



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 05.11.2020

Verkehrschao in den bayerischen Alpenlandkreisen I: Was tut die Staatsregierung?

Der motorisierte Urlaubs- und Ausflugsverkehr, aber auch der Güterverkehr auf der Straße hat in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten Jahren immer weiter zugenommen. Die Corona-Pandemie hat dadurch, dass viele Menschen jetzt den „Urlaub zu Hause“ verbringen, die Situation noch weiter dramatisch verschärft. Diese Entwicklung konterkariert nicht nur den dringend notwendigen Klimaschutz im Verkehrsbereich und führt zu erheblichen Belastungen mit Abgasen und Lärm für die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern gefährdet dadurch auch die Grundlagen für erfolgreichen Tourismus.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Was hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren konkret unternommen, um der steigenden Verkehrsbelastung in den bayerischen Alpenlandkreisen Einhalt zu gebieten? 2
- b) Welche Bahnlinien wurden in den letzten zehn Jahren in den bayerischen Alpenlandkreisen ausgebaut, beschleunigt oder anderweitig verbessert? 3
- c) Welche Buslinien wurden in den letzten zehn Jahren in den bayerischen Alpenlandkreisen ausgebaut, beschleunigt oder anderweitig verbessert? 5
2. a) Wie haben sich die Kosten für Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt? 5
- b) Wie haben sich das Platzangebot und die Taktung von Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt? 6
- c) Wie haben sich die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt? 7
3. a) Wie hat sich die Barrierefreiheit an den Bahnhöfen und Bushaltestellen in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt? 8
- b) Wie hat sich die Barrierefreiheit in Bahnen und Bussen in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt? 9
- c) Wie ist es möglich, dass sich auf den Strecken der früheren Bayerischen Oberlandbahn, jetzt Bayerische Regiobahn (BRB), die Barrierefreiheit aufgrund des Einsatzes neuer Züge verschlechtert hat? 9
4. a) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, den Autoverkehr schon auf den Autobahnen so zu lenken, dass die Erholungsgebiete nicht zusätzlich durch Ausweichverkehre belastet werden? 10
- b) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, den Autoverkehr durch Ampeln an den Ortseingängen so zu lenken, dass Staus nicht innerorts entstehen, innerörtlicher Verkehr besser abfließen kann und die Busse des ÖPNV Vorrang erhalten, um Stausituationen zu umgehen? 10

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, durch Unterstützung der Verkehrsverbände und Landkreise die Tarife im ÖPNV so zu gestalten, dass dessen Attraktivität gegenüber der Nutzung des privaten Pkw auch für Gruppen und Familien erhöht wird? 10
6. a) Unter welchen Bedingungen hält es die Staatsregierung für möglich, auch auf Staats- und Bundesstraßen Fahrradschutzstreifen innerörtlich und außerhalb geschlossener Ortschaften zu errichten?11
- b) Unter welchen Bedingungen hält die Staatsregierung die Errichtung von Zebrastreifen auf Bundes- und Staatsstraßen für möglich?11
- c) Wie kann die Staatsregierung besonders betroffene Gemeinden und Landkreise finanziell bei kommunalen Initiativen zur Verkehrslenkung und beim Ausbau des ÖPNV unterstützen bzw. Maßnahmen in diesem Sinne ergreifen? 12

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
vom 14.12.2020

- 1. a) Was hat die Staatsregierung in den letzten zehn Jahren konkret unternommen, um der steigenden Verkehrsbelastung in den bayerischen Alpenlandkreisen Einhalt zu gebieten?**

An schönen Wochenenden und Feiertagen kam es in Bayern schon vor der Corona-Pandemie an einigen Zielen zu Überlastungen durch den Ausflugs- und Freizeitverkehr. Dies hat sich durch die Corona-Pandemie verschärft. Um die Besucherströme zu entzerren und damit auch unnötige Ansteckungsmöglichkeiten zu verhindern, ist es wichtig, Urlaubern und Tagesausflüglern aufzuzeigen, wo noch ausreichend Kapazitäten verfügbar sind und wo es bereits zu Überfüllungen kommt. Als ein erster Schritt wurde daher der Ausflugsticker Bayern gestartet. Der Ausflugsticker Bayern (<https://ausflugsticker.bayern/>) ist nun seit dem 17.07.2020 online und bietet den Destinationen die Möglichkeit, potenzielle Gäste über Wartezeiten, Staus, volle Parkplätze o.Ä. zu informieren. Der Ausflugsticker wurde durch eine Anzeigenkampagne in den Printmedien und bei Facebook beworben. Auch das Bayernmarketing hat zum Ziel, weniger bekannte Regionen Bayerns in das Bewusstsein der Reisenden zu rücken und so Besucherströme besser im Land zu verteilen. Unter Federführung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie wurde eine Arbeitsgruppe (AG) Besucherlenkung ins Leben gerufen, um schnellstmöglich Lösungen für die komplexen Probleme zu finden. Die Auftaktveranstaltung der o.g. AG Besucherlenkung fand bereits am 28.07.2020 statt. Hier wurden mögliche Themenfelder (z. B. Verkehr und Parken, Besucherlenkung, Umgang mit der Natur, Sicherheit/Rettungswege) unter Beteiligung der Bayern Tourismus Marketing GmbH, der regionalen Tourismusverbände sowie einiger besonders betroffener Gemeinden diskutiert. In der Folgeveranstaltung am 02.09.2020 wurden zudem alle betroffenen Ressorts eingebunden, um ein gemeinsames Agieren der Staatsregierung sicherzustellen. Ziel ist u. a. eine gemeinsam abgestimmte Aufklärung der Urlaubers-/Tagesgäste, die nicht auf Verboten gründet, sondern mit Appellen an die Vernunft der Gäste arbeitet. In weiteren Treffen der AG soll auch eruiert werden, wie z. B. digitale Lösungen zur Besucherlenkung beitragen können.

Die Staatsregierung unterstützt die Kommunen beim Aufbau der nötigen Infrastruktur im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Grundlage des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die geförderten Maßnahmen im ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den bayerischen Alpenlandkreisen zwischen 2010 und November 2020 werden in der Anlage 1 aufgelistet.

Die Staatsregierung unterstützt auch die ÖPNV-Aufgabenträger finanziell bei der Aufgabenerfüllung durch Gewährung von ÖPNV-Zuweisungen sowie Förderung für flexible Bedienformen aus dem Programm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. So wurden die ÖPNV-Aufgabenträger in den oberbayerischen Alpen seit 2010 mit 16,7 Mio. Euro Förderung unterstützt, die in den Alpenlandkreisen ansässigen Verkehrsunternehmen erhielten Unterstützung in Höhe von 10,2 Mio. Euro. Der Alpenbus als landesbedeutsame, landkreisübergreifende Expressbuslinie befindet sich im Planungs- und kurz vor dem Ausschreibungsverfahren. Auch hier unterstützt die Staatsregierung die ÖPNV-Aufgabenträger finanziell durch anteilige Übernahme der entstehenden Betriebskostendefizite.

