



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Franz Bergmüller AfD**
vom 17.06.2022

Geplante Erweiterung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV)

Der MVV hat am 24.03.2022 mitgeteilt, dass das strategische Ziel besteht, die Landkreise Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Mühldorf am Inn und Rosenheim und die kreisfreien Städte Rosenheim und Landshut in den Verbund aufzunehmen.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie wird die geplante Verbunderweiterung aus verkehrstechnischer und -politischer Sicht beurteilt? | 3 |
| 1.2 | Welche Vor- und Nachteile können dem MVV aus der Verbunderweiterung entstehen? | 3 |
| 1.3 | Welche Vor- und Nachteile können den betreffenden Landkreisen und kreisfreien Städten entstehen (bitte Auflistung nach den betreffenden Landkreisen und kreisfreien Städten)? | 3 |
| 2.1 | Besteht die Möglichkeit, die geplante Verbunderweiterung finanziell zu fördern (bitte Höhe der möglichen Förderung benennen)? | 4 |
| 2.2 | Wie hoch wäre die mögliche Förderung jeweils für den MVV und die betreffenden Landkreise und kreisfreien Städte (bitte genaue Auflistung und Höhe der Fördermöglichkeit sowie Aufteilung nach MVV, Landkreisen und kreisfreien Städten)? | 4 |
| 2.3 | Wie können diese möglichen Förderungen finanziert werden (bitte detaillierte Auflistung)? | 4 |
| 3.1 | Welche aktuellen Fahrgastzahlen liegen bisher für den MVV und die Landkreise und kreisfreien Städte vor, die dem Verbund beitreten sollen (bitte genaue Aufteilung zwischen MVV, Landkreisen und kreisfreien Städten)? | 5 |
| 3.2 | Würden sich die Fahrgastzahlen insgesamt für den erweiterten Verbund voraussichtlich erhöhen (bitte genaue Auflistung nach den Landkreisen und kreisfreien Städten)? | 6 |
| 4.1 | Würden die aktuellen Kapazitäten bei Bussen und Bahnen ausreichen, wenn die besagten Landkreise und kreisfreien Städte dem Verbund beiträten? | 6 |

4.2	Wie hoch sind die bereits vorhandenen Kapazitäten bei den betreffenden Kommunen und kreisfreien Städten (bitte genaue Auflistung bei Bussen und Bahnen, aufgeteilt nach den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten)?	6
4.3	Wie müssten die Kapazitäten bei einer Verbunderweiterung erhöht werden (bitte genaue Auflistung bei Bussen und Bahnen, aufgeteilt nach den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten)?	6
5.	Welches Ergebnis hat die Studie geliefert, die ab Januar