europäischen Magistrale bzw. an eine Verbindung von Oberzentren. Es sollte deshalb bereits in der kommunalen Bauleitplanung darauf geachtet werden, dass ein ausreichend großer Korridor für die Trasse freigehalten wird und ggf. notwendige Vorkehrungen für den Lärmschutz getroffen werden.

Die Bahnstrecke von München über Mühldorf a.Inn in das Chiemdriedeck stößt immer mehr an ihre Grenzen. Mit ca. 3 Mio. Tonnen werden rund 1,5 Prozent des

gesamtdutschen Güteraufkommens auf dieser Strecke transportiert. Leistungsfähiger wird die Strecke nicht nur durch einen (zweigleisigen) Ausbau, sondern auch durch ihre Elektrifizierung, die sich im Vergleich zum bisherigen Dieselmotivbetrieb zudem positiv auf die Umwelt auswirkt.

- G** Um auch den nördlichen Teil der Region Südostoberbayern an den Fernverkehr anbinden zu können, soll in Mühldorf a.Inn eine entsprechende Haltestelle eingerichtet werden. Diese könnte zugleich die Strecke München – Rosenheim – Salzburg entlasten und damit Potenziale für den steigenden Bedarf im öffentlichen Personennahverkehr auf dieser Strecke frei machen.
- G** Der Straßentransitverkehr im Alpenraum ist an seiner Belastungsgrenze angelangt, weshalb die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene angestrebt wird. Zur Entlastung der Brennerachse vom Straßenverkehr wird der Brenner Basistunnel zwischen Italien und Österreich nach gegenwärtigem Planungsstand bis 2026 fertiggestellt sein. Für die Weiterführung der Transitstrecke nach Norden durch das Inntal zwischen Kiefersfelden und Rosenheim (sog. Nordzulauf) sind ausreichend Trassenkapazitäten zu schaffen. Aus Gründen des Lärmschutzes sollte diese abseits der Siedlungen geführt werden.

Zu 3.2 Regionaler Schienenpersonenverkehr

- G** Der regionale Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) muss so gestaltet werden, **&** dass er aufgrund seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität eine Alternative zum **Z** motorisierten Individualverkehr darstellt.

Der SPNV trägt maßgeblich zur Erschließung des Umlandes der Ober- und Mittelzentren (einschließlich der Stadt Salzburg, die oberzentrale Funktion für die Region übernimmt und deren Verdichtungsraum sich auch in die Region erstreckt) der Region und der Verbindung einzelner Teilräume bei. Die zwei bestehenden von West nach Ost verlaufenden SPNV-Netzachsen im Norden und Süden der Region bieten sich für eine stärkere Aktivierung des SPNV innerhalb der ober- und mittelzentralen Verflechtungsbereiche an. Da die Nord-Süd-Verbindungen im SPNV in der Region nur schwach ausgeprägt sind, sollen für die bessere Erreichbarkeit der weniger stark besiedelten Räume zwischen den Netzachsen die Bahnhöfe Rosenheim, Traunstein, Mühldorf a.Inn und Freilassing als Knotenpunkte ausgebaut und gestärkt werden. Damit gewinnen die Angebote des ÖPNV an Attraktivität für Pendler und die Bevölkerung vor Ort.

Eine leistungsfähige Anbindung der Region an den Verdichtungsraum München ist sowohl im SPNV als auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) von zentraler Bedeutung. Gerade im Berufsverkehr werden die Strecken in und von Richtung München stark nachgefragt. Zudem stellt der Tourismus in vielen Teilen der Region einen wichtigen Wirtschaftszweig dar. Auch hier muss eine leistungsfähige Anbindung gewährleistet werden, die nicht zuletzt der Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr dient.

- G** Das Angebot des SPNV soll auf den bestehenden Strecken weiter verbessert werden, um möglichst kostengünstig, schnell und damit attraktiv das Umsteigen auf den ÖPNV zu ermöglichen. Die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte in der Region (im Fernverkehr und im Nahverkehr) kann eine weitere Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr erreichen und die für eine Erhöhung der Takte notwendige Auslastung des SPNV verbessern.

An folgenden Strecken besteht insoweit ein besonderer Bedarf für zusätzliche Haltestellen:

- 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),
- an der Strecke Traunstein – Garching a.d.Alz in Altenmarkt a.d.Alz,
- an der Strecke Traunstein – Freilassing vier Haltestellen (Rückstetten, Schödling/Stegreuth/Holzhausen, Hörafin und Perach/Freilassing West),
- an der Strecke Mühldorf – Freilassing drei Haltestellen (Gastag, Surheim, Freilassing Nord/Klebinger Straße),
- an der Strecke Mühldorf a.Inn – Simbach a.Inn in Perach eine Bedarfshaltestelle und
- an der Strecke Mühldorf a.Inn – Burghausen in Lindach eine Bedarfshaltestelle.

Zu 3.3 G Grenzüberschreitender Verkehrsverbund im Großraum Salzburg

Im Rahmen des grenzüberschreitenden Verbunds zwischen Salzburg, den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein sollen diese Räume besser miteinander verknüpft und der gemeinsame Wirtschafts-, Tourismus- und Lebensraum weiter gefördert sowie nachhaltig gestaltet werden. Das bestehende Schienennetz soll leistungsfähig ausgebaut werden, um zum einen die Verkehrs-, Lärm- und Emissionsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und zum anderen den Bedürfnissen der Bevölkerung und Touristen vor Ort länderübergreifend gerecht zu werden.

Der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs soll entgegengewirkt werden, indem Verkehre vermehrt auf die (umweltfreundlichere) Schiene verlagert werden. Dementsprechend muss der Verkehrsträger Schiene eine attraktive Alternative darstellen. Durch eine Taktverdichtung (mindestens 1-Stunden-Takt) auf der Bahnstrecke Mühldorf a.Inn – Freilassing – Salzburg wird von einer deutlichen Zunahme an Fahrgästen ausgegangen und damit eine Entlastung des Straßenverkehrs herbeigeführt.

Mit einer Verlängerung der Bahnlinie von Berchtesgaden bis zur zentrumsnäheren Haltestelle Berchtesgaden-Ost könnten Bevölkerung und Touristen Einrichtungen in der Altstadt, das Gymnasium oder das Salzbergwerk besser und schneller erreichen.

Zur Stärkung des SPNV soll eine Trasse für eine Regional-Stadt-Bahn, die von Salzburg über Marktschellenberg und Berchtesgaden zum Königssee führt, freigehalten werden. Dadurch werden Mobilitätsbedürfnisse von Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungspendlern sowie Besuchern über die Landesgrenzen hinaus erfüllt. Eine im Rahmen der EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein erstellte Machbarkeitsstudie zeigt die Realisierungsmöglichkeiten dieser Strecke im Rahmen des Nahverkehrsnetzes im Großraum Salzburg auf. Um eine Verwirklichung zu ermöglichen, wird den Gemeinden empfohlen, über die Bauleitplanung geeignete Flächen für eine entsprechende Trasse der Regional-Stadt-Bahn freizuhalten.

Zu 3.4 G Vereinbarkeit von Nahverkehr und Fernverkehr

Die angestrebte Erhöhung der Taktfrequenz insbesondere auf der Strecke Mühldorf a.Inn – Freilassing soll dazu beitragen, den Verkehrsträger Schiene attraktiver zu machen und Erreichbarkeiten in der Region zu verbessern. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Durchgängigkeit und Beschleunigung von Fernverkehren zum Vorteil der großräumigen Verbindungsqualität dürfen nicht zu Lasten der regionalen Verkehrsziele gehen. Bei Ausbaumaßnahmen ist daher eine Vermeidung von Konflikten zwischen Fernverkehrsverbindungen und Nahverkehrsverbindungen sicherzustellen.

Zu 3.5 Z Grafing Bahnhof - Wasserburg

Die Bahnverbindung zwischen Grafing-Bahnhof und Wasserburg ist insbesondere für Pendler aus der und in die Region von Gewicht. Um dem Ziel, den Straßenverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern, gerecht zu werden, gilt es diese Bahnverbindung weiter auszubauen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit tragen die Elektrifizierung des Abschnitts Ebersberg – Tulling – Wasserburg-Bahnhof sowie eine weitere Taktverdichtung bei. Die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wasserburg-Bahnhof – Wasserburg-Stadt könnte die Attraktivität der Schienenverbindung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter erhöhen.

Zu 4 G Radverkehr

Das Fahrrad ist ein fester Bestandteil im Verkehrsmittelmix und gewinnt neben seiner Nutzung für die Freizeitgestaltung auch im Alltagsverkehr als Alternative zum Autoverkehr an Bedeutung. Nicht zuletzt aufgrund neuer technischer Entwicklungen (Pedelec, E-Bike) nehmen Komfort und Reichweite der Radfahrer zu. Dies führt nicht nur zu neuen Möglichkeiten in der touristischen Vermarktung. Im Alltagsverkehr wird das Fahrrad zunehmend als umweltfreundliches Verkehrsmittel erkannt, dessen Nutzung das lokale Verkehrsaufkommen entlasten und als Zubringer zu ÖPNV-Angeboten dienen kann.

Um weitere Anreize für die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr zu schaffen, sollten beim Ausbau der kommunalen und regionalen Fahrradinfrastruktur mittels geeigneter Kooperationsformen (z. B. Regionalmanagement) auch ortansässige Unternehmen und andere regionale Akteure eingebunden werden.

Die Anforderungen eines Radfahrers im Alltagsverkehr, der gewöhnlich auf möglichst direkte, schnelle Verbindungen angewiesen ist, unterscheiden sich von den Bedürfnissen im Freizeitverkehr, der sich eher an der landschaftlichen Attraktivität und an abwechslungsreichen Routen orientiert.

Der Ausbau einer sicheren Radwegeinfrastruktur fördert die Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels. Das kleinräumige Radwegenetz ist insbesondere in den Ober- und Mittelzentren für den Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Naherholungsverkehr von Bedeutung. Aber auch das großräumige Radwegenetz – das bisher vor allem als touristisches Angebot verstanden und entwickelt wurde – gewinnt auch mit Blick auf die zunehmende Reichweite von E-Bikes an Bedeutung im Alltagsverkehr. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob bzw. wo Radschnellwegeverbindungen – wie beispielsweise zwischen

Freilassing und Salzburg – die Attraktivität des Radwegenetzes verbessern können.

Es dient der Benutzerfreundlichkeit und der touristischen Attraktivität der Region als Ganzes, wenn regionsweit (Fern-)Radwegeverbindungen abgestimmt werden (beispielsweise im Rahmen des „Bayernnetz für Radler“) und durchgängig eine Vereinheitlichung der wegweisenden Beschilderung erfolgt. Maßgeblich sollten dabei die Empfehlungen des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr gemäß dem Faltblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ sein.

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.

In den Nahverkehrszügen in der Region ist die Mitnahme von Fahrrädern teils kostenfrei. In den Sommermonaten kommt es gehäuft zu Engpässen bei der Beförderung von Fahrrädern, so dass eine Erweiterung der Mitnahmekapazitäten angezeigt erscheint.

Zu 5 Ziviler Luftverkehr

Zu 5.1 G Sonderlandeplätze

Die Landeplätze dienen vor allem der besseren Erreichbarkeit der Region durch Anschluss an den Luftverkehr. Ihr Ausbau und ihre Modernisierung verbessern die Entwicklungschancen der Region und stellen Verbindungen zu innerdeutschen und im Ausland benachbarten Wirtschaftsräumen her.

Zu 5.2 G Segelfluggelände Aßling-Antersberg

Das Gelände in Aßling – Antersberg, Gemeinde Tuntenhausen, wird seit 1971 durch Segelflugzeuge im Windenstart und durch Motorsegler genutzt. Diese Anlage soll als Segelfluggelände weiterhin die regionale Nachfrage decken.

Zu 5.3 G Alpensegelflugschule

Die Alpensegelflugschule in Unterwössen dient neben der sportlichen Betätigung vor allem der Aus- und Weiterbildung von Flugzeugführern im Luftsport. Sie erhöht außerdem die Attraktivität des Tourismusgebietes Chiemgauer Alpen. Der Segelflugbetrieb soll deshalb unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Lärmschutzes erhalten und vor allem modernisiert werden.

Zu 5.4 - entfällt -

Zu 5.5 Z Das Regionsgebiet wird durch den Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Salzburg im Raum Freilassing berührt. Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 (Bundesgesetzblatt I S. 282) werden für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, Lärmschutzbereiche festgesetzt. Gem. den Raumordnungsgrundsätzen (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG und Art. 2 Nr. 11 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG)) ist für den Schutz der Allgemeinheit vor Lärmbelästigungen ausreichend Sorge zu tragen. Bei Maßnahmen des Siedlungswesens ist auf die Einwirkungen Rücksicht zu nehmen, die von bestehenden Anlagen verursacht werden.

Da sich der Fluglärm regelmäßig auf die Nachbargemeinden auswirkt, ist die Festsetzung von Lärmschutzzonen zur Lenkung der Bauleitplanung erforderlich.

Nach Art. 2 des Gesetzes zum Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich vom 19.12.1967 über Auswirkungen der Anlage und den Betrieb des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Bundesgesetzblatt II 1974, S. 13), gilt der Flughafen Salzburg für die nach diesem Vertrag von der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden Rechtsvorschriften als auf deutschem Hoheitsgebiet gelegen. Nach Art. 1 des genannten Vertrages verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, die für die Anlage und den Betrieb des Flughafens Salzburg notwendigen Maßnahmen nach Maßgabe des Deutschen Luftverkehrsgesetzes zu treffen.

Für den Verkehrsflughafen Salzburg wurde auf der Basis der seit 07.09.1978 neu festgesetzten Abflugrouten vom Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen ein Lärmschutzbereich ermittelt. Dieser Schutzbereich ist in die Zonen A, B und C mit zugehörigen Nutzungskriterien eingeteilt. Die Region ist lediglich von der Lärmschutzzone C betroffen.

Diese Zone ist gekennzeichnet durch einen fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) bis 67 dB(A). Diese Zone ist zusätzlich in eine innere Teilzone Ci 64 bis 67 dB(A) und eine äußere Teilzone Ca 62 bis 64 dB(A) zu unterteilen.

Gem. Landesentwicklungsprogramm Bayern ist innerhalb des Schutzbereiches der Zone C neben der gewerblichen und industriellen Nutzung auch die Darstellung von Wohnbauflächen in Flächennutzungsplänen bzw. die Ausweisung von Wohngebieten in Bebauungsplänen zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung zulässig. In der Zone Ci (Innenzone der Zone C) soll die Abrundung nur zur Schließung von Baulücken dienen. Und schutzbedürftige Einrichtungen sollen außerhalb des Lärmschutzbereiches angesiedelt werden.

Zu 6 G Chiemseeschifffahrt

Der Besuch der Chiemsee-Inseln ist eine der wesentlichen Attraktionen und von erheblicher Bedeutung für den Tourismus, aber auch ein ergänzendes Nahverkehrsangebot im gesamten Chiemseeraum. Den Gästen und der ansässigen Bevölkerung soll ganzjährig eine möglichst breite Auswahl an Linienverbindungen auf dem Chiemsee angeboten werden.

Zu 7 Nachrichtenwesen

Zu 7.1 G Die Informations- und Kommunikationstechnologie (IuK) dominiert seit einigen Jahren die Entwicklung im Nachrichtenwesen und entwickelt sich hoch dynamisch weiter. Im weiteren Ausbau der Informations- und Kommunikationstechnologie ist die Chance gegeben, den Anstieg des physischen Transports von Gütern und Personen etwas zu verlangsamen, obwohl durch z.B. den e-commerce auch neuer Verkehr hervorgerufen wird. Die neuen Möglichkeiten dieser Technologie fördern die Nachfrage bei der Telekommunikation in erheblichem Umfang, was sich – soweit regionalplanerisch von Bedeutung – vor allem im Bau von Antennen und in der Verlegung eines weiträumigen Glasfasernetzes bemerkbar macht. Die Möglichkeiten der Glasfasertechnik überschreiten schon heute bei weitem die Nachfrage.

In der Stadt Rosenheim werden in einem Pilotversuch "Rosenheimer Stadtnetz" die Möglichkeiten des Breitbandkabelnetzes mit Rückkanal über einzelne Projekte wie Bürgerterminals, Gesundheits- und Behördenetz, virtuelle Läden, IuK-Musterhaus, IuK-Gründerzentrum oder Verkehrsleitsysteme getestet.

Zu 7.2 Z Da hohe Antennenanlagen das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, werden Anlagen über 30 m Höhe in den südlichen Tourismusgebieten der Region ausgeschlossen (näheres dazu: Festlegungen und Begründung zu B I 2 Natur und Landschaft, letzter Absatz). Bestehende Anlagen sind von der einschränkenden Regelung nicht erfasst. Ebenso dient die Konzentration von Anlagen mehrerer Betreiber auf einem Träger dem Erhalt des Landschaftsbildes;

Auch die frühzeitige Information der Gemeinden durch die Betreiber soll die Möglichkeit eröffnen, ggf. geeignetere Standorte zu finden, um möglichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und um gesundheitlichen Belastungen und Schäden vorzubeugen.

Zu 7.3 Z Um in allen Landesteilen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen und zu erhalten – was u.a. eine ständige dynamische Anpassung an den Lebensstandard der Verdichtungsräume verlangt – sind ausreichende und angemessene Postdienstleistungen erforderlich. Nach der gültigen Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV vom 15.12.99) umfasst das u.a. Briefdienstleistungen und die Paketbeförderung zu erschwinglichen Preisen. Nach der PUDLV muss in Gemeinden über 4.000 Einwohnern mindestens eine stationäre Einrichtung vorhanden sein. Alle übrigen Gemeinden müssen durch einen mobilen Postservice versorgt werden.

In der Region haben knapp 60 Prozent der Gemeinden keine 4.000 Einwohner. Damit wären in weiten Teilen der Region wie im nördlichen Landkreis Traunstein und südlichen Landkreis Mühldorf a.Inn keine stationären Postfilialen in zumutbarer Entfernung mehr erreichbar. Deshalb ist zu fordern, in jedem Fall die bestehenden Postfilialen (je Gemeinde) nicht aufzulassen und in allen Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen stationäre Filialen zu erhalten oder zu schaffen.

Außerdem verlangt die besondere Struktur der Region im Süden mit ihren traditionellen Tourismusgebieten eine Versorgung mit stationären Filialen, um den Ansprüchen der Touristen, die zumeist aus verdichteten Gebieten kommen, gerecht zu werden und somit im internationalen Wettbewerb attraktiv zu bleiben.

Ohne solche Einrichtungen würden diese Tourismusgebiete als rückständig und abgelegene eingestuft.

Im österreichisch-bayerischen Grenzgebiet verstärken sich die funktionalen Verflechtungen in erheblichem Maße, vor allem im Grenzbereich zu Salzburg. Dementsprechend steigt die Zahl der Postsendungen. Bisher benötigen Briefsendungen von Freilassing nach Salzburg und umgekehrt eine Laufzeit von mehreren Tagen.

Zu 7.4 Z Nach der Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes sind die entfernungsbezogenen Tarifkategorien weitestgehend entfallen bzw. werden sich noch entsprechend ändern. Um auf längere Frist gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu gewährleisten, sollen in die günstigsten entfernungsabhängigen Tarife das jeweils nächste Mittelzentrum einbezogen sein.

In diesem Sinne war der Landtagsbeschluss vom 25.07.1979 abgefasst worden. Danach sollen Nahbereiche so ausgestaltet werden, dass alle Gemeinden eines Landkreises mit dem Landkreissitz, zumindest jedoch mit dem zugehörigen Zentrum des Verflechtungsbereiches mittlerer Stufe Nahgespräche führen können.

Zu 7.5 Z Das vorhandene dichte Richtfunknetz wird wegen des ständig zunehmenden Fernmeldeverkehrs noch weiter ausgebaut werden. Um gute Übertragungsqualitäten zu gewährleisten, sollen diese Strecken von beeinträchtigender Bebauung freigehalten werden (vgl. Begründungskarte Richtfunknetz).