Der Freistaat fördert seit Jahrzehnten maßgeblich den Bau- oder Ausbau der Radwegeinfrastruktur nach dem BayGVFG und dem Bayerischem Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) in ganz Bayern. Gefördert werden insbesondere der nachträgliche Anbau von Radwegen an bestehenden Kommunalstraßen sowie der Bau von Radwegen im Zusammenhang mit dem Ausbau einer Straße. Der Freistaat leistet – auch in den Alpenlandkreisen – dadurch seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs, um so auch die Attraktivität zum Umstieg vom Kfz auf das Rad erhöhen zu können.

b) Welche Bahnlinien wurden in den letzten zehn Jahren in den bayerischen Alpenlandkreisen ausgebaut, beschleunigt oder anderweitig verbessert?

Für den Ausbau der bundeseigenen Schienenwege ist nach Maßgabe von Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) alleine der Bund zuständig. Die Bestellung des SPNV in Bayern liegt hingegen in der Verantwortung des Freistaates. In dieser Rolle hat die Staatsregierung ein großes Interesse an einem bedarfsgerechten Ausbau der Schienenwege. Der Fokus liegt dabei auf Maßnahmen, die zu spürbaren Verbesserungen für die Reisenden führen. Die nachfolgende Liste fasst die der Staatsregierung bekannten Maßnahmen zusammen, die in den zurückliegenden zehn Jahren fertiggestellt wurden. Sie umfasst nicht die in der Antwort zur Frage 3a behandelten barrierefreien Stationsausbauten.

Landkreis Lindau:

- Neubau Fernverkehrsbahnhof Lindau-Reutin
- Strecke Lindau – Oberstaufen (– Kempten): Ertüchtigung für Neigetechnik und Geschwindigkeitsanhebung
- Strecke Lindau – Hergatz – Wangen i. Allgäu (– München):
 - Ergänzung von Blocksignalen zwischen Schlachters und Hergatz, um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen
 - Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen bei Weißensberg zur Aufrechterhaltung eines eingleisigen Betriebs während Bauarbeiten
 - Elektrifizierung, östlich von Hergatz auch Ertüchtigung für Neigetechnik und Geschwindigkeitsanhebung
- Nachrüstung von Fahrgastinformations-Anzeigern im Hauptbahnhof Lindau
- Neubau Haltepunkt Heimenkirch

Landkreis Oberallgäu:

- Strecke (Lindau –) Oberstaufen – Kempten – Biessenhofen (– Kaufbeuren):
 - Ertüchtigung für Neigetechnik und Geschwindigkeitsanhebung
 - Ausrüstung des Abschnitts Oberstaufen – Kempten für signalgeführtes Befahren des Gegengleises (sog. Gleiswechselbetrieb)
 - Ertüchtigung der Signaltechnik bei Oberstaufen, um eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen
 - Einbau zusätzlicher Weichen in Oberstaufen zur Aufrechterhaltung des Betriebs während Bauarbeiten und signaltechnische Umrüstung es Haltepunkts Oberstaufen zu einem Bahnhof
 - Vergrößerung des Tunnelprofils am Tunnel Oberstaufen für Doppelstockwagen und Güterzüge

Landkreis Ostallgäu:

- Strecke (Kempten –) Biessenhofen – Kaufbeuren – Augsburg: Ertüchtigung für Neigetechnik und Geschwindigkeitsanhebung
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit an ausgewählten Bahnübergängen zwischen Marktoberdorf und Füssen

Landkreis Garmisch-Partenkirchen:

- Nachrüstung Fahrgastinformationsanlage im Bahnhof Murnau
- Abschnittsweise Geschwindigkeitsanhebung Murnau – Garmisch-Partenkirchen mit Ertüchtigung von Signaltechnik, Bahnübergängen, Oberbau und Oberleitung sowie Begradigung der Kurve bei Ohlstadt
- Neubau Haltepunkt Farchant
- Umbau Bahnhof Ohlstadt
- Ertüchtigung der Bahnstromanlagen in Garmisch-Partenkirchen für die Elektrifizierung Reutte in Tirol – Vils in Tirol (Neubau Schaltposten im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen)
- Mittenwald – Grenze D/A: Bahnübergangsertüchtigung mit Beseitigung Geschwindigkeitseinbruch
- Einführung von elektronischer Stellwerkstechnik auf allen Strecken mit Ausnahme der Bahnhöfe Klais und Griesen

Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen:

- Strecke (Penzberg –) Bichl – Kochel
 - Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof Bichl (abgestufte Signalisierung)
 - Anhebung der Einfahrtgeschwindigkeit in den Bahnhof Kochel (abgestufte Signalisierung)
- S7 (München –) Ebenhausen-Schäftlarn – Wolfratshausen
 - Anpassung der streckenseitigen Zugbeeinflussungsanlagen zur Beschleunigung der S7 nach Wolfratshausen

Landkreis Miesbach:

- Strecke Holzkirchen – Bayrischzell:
 - Unterbauertüchtigung zwischen Darching und Miesbach mit Beseitigung eines Geschwindigkeitseinbruchs
- Strecke Schäftlarn – Tegernsee:
 - Neubau Haltepunkt Finsterwald

Landkreis Rosenheim:

- Strecke (München –) Ostermünchen – Rosenheim – Traunstein
 - Errichtung von Blocksignalen im Gegengleis zwischen Aßling und Großkarolinenfeld zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke bei eingleisigen Betriebszuständen (z. B. bei Bauarbeiten und Betriebsstörungen)
 - Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen zwischen Bergen und Übersee zur Aufrechterhaltung eines eingleisigen Betriebs während Bauarbeiten
 - Verlängerung eines Güterzugüberholgleises und Neuordnung der Weichenverbindungen im Bahnhof Ostermünchen
 - Nachrüstung Fahrgastinformationsanlage im Bahnhof Prien am Chiemsee
- Strecke Kreuzstraße – Rosenheim:
 - Neubau der Haltepunkte Feldolling und Hinrichsseggen
 - Ertüchtigung eines Bahnübergangs in Heufeld zur Beseitigung des dortigen Geschwindigkeitseinbruchs
 - Neubau Außenbahnsteig Heufeld mit Erschließung über Bahnsteigunterführung
 - Umbau des Bahnhofs Kolbermoor zur Beschleunigung der dortigen Betriebsabläufe
- Strecke Ebersberg – Wasserburg:
 - Geschwindigkeitsanhebung
 - Erweiterung der Abstellmöglichkeiten und Verlängerung des Bahnsteigs 1 in Wasserburg (Inn) Bahnhof
 - Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofs in Steinhöring zur Einführung des Stundentakts
- Strecke (Mühldorf –) Wasserburg – Rosenheim
 - Abschnittsweise Anhebung der Streckengeschwindigkeit

Landkreis Traunstein:

- Strecke (Rosenheim –) Prien – Teisendorf (– Salzburg)
 - Spurplananpassung Bahnhof Traunstein
 - Anpassung der Signalisierung im Bahnhof Traunstein für schnellere Einfahrt der Züge aus Richtung Osten nach Gleis 5 (abgestufte Signalisierung)
 - Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen zwischen Übersee und Traunstein zur Aufrechterhaltung eines eingleisigen Betriebs während Bauarbeiten
- Strecke Traunstein – Ruhpolding
 - Modernisierung Bahnsteig 1 im Bahnhof Siegsdorf
 - Verlängerung des Bahnsteigs am Haltepunkt Bibelöd als Voraussetzung für den Einsatz längerer Sonderzüge zum Biathlon in Ruhpolding
 - Verlegung des Haltepunkts Seiboldsdorf in eine zentralere Lage
- Strecke Traunstein – Hörpolding – Traunreut
 - Neubau des Haltepunkts Traunstein Klinikum
 - Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen an Bahnübergängen zwischen Traunstein und Traunreut
- Strecke Traunstein – Waging a. See
 - Bahnübergangsertüchtigung mit Beseitigung Geschwindigkeitseinbruch in Waging am See

Landkreis Berchtesgadener Land:

- Strecke Traunstein – Freilassing – Salzburg:
 - Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen in Rückstetten zur Aufrechterhaltung eines eingleisigen Betriebs während Bauarbeiten
 - Bahnhof Freilassing: Einbau von schneller befahrbaren Weichen als erste Baustufe für eine ab 2021 geplante Geschwindigkeitsanhebung
 - Dreigleisiger Ausbau Freilassing – Grenze D/A mit Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs zwischen den Gleisen 96 und 97 im Bahnhof Freilassing (Gleise 96 und 97)
- Strecke Freilassing – Berchtesgaden
 - Neubau Haltepunkt Freilassing-Hofham
 - Ertüchtigung des Bahnhofs Piding für gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen
 - Bahnhof Bad Reichenhall: Ergänzung eines weiteren Ausfahrtsignals in Richtung Freilassing
 - Beseitigung von mehreren Geschwindigkeitseinbrüchen durch Ertüchtigung bzw. Beseitigung von Bahnübergängen zwischen Bad Reichenhall und Berchtesgaden

c) Welche Buslinien wurden in den letzten zehn Jahren in den bayerischen Alpenlandkreisen ausgebaut, beschleunigt oder anderweitig verbessert?

Die Entwicklung der betreffenden Buslinien ist eine freiwillige Aufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger, d. h. der kreisfreien Städte und Landkreise. Die Daten der ÖPNV-Aufgabenträger liegen weder bei der Regierung von Oberbayern noch beim Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vor. Die Erhebung würde einen unverhältnismäßig hohen Aufwand verursachen.

2. a) Wie haben sich die Kosten für Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

In Bezug auf die Fahrpreisentwicklung (Kosten für Bahn) ist darauf hinzuweisen, dass es auch in den bayerischen Alpenlandkreisen Landkreise mit Verbundzugehörigkeit und verbundfreie Regionen gibt. Die für den ÖPNV in den jeweiligen Landkreisen geltenden Tarife werden durch diese Verkehrsverbünde oder die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst festgelegt, so gelten zum Teil die Verbundtarife des Münchner Verkehrsverbundes, des Salzburger Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Tirol und des Verkehrsverbundes Bodensee-Oberschwaben.

Für Verkehrsleistungen im SPNV außerhalb der Verkehrsverbünde oder für Fahrten in einen Verkehrsverbund oder aus ihm heraus findet der sog. C-Preis der Beförderungsbedingungen der DB (BB DB) Anwendung, dem sich auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen angeschlossen haben. Dieser hat sich in den letzten zehn Jahren bis 2020 durchschnittlich um 2,7 Prozent pro Jahr erhöht.

Darüber hinaus gibt es auch besondere Tarifangebote der einzelnen EVU für bestimmte Relationen. Neben den Verbundfahrausweisen gelten nur einzelne Fahrausweise der EVU auch für andere Verkehrsmittel, wie die Fahrausweise der Bayernticket-Familie, die für viele – nicht alle – Busunternehmen Gültigkeit haben. Touristen profitieren in einzelnen Regionen von der Anerkennung ihrer Gästekarten als Fahrschein im gesamten ÖPNV (z. B. Allgäu Walser Card, Königscard etc.), für die ein Ausgleich von den teilnehmenden Gemeinden an die Verkehrsunternehmen entrichtet wird.

Die Einnahmen und Erlöse der EVU sind Geschäftsgeheimnis der jeweiligen Unternehmen und werden daher der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) nicht offenlegt. Aussagen zu deren Entwicklung können daher nicht getroffen werden.

Mit der Zustimmung des Ministerrats zur Entwicklung eines landesweiten, elektronisch vertriebenen Dachtarifs hat der Freistaat ein maßgebliches Ziel festgelegt, das ein Angebot von Fahrscheinen für Bahn und Bus für Fahrten außerhalb bestehender Verkehrsverbünde ermöglichen soll und dessen Fahrpreise in Abstimmung mit dem Freistaat festgelegt oder angepasst werden sollen.

Aus der Fragestellung geht nicht hervor, ob Kosten für die Bestellung von Verkehrsleistungen durch die ÖPNV-Aufgabenträger oder Kosten der ÖPNV-Nutzer (Ticketpreise) gemeint sind. Zu den Kosten für die Bestellung von Verkehrsleistungen können jedenfalls nur die ÖPNV-Aufgabenträger Aussagen treffen. Diese Daten der ÖPNV-Aufgabenträger liegen nicht vor.

b) Wie haben sich das Platzangebot und die Taktung von Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

In den letzten zehn Jahren konnten in den Alpenlandkreisen durch Ausschreibungen neue Betriebskonzepte mit überwiegend neuen Fahrzeugen umgesetzt werden. In dem Rahmen wurde, soweit es die Infrastruktur zulässt, stets auch eine auf Zuwachs ausgelegte Kapazität der Züge umgesetzt. In vielen Fällen wurde eine Erhöhung des Platzangebots durch zusätzliche Zugangebote erreicht.

Das Zugangebot in den bayerischen Alpenlandkreisen wurde in den vergangenen zehn Jahren erheblich ausgeweitet, wie sich aus der folgenden Übersicht ablesen lässt:

- Dezember 2009: Einführung eines halbstündlichen S-Bahn-Verkehrs zwischen Bad Reichenhall und Freilassing (stündlich umsteigefrei weiter nach Salzburg)
- Dezember 2012:
 - Einführung der Neigetechnik im Allgäu mit deutlichen Fahrzeitreduzierungen auf den Relationen München/Augsburg/Nürnberg – Buchloe – Kempten – Immenstadt – Oberstdorf/Lindau
 - Einführung einer Expressverbindung München – Füssen und zurück an Sonn- und Feiertagen unter dem Namen „Neuschwanstein-Express“
- Dezember 2013:
 - Beschleunigung des Verkehrs auf der Strecke München – Rosenheim – Traunstein – Salzburg
 - Einführung einer stündlichen Direktverbindung München – Rosenheim – Kufstein (vorher in der Regel Umstieg in Rosenheim erforderlich)
 - Beschleunigung des Verkehrs auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, darüber hinaus Angebot von drei Expresszügen pro Tag und Richtung
 - Einführung einer stündlichen Direktverbindung München – Kochel (vorher in der Regel Umstieg in Tutzing erforderlich)
 - Einführung von Direktverbindungen München – Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol
 - Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge auf den Strecken im Werdenfels und im Raum Rosenheim
- Dezember 2014:
 - Verdichtung des Zugangebotes auf der Strecke Wasserburg – Grafing auf einen Stundentakt (vorher nur zweistündlich), zusätzlich Verkürzung der Fahrzeiten
 - Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Hinrichsseggen (Strecke Holzkirchen – Rosenheim)
- Oktober 2018: Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Finsterwald (Strecke Schafflach – Tegernsee)

- Dezember 2018:
 - Verdichtung des Zugangebotes zwischen Salzburg und Mühldorf auf einen Stundentakt (vorher nur zweistündlich)
 - Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge auf den Strecken München – Füssen und Augsburg – Füssen
- Herbst 2019: Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte Rosenheim-Aicherpark und Feldolling (Strecke Holzkirchen – Rosenheim)
- Dezember 2019: Verbesserung des Abendverkehrs auf den Strecken Traunstein – Ruhpolding und Traunstein – Waging
- Juni 2020:
 - Wiedereinführung des Wochenendverkehrs zwischen Traunstein und Mühldorf
 - Verbesserung des Abendverkehrs zwischen Kaufbeuren und Füssen
 - Inbetriebnahme von Neufahrzeugen auf den Strecken im Bayerischen Oberland
- Dezember 2020:
 - Einführung eines halbstündlichen Zugangebotes am Wochenende auf den Strecken München – Tegernsee und München – Lenggries
 - Angebot zusätzlicher Verstärkerzüge zwischen München und Schliersee
 - Ausweitung der Kapazitäten im Bayerischen Oberland
 - Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Lindau-Reutin
 - Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge auf zahlreichen Strecken im Allgäu

Ab Dezember 2020 werden im Netz des Bayerischen Oberlands zusätzliche Kapazitätserweiterungen durch den Einsatz weiterer Neufahrzeuge umgesetzt.

Auch in den kommenden Jahren sind weitere Verbesserungen geplant. So soll die Strecke Kempten – Pfronten-Steinach – Reutte (Tirol) ab Dezember 2021 stündlich bedient werden. Zum gleichen Zeitpunkt ist die Einführung einer neuen RE-Linie München – Memmingen – Lindau geplant, die insbesondere auf dem Abschnitt Memmingen – Lindau erhebliche Kapazitätserweiterungen mit sich bringt. Derzeit sind weitere Neuausschreibungen im Voralpenland in Vorbereitung, die im Hinblick auf die Kapazität insbesondere auch die Zuwächse im Freizeitverkehr berücksichtigen werden.

Die Mindestsitzplatzkapazitäten in den Ausschreibungen werden auf der Basis von mehrjährigen Fahrgastzählungen bemessen. Für die Bemessung der Mindestsitzplatzkapazitäten werden auf diese Erhebungsdaten zusätzlich Aufschläge berechnet, die sich aus der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung (gem. Bayerischem Landesamt für Statistik) und verkehrlichen Änderungen im neuen Betriebskonzept ergeben. Dabei werden Pendlerströme, Schülerverkehre (Schulstandorte), ggf. Gewerbestandorte sowie auch Freizeitverkehre und deren zukünftige Entwicklung (soweit bekannt) besonders berücksichtigt. Durch den Einsatz von veränderten Fahrzeugen nach einer Ausschreibung und durch veränderte Betriebskonzepte kann keine detaillierte Entwicklung der Platzkapazitäten ermittelt werden.

Für die Qualität des ÖPNV vor Ort mit Bussen sind die ÖPNV-Aufgabenträger zuständig. Die für die Fragestellung relevanten Daten stehen nicht zur Verfügung.

c) Wie haben sich die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bahn und Bus in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

In allen vom Freistaat bestellten Zügen des SPNV ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich. Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Zügen wurden in den Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren umfassend verbessert. Hierbei sind insbesondere folgende Meilensteine zu nennen:

- Dezember 2013: Einsatz fabrikneuer, barrierefreier Fahrzeuge mit erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf folgenden Strecken:
 - München – Rosenheim – Traunstein – Salzburg
 - München – Rosenheim – Kufstein
 - (München –) Holzkirchen – Rosenheim
 - München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck
 - Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol
 - München – Kochel
 - Murnau – Oberammergau
- Dezember 2018: Inbetriebnahme fabrikneuer, barrierefreier Fahrzeuge mit erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf folgenden Strecken:
 - München – Füssen
 - Augsburg – Füssen

- Juni 2020:
 - Wiedereinführung des Wochenendverkehrs zwischen Traunstein und Mühldorf
 - Inbetriebnahme von Neufahrzeugen mit erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf den Strecken im Bayerischen Oberland (München – Bayrischzell/Lenggries/Tegernsee)
- Dezember 2020:
 - Einführung eines halbstündlichen Zugangebotes am Wochenende auf den Strecken München – Tegernsee und München – Lenggries
 - Angebot zusätzlicher Verstärkerzüge zwischen München und Schliersee
 - Ausweitung der Kapazitäten im Bayerischen Oberland
 - Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge mit erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf zahlreichen Strecken im Allgäu

Bei der Neuausschreibung von Verkehrsleistungen mit Neufahrzeugen erhebt die BEG im Zusammenhang mit der Fahrradmitnahme folgende Mindestanforderungen:

- mindestens jeder zweite Einstiegsbereich muss über mindestens einen Mehrzweckbereich verfügen,
- diese Mehrzweckbereiche müssen mindestens 2 m lang sein,
- ein Mehrzweckbereich muss für Tandems u. Ä. mindestens 3,9 m lang sein,
- für diese Mehrzweckbereiche sind abzüglich der Fläche für einen Durchgang mit einer Breite von 500 mm pro 50 Meter Fahrzeuglänge eine Grundfläche zwischen 10 bis 15 m² vorzusehen; bei doppelstöckigen Fahrzeugen sind die Grundflächen um den Faktor 1,5 zu erhöhen,
- an jeder Wandseite sind in jedem Mehrzweckbereich mindestens zwei selbstaufrollende Gurte zur Sicherung von Fahrrädern, Kinderwagen etc. vorzusehen.

Diese Anforderungen wurden bereits weitgehend umgesetzt bei nahezu allen Ausschreibungen mit Neufahrzeugen seit Betriebsstart 2013. Vollumfänglich umgesetzt werden diese Anforderungen bei Ausschreibungen mit Betriebsstart ab 2023.

Für die Qualität des ÖPNV vor Ort mit Bussen sind die ÖPNV-Aufgabenträger zuständig. Die für die Fragestellung relevanten Daten stehen nicht zur Verfügung.

3. a) Wie hat sich die Barrierefreiheit an den Bahnhöfen und Bushaltestellen in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Nach Art. 87e GG ist der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich. Dazu gehört auch der barrierefreie Ausbau der DB-Stationen. In Einzelfällen, insbesondere bei der Barrierefreiheit, engagiert sich die Staatsregierung freiwillig, um den Ausbau zu beschleunigen.

Die Barrierefreiheit bei den Bahnstationen hat sich in den bayerischen Alpenlandkreisen seit 2010 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl Stationen gesamt	Anzahl barriere- freie Stationen	in % der Stationen	in % der Ein- und Aussteiger
2010	161	27	17 %	26 %
2020 (Stand Nov.)	165	62	38 %	55 %

In der beigefügten Anlage 2 sind landkreisscharf alle Stationen aufgeführt, die seit 2010 komplett barrierefrei aus- oder neu gebaut wurden.

In der beigefügten Anlage 3 sind zudem alle Stationen landkreisscharf aufgeführt, bei denen ein barrierefreier Aus- oder Neubau in den kommenden Jahren geplant ist.

Die Entwicklung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen ist Angelegenheit der ÖPNV-Aufgabenträger, die sich mit den örtlich zuständigen Straßenbausträgern abstimmen. Konkrete Daten liegen der Staatsregierung nicht vor.

Im Rahmen des mittelfristigen Investitionsförderungsprogramms gemäß Art. 5 BayGVFG ergänzt durch Investitionshilfen nach Art. 21 und 23 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) i. V. m. Art. 13c Abs. 2 Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) gewährt der Freistaat den Kommunen Zuwendungen für den Ausbau der Barrierefreiheit.

Die BEG arbeitet derzeit am Projekt „Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation“. Bis 2022 sollen sämtliche Haltestellen in Bayern erfasst werden, damit eine zuverlässige

Auskunft über die Barrierefreiheit der Wegekettten über das Portal „Bayern-Fahrplan“ der BEG möglich wird.

b) Wie hat sich die Barrierefreiheit in Bahnen und Bussen in den bayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Bei allen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen mit Neufahrzeugen fordert die BEG seit ihrem Bestehen ein hohes Maß an Barrierefreiheit, das vor allem durch niederflurige Einstiege, die an entsprechend ausgebauten Bahnsteigen einen niveaugleichen Zustieg ermöglichen, sowie barrierefreie Toiletten zum Ausdruck kommt. Inzwischen hat auch der Gesetzgeber administrative Rahmendbedingungen geschaffen. Alle neuen Schienenfahrzeuge müssen die sogenannte TSI PRM erfüllen, die als europaweite Norm allumfassende Anforderungen an die Barrierefreiheit von Schienenfahrzeugen stellt. Individuelle Regelungen zur Barrierefreiheit erübrigen sich damit.

Im Rahmen der Busförderung werden vom Freistaat nur Busse gefördert, die den einschlägigen Richtlinien der Barrierefreiheit entsprechen. Für die Beschaffung von barrierefreien Bussen wurden den Verkehrsunternehmen in den oberbayerischen Alpenlandkreisen Unterstützungen in Höhe von 10,2 Mio. Euro in den vergangenen zehn Jahren zur Verfügung gestellt. Über die Entwicklung des Anteils der barrierefreien Busse am ÖPNV in den oberbayerischen Alpenlandkreisen in den letzten zehn Jahren kann keine Aussage getroffen werden, diese Daten sind nur vor Ort verfügbar.

Im Jahr 2019 sind bayernweit 96 Prozent der geförderten Bussen in Niederflurbauweise gestaltet. Die Förderung von ebenfalls barrierefreien Hochflurbussen mit Hublift erfolgt nur im Einzelfall in besonders begründeten Fällen aus topografischen Gründen.

In den bayerischen Alpenlandkreisen sind im SPNV heute fast überall barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz. Eine Ausnahme ist die Achse Lindau/Oberstdorf – Augsburg/München. Dort kommen Neigetechnikfahrzeuge zum Einsatz, die bauartbedingt keine vollständige Barrierefreiheit aufweisen. Diese Züge werden jedoch derzeit mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe nachgerüstet, um auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine Mitfahrt zu ermöglichen. Zudem verkehren noch auf Strecken des Liniennetzes Mühldorf ältere Fahrzeuge, die nicht barrierefrei sind. Diese werden jedoch Ende 2024 durch barrierefreie Fahrzeuge abgelöst.

c) Wie ist es möglich, dass sich auf den Strecken der früheren Bayerischen Oberlandbahn, jetzt Bayerische Regiobahn (BRB), die Barrierefreiheit aufgrund des Einsatzes neuer Züge verschlechtert hat?

Im Jahr 2018 schlug die Bayerische Regiobahn (damals BOB) der BEG einen Fahrzeugtausch im laufenden Verkehrsdurchführungsvertrag vor. Als Gründe wurden die hohe Störanfälligkeit und immer aufwendigere Instandhaltung der Altfahrzeuge genannt. Vorgeschlagen wurde die Beschaffung von 25 Neufahrzeugen vom Typ LINT 54 des Herstellers Alstom. Hierbei handelt es sich um bewährte und zuverlässige Fahrzeuge, die in allen Regionen Deutschlands seit vielen Jahren im Einsatz sind. Die BEG bestand darauf, dass die neuen Fahrzeuge in puncto Ausstattung und Leistungsfähigkeit nicht hinter die alten Fahrzeuge zurückfallen dürfen. Dies umfasste insbesondere folgende Aspekte:

- Sicherstellung des bewährten Fahrplanangebotes,
- Beibehaltung der bisherigen Sitzplatzkapazitäten,
- Einhaltung der Vorschriften zur Barrierefreiheit (Erfüllung der TSI-PRM).

Nachdem die Bayerische Regiobahn dies zugesagt hatte, ließ sich die BEG im Anschluss die Vor- und Nachteile des Fahrzeugtausches detailliert darlegen. Als Nachteil wurde ermittelt:

- breiterer Restspalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug beim Einstieg in die Neufahrzeuge gegenüber den Integral-Fahrzeugen.

Als Vorteile wurden ermittelt:

- Vereinheitlichung der Fahrzeugflotte und damit freizügige Austauschbarkeit und Kuppelbarkeit der Fahrzeuge,
- jederzeit Ermöglichung einer Erweiterung des vereinheitlichten Fahrzeugparks zur Realisierung von Kapazitäts- und Angebotsverbesserungen,
- geringere Störanfälligkeit durch Neufahrzeuge,

- Möglichkeit der Überbrückung des gesamten Zeitraums bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung,
 - größeres Maß an Barrierefreiheit durch vollumfängliche Erfüllung der TSI PRM (z. B. Rollstuhl-Begleitersitze, Notruftaster mit Sprechstelle, Anforderungstaste),
 - zusätzliche Komfortmerkmale im Fahrzeug (z. B. W-LAN, Steckdosen etc.),
 - Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen.
- In der Gesamtabwägung überwogen die Vorteile deutlich, sodass die BEG ihren Gremien eine Zustimmung zum Fahrzeugtausch empfohlen hat.

4. a) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, den Autoverkehr schon auf den Autobahnen so zu lenken, dass die Erholungsgebiete nicht zusätzlich durch Ausweichverkehre belastet werden?

Möglichkeiten der Verkehrslenkung sollen im Rahmen der unter 1 a genannten Initiativen untersucht werden.

An der A 95 wurde ein Modellversuch mit einer mobilen Hinweistafel durchgeführt, die Autofahrer aktuell über Überlastungen im Walchenseegebiet informiert (siehe Schriftliche Anfrage „Verkehrschao in den bayerischen Alpenlandkreisen II“, Frage 1 a). Es konnten dabei jedoch keine signifikanten Auswirkungen der Hinweistafel belegt werden.

b) Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, den Autoverkehr durch Ampeln an den Ortseingängen so zu lenken, dass Staus nicht innerorts entstehen, innerörtlicher Verkehr besser abfließen kann und die Busse des ÖPNV Vorrang erhalten, um Stausituationen zu umgehen?

Mit Lichtsignalanlagen wird unmittelbar in den Verkehrsablauf eingegriffen, indem vor allem an Kreuzungen und Einmündungen Verkehrsströme mit gemeinsamen Konfliktflächen abwechselnd angehalten oder freigegeben werden. Ob Lichtsignalanlagen erforderlich und geeignet sind und wie sie zu steuern sind, ist stets im Einzelfall in Kenntnis der örtlichen und verkehrlichen Umstände zu beurteilen. Die Anordnung einer Lichtsignalanlage setzt stets eine Gefahrenlage, beispielsweise für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, voraus (§ 45 Straßenverkehrs-Ordnung – StVO). Sie ist insbesondere nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Eine Lichtsignalsteuerung beinhaltet dabei sowohl verkehrsrechtliche als auch verkehrstechnische Fragestellungen. Gefordert ist in der Regel eine ingenieurmäßige Aufbereitung und Planung im Einzelfall. Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Ausgabe 2015, herausgegeben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., enthalten dazu grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen und stellen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gültigen Stand der Technik dar.

Diese Fragen müssen vor Ort von den lokalen Akteuren (Straßenbaustraßensträger, Kommunen, ÖPNV-Aufgabenträger) geklärt werden. Möglichkeiten für einen Vorrang des ÖPNV sind häufig nicht gegeben (Busse auf Hauptverkehrsstraßen stehen mit Pkw-Verkehr im Stau, fehlender Platz für Busspuren).

5. Welche Möglichkeiten sieht die Staatsregierung, durch Unterstützung der Verkehrsverbünde und Landkreise die Tarife im ÖPNV so zu gestalten, dass dessen Attraktivität gegenüber der Nutzung des privaten Pkw auch für Gruppen und Familien erhöht wird?

Eine Voraussetzung für attraktive Tarife im ÖPNV, insbesondere im Hinblick auf die Tarifstruktur, ist das Bestehen leistungsfähiger Verkehrs- und Tarifverbünde aus Bus und Bahn in den jeweiligen regionalen Verkehrsräumen. Die Entscheidung, ob sich kreisfreie Städte und Landkreise als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV in solche leistungsfähigen Verbünde integrieren, obliegt den betroffenen Kommunen. Um diese Entscheidung zu unterstützen, fördert der Freistaat die Aufgabenträger bei Verbundintegrationsprojekten. Bis es zur Verbundintegration kommt, bietet das Bayern-Ticket ein attraktives Angebot für Gruppen und Familien.

6. a) Unter welchen Bedingungen hält es die Staatsregierung für möglich, auch auf Staats- und Bundesstraßen Fahrradschutzstreifen innerörtlich und außerhalb geschlossener Ortschaften zu errichten?

Schutzstreifen für den Radverkehr sind durch Zeichen 340 „Leitlinie“ gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierte Teile der Fahrbahn. Auf ihnen darf nicht gehalten werden. Kraftfahrzeuge müssen grundsätzlich links von der Leitlinie fahren. Die Leitlinie darf nur bei Bedarf (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) überfahren werden, insbesondere um dem Gegenverkehr auszuweichen. Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll deshalb innerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Ihre Anordnung setzt stets eine Gefahrenlage, beispielsweise für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, voraus (§ 45 StVO). Sie sind insbesondere nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Schutzstreifen können deshalb innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn insbesondere die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Schutzstreifen müssen so breit sein, dass sie einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bieten (vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO zu § 2, Rn. 12). Aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ergibt sich unter anderem ferner, dass Schutzstreifen bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) nicht zur Anwendung kommen sollen (vgl. im Übrigen Nr. 3.2 mit Bild 8 der ERA).

Bei den ERA handelt es sich um ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie spiegeln den aktuellen Stand der Technik in Deutschland wieder und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung verweist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf ihre jeweils gültige Fassung (VwV-StVO zu § 2, Rn. 13).

Die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen außerorts wurde im Rahmen des Modellversuches zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz als Teil des „Nationalen Radverkehrsplans 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ untersucht und wissenschaftlich begleitet. Weder das Bundesverkehrsministerium als Verordnungsgeber noch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als Herausgeber der ERA haben sich veranlasst gesehen, auf Basis der bekannten wissenschaftlichen Erkenntnisse Schutzstreifen für Radfahrer außerhalb bebauter Gebiete zulassend zu regeln.

b) Unter welchen Bedingungen hält die Staatsregierung die Errichtung von Zebrastreifen auf Bundes- und Staatsstraßen für möglich?

Fußgängerüberwege dienen der Sicherung von zu Fuß Gehenden beim Überqueren der Fahrbahn. An mit Zeichen 293 „Fußgängerüberweg“ gekennzeichneten Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge den zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (vgl. § 26 StVO). Sie sind grundsätzlich zu beleuchten. Ihre Anordnung setzt stets eine Gefahrenlage, beispielsweise für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, voraus (§ 45 StVO). Sie sind insbesondere nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Die erforderlichen Bedingungen für die Errichtung eines Fußgängerüberwegs richten sich nach VwV-StVO zu § 26, den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (RFGÜ) sowie den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Demnach dürfen Fußgängerüberwege beispielsweise nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf. Sie kommen nur infrage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind und nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es

das Fußgängeraufkommen nötig macht. Weitere Kriterien sind in den o. g. Vorschriften und Richtlinien genannt.

c) Wie kann die Staatsregierung besonders betroffene Gemeinden und Landkreise finanziell bei kommunalen Initiativen zur Verkehrslenkung und beim Ausbau des ÖPNV unterstützen bzw. Maßnahmen in diesem Sinne ergreifen?

Die Organisation des ÖPNV ist eine Aufgabe der Landkreise. Der Freistaat unterstützt unter anderem durch Förderung der Schaffung der benötigten Infrastruktur. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz können die Kommunen praktisch für alle benötigten ÖPNV-Infrastrukturen Fördermittel erhalten. Soweit ein Förderfall nicht in das nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bestehende Standardsystem fällt, gibt es ergänzend Förderungen für innovative Maßnahmen im ÖPNV. Zu denken wäre unter anderem an Park&Ride- sowie Bike&Ride-Stellplätze sowie leistungsfähige Bushaltestellen. Auch digitale Echtzeitauskunftssysteme und entsprechende Fahrgastanzeiger vor Ort sind förderfähig.

Leistungsfähige Verkehrs- und Tarifverbünde bieten den Fahrgästen im jeweiligen Verkehrsraum ein über Landkreis- und Stadtgrenzen hinweg abgestimmtes Fahrplanangebot mit einem einheitlichen Tarif, bauen Zugangshemmnisse zum ÖPNV ab und können so den Umweltverbund stärken. Der Freistaat fördert daher Verbundintegrationen in Höhe von bis zu 90 Prozent. Die Kommunen Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Rosenheim nehmen aktuell bereits an einer vorbereitenden Grundlagenstudie zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund teil. Und auch die Kommunen Kempten, Kaufbeuren, Ober- und Ostallgäu sowie die Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein bereiten bereits Grundlagenstudien für Verbundintegrationen vor.

Die Staatsregierung unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger finanziell beim Ausbau des ÖPNV durch ÖPNV-Zuweisungen (seit 2017 annähernd verdoppelt auf derzeit 94,3 Mio. Euro/Jahr) und mit dem Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum bei der Einrichtung bedarfsorientierter Angebote. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 1 a verwiesen.

Bike- & Ride-Anlagen (B&R) 2010 bis 2020

OBay	BGL	Ainring	61 überdachte B&R Stellplätze und 4 Fahrradboxen am Bahnhof Ainring-Hammerau
OBay	BGL	Freilassing	28 überdachte B&R Stellplätze am Lobmayerparkplatz
OBay	GAP	Krün	10 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof Klais
OBay	GAP	Wallgau	20 überdachte B&R Stellplätze und 4 Ladestationen am Rathaus
OBay	GAP	Murnau	250 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof
OBay	MB	Bayerischzell	25 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof
OBay	MB	Gmund am Tegernsee	38 überdachte und 10 nicht überdachte B&R Stellplätze mit Ladestation
OBay	MB	Hausham	25 Stellplätze am Bahnhof
OBay	MB	Holzkirchen	510 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof
OBay	RO	Bad Aibling	54 B&R Stellplätze am Haltepunkt Kurpark
OBay	RO	Bruckmühl	72 überdachte B&R Stellplätze am Haltepunkt Hinrichsee
OBay	RO	Bruckmühl	66 B&R Stellplätze am Haltepunkt Heufeld
OBay	RO	Großkarolinenfeld	76 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof
OBay	RO	Oberaudorf	20 überdachte B&R Stellplätze an der Bushaltestelle Bahnhof
OBay	RO	Raubling	41 überdachte B&R Stellplätze und 14 Fahrradboxen am Bahnhof
OBay	RO	Wasserburg	8 nicht überdachte B&R Stellplätze am ehemaligen Bahnhof
OBay	RO	Westerham	48 überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof Feldolling
OBay	RO	Tuntenhausen	64 B&R Stellplätze am Bahnhof Ostermünchen
OBay	TS	Traunstein	96 überdachte und 75 nicht überdachte B&R Stellplätze am Bahnhof
Schw	LI	Röthenbach	27 B&R Stellplätze und 3 Fahrradboxen am Bahnhof
Schw	LI	Heimenkirch	19 B&R Stellplätze
Schw	OA	Sonthofen	28 überdachte B&R Stellplätze an Haltestellen des Stadtbusses
Schw	OA	Sonthofen	Laden-Verstauen-Parken am Rathaus
Schw	OA	Sonthofen	44 B&R Stellplätze und 3 Sonderstellplätze am Bahnhof
Schw	OAL	Seeg	60 B&R Stellplätze am Bahnhof
Schw	OAL	Biessenhofen	58 B&R Stellplätze am Bahnhof

Schw	OAL	Pfronten	60 überdachte B&R Stellplätze an 3 Bahnhöfen
------	-----	----------	--

Anlage 1 zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 18/12089

2010 - 11.2020 nach BayGVFG und aus Regionalisierungsgesetz geförderte bzw. noch zu fördernde Maßnahmen in den Alpenlandkreisen

OBay	Ainring	Park- & Ride-Anlage (P&R) sowie Bushaltestelle am Bahnhof Ainring-Hammerau
OBay	Ainring	Bahnhof Ausbau Hammerau
OBay	Bad Aibling	P&R-Anlage am Bahnhof
Obay	Bad Aibling	Bahnhof Kurpark
OBay	Bad Endorf	Bahnhof Ausbau
OBay	Bad Kohlgrub	Bahnhof Ausbau
OBay	Bad Reichenhall	Bahnhof Ausbau
Obay	Bad Reichenhall	neue Station
OBay	Bad Tölz	P&R-Anlage am Bahnhof
Obay	Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG	Bahnhof Hausberg
OBay	Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG	Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA); Riesserseestraße und Alpspitzstraße
OBay	Bayerischzell	P&R Anlage am Bahnhof
OBay	Landkreis Berchtesgadener Land	Studie "Bayern Mobilität 2030"
OBay	Bruckmühl	Haltepunkt Hinrichsseggen
Obay	Bruckmühl	P&R-Anlage Hirichsseggen
OBay	Bruckmühl	Außenbahnsteig Heufeld
OBay	Bruckmühl	P&R-Anlage am Bahnhalt Heufeld
OBay	Edling	Bahnhof Ausbau
OBay	Eisenärzt	Barrierefreier Bahnhof
OBay	Eschenlohe	Bahnhof Ausbau
OBay	Farchant	neue Station
OBay	Farchant	WC-Anlage am Bahnhof
Obay	Farchant	P&R-Anlage am Bahnhof
OBay	Feldolling	Bahnhof Ausbau
OBay	Freilassing	Erweiterung Omnibusbetriebshof Freilassing; Fa. Hogger
OBay	Freilassing	P&R Anlage, barrierefreier Ausbau einer Bushaltestelle und Errichtung eines behindertengerechten WC mit barrierefreiem Zugang am "Lobmayerparkplatz"
OBay	Freilassing	Barrierefreier Ausbau des Bahnhof
Obay	Freilassing	Fa. Hogger Omnibusbetriebshof
OBay	Freilassung-Hofham	neuer Haltepunkt
OBay	Forsting	Bahnhof Ausbau
OBay	Garmisch-Partenkirchen	Bahnhof Ausbau
OBay	Gmund am Tegernsee	Neubau Bahnhaltepunkt Finsterwald an der Realschule Tegernseer Tal in Gmund; Tegernsee-Bahn GmbH
OBay	Gmund am Tegernsee	Neubau einer P&R-Anlage am Bahnhalt Moosrain
OBay	Grassau	Omnibusbetriebshof der Fa. Hausladen
Obay	Großkarolinenfeld	P&R-Anlage am Bahnhof
OBay	Kochelseebahn	Elektronisches Stellwerk
OBay	Krün	Anpassung der Bahnsteige in Klais
OBay	Landkreis Garmisch-Partenkirchen	P&R-Anlage am Bahnhof Farchant
OBay	Landkreis Traunstein	5 Bushaltestellen mit Wendeschleife Achental-Realschule in Marquartstein
Obay	Mittenwald	Bahnhof Ausbau
Obay	Murnau	P&R am Bahnhof
Obay	Murnau	Bahnhof Ausbau
OBay	Oberammergau	Bahnhof Ausbau
OBay	Oberau	Bahnhof Ausbau
OBay	Ohlstadt	Bahnhof Ausbau
OBay	Piding	Bahnhof Ausbau
OBay	Prien am Chiemsee	Bahnhof Ausbau
OBay	Raubling	P&R-Anlage und Bushaltestelle am Bahnhof
Obay	Rückstetten	Überleitungsstelle

Anlage 1 zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 18/12089

OBay	Ruhpolding	Zentraler Omnibusbahnhof und P&R am Bahnhof
OBay	Saulgrub	Barrierefreier Bahnhof
OBay	Seiboldsdorf	Bahnhof Ausbau
OBay	Strecke Ebersberg - Wasserburg (Filzenexpress)	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Strecke Holzkirchen - Bayerischzell	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Strecke Holzkirchen - Schaftlach - Lenggries	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Strecke München - Geltendorf - Lindau - Grenze	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Strecke Pfronten-Steinach - Reutte	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Tacherting	Erweiterung Omnibusbetriebshof; Fa. Hövels
OBay	Tegernsee-Bahn GmbH	Elektrifizierung Bahnstrecke
OBay	Tegernsee-Bahn GmbH	Barrierefreier Umbau des Bahnhofes Tegernsee
OBay	Traunstein	Barrierefreier Ausbau des Bahnhof
Obay	Traunstein	Zentraler Omnibusbahnhof mit Kombibahnsteig am Bahnhof
OBay	Traunstein	Bahnhof Klinikum
OBay	Traunstein	Zentraler Omnibusbahnhof und 1 behindertengerechtes WC am Bahnhof
OBay	Uffing	P&R-Anlage am Bahnhof
OBay	Unterammergau	Bahnhof Ausbau
OBay	Waging am see	Barrierefreier Bahnhof
OBay	Wasserburg	Bahnhof Ausbau
OBay	Wasserburg	Zentraler Omnibusbahnhof mit 11 Bushaltestellen am ehemaligen Bahnhof
Obay		Errichtung von Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen
Schw	Bad Hindelang	Umsteigeanlage und 3 Bushaltestellen im Markt
Schw	Biessenhofen	P&R-Anlage und Bushaltestellen am Bahnhof
Schw	Buchloe	Omnibusbahnhof mit 6 Bushaltestellen am
Schw	Buchloe	WC-Anlage am Bahnhof
Schw	Buchloe	Bahnhof Ausbau
Schw	Fischen im Allgäu	Erneuerung der Bahnüberführung
Schw	Fischen im Allgäu	Bahnhof Ausbau
Schw	Füssen	neue Station
Schw	Heimenkirch	P&R-Anlage am Bahnhof
Schw	Heimenkirch	Bahnhof
Schw	Hergatz	Barrierefreier Bahnhof
Schw	Lindau-Aeschach	neue Station
Schw	Hergensweiler	neue Station
Schw	Landkreis Lindau	Umsteigeanlage für Busse am Bahnhof
Schw	Landkreis Oberallgäu	31 Bushaltestellen und 90 Fahrgastwarteallen im Landkreis
Schw	Marktoberdorf	neue Station
Schw	Nonnenhorn	Gleichzeitige Einfahrten der Züge am Bahnhof
Schw	Obergünzburg	Omnibusbahnhof Rösslewiese
Schw	Oberreitnau-Lindau	neue Station

Anlage 1 zur Schriftlichen Anfrage Drucksache 18/12089

Schw	Oberstaufen	Umbau Bahnhof und Tunnel
Schw	Oberstdorf	Mobilitätszentrum am Bahnhof
Schw	Röthenbach	P&R-Anlage und WC am Bahnhof
Schw	Scheidegg	Behindertengerechter Ausbau von 2 Bushaltestellen am Kurhaus
Schw	Seeg	P&R-Anlage und WC sowie 2 Bushaltestellen am Bahnhof
Schw	Seeg	Bahnhof Ausbau
Schw	Sigmarszell Schlachters	neue Station
Schw	Strecke Hergatz - Lindau	Blockverdichtung
Schw	Strecke Pfronten-Steinach - Reutte	Elektrifizierung Bahnstrecke
Schw	Thannhausen	Barrierefreier Umbau und Erweiterung der Bushaltestellen "Kirche" an der Christoph-von-Schmid-Str.
Schw	Türkheim	barrierefreier Bahnhof
Schw	Weißensberg-Sigmarszell	neue Station
Schw		Errichtung von Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen
	knapp 100 Kleinstvorhaben	Maßnahmen mit unter 100.000 € zuwendungsfähiger Kosten; meist Buswartehäuschen, barrierefreier Ausbau von Haltestellen,

Tabelle 1: Liste der seit 2010 barrierefrei ausgebauten bzw. neugebauten Stationen in den Alpenlandkreisen

Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Stand: November 2020

Station	Regierungsbezirk	Landkreis	Bemerkung
Benediktbeuern	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Bichl	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Kochel	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Bad Reichenhall	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Bad Reichenhall-Kirchberg	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Freilassing-Hofham	Oberbayern	Berchtesgadener Land	neue Station
Hammerau	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Piding	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Bad Kohlgrub	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Eschenlohe	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Farchant	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	neue Station
Garmisch-Partenkirchen	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Mittenwald	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Murnau	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Oberammergau	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Oberau	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Ohlstadt	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Saulgrub	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Unterammergau	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	
Finsterwald	Oberbayern	Miesbach	neue Station
Bad Endorf	Oberbayern	Rosenheim	
Edling	Oberbayern	Rosenheim	
Feldolling	Oberbayern	Rosenheim	neue Station
Forsting	Oberbayern	Rosenheim	
Hinrichsseggen	Oberbayern	Rosenheim	neue Station
Prien am Chiemsee	Oberbayern	Rosenheim	
Wasserburg (Inn) Bf	Oberbayern	Rosenheim	
Eisenärzt	Oberbayern	Traunstein	
Seiboldsdorf	Oberbayern	Traunstein	
Traunstein	Oberbayern	Traunstein	
Traunstein Klinikum	Oberbayern	Traunstein	neue Station
Waging	Oberbayern	Traunstein	
Fischen	Schwaben	Oberallgäu	
Buchloe	Schwaben	Ostallgäu	
Seeg	Schwaben	Ostallgäu	

Tabelle 2: Liste der Stationen mit geplantem barrierefreien Ausbau oder Neubau in den Alpenlandkreisen

Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Stand: November 2020

Station	Regierungsbezirk	Landkreis	Bemerkung
Gelting	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Geretsried Mitte	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	neue Station
Geretsried Süd	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Wolfratshausen	Oberbayern	Bad Tölz-Wolfratshausen	
Bad Reichenhall Nord	Oberbayern	Berchtesgadener Land	neue Station
Bayerisch Gmain	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Bischofswiesen	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Bischofswiesen-Winkl	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Freilassing	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Laufen (Oberbay)	Oberbayern	Berchtesgadener Land	
Garmisch (BZB)	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	neue Station
Bad Aibling	Oberbayern	Rosenheim	
Brannenburg	Oberbayern	Rosenheim	
Bruckmühl	Oberbayern	Rosenheim	
Kiefersfelden	Oberbayern	Rosenheim	
Kolbermoor	Oberbayern	Rosenheim	
Ramerberg	Oberbayern	Rosenheim	neue Station
Rott (Inn)	Oberbayern	Rosenheim	
Fridolfing	Oberbayern	Traunstein	
Höpfing	Oberbayern	Traunstein	
Kirchanschöring	Oberbayern	Traunstein	
Siegsdorf	Oberbayern	Traunstein	
Tittmoning-Wiesmühl	Oberbayern	Traunstein	neue Station
Traundorf	Oberbayern	Traunstein	
Enzisweiler	Schwaben	Lindau (Bodensee)	
Hergatz	Schwaben	Lindau (Bodensee)	Verlängerung S7
Hergensweiler	Schwaben	Lindau (Bodensee)	Verlängerung S7
Lindau-Aeschach	Schwaben	Lindau (Bodensee)	Verlängerung S7
Lindau-Oberreitnau	Schwaben	Lindau (Bodensee)	
Lindau-Reutin	Schwaben	Lindau (Bodensee)	neue Station
Nonnenhorn	Schwaben	Lindau (Bodensee)	
Schlachters	Schwaben	Lindau (Bodensee)	
Weißensberg	Schwaben	Lindau (Bodensee)	
Immenstadt	Schwaben	Oberallgäu	
Oberstaufen	Schwaben	Oberallgäu	
Oy-Mittelberg	Schwaben	Oberallgäu	
Sonthofen	Schwaben	Oberallgäu	
Sulzberg	Schwaben	Oberallgäu	neue Station
Füssen West	Schwaben	Ostallgäu	neue Station
Marktoberdorf	Schwaben	Ostallgäu	
Marktoberdorf Nord	Schwaben	Ostallgäu	neue Station
Marktoberdorf Schule	Schwaben	Ostallgäu	
Nesselwang	Schwaben	Ostallgäu	
Pfronten-Ried	Schwaben	Ostallgäu	
Pfronten-Steinach	Schwaben	Ostallgäu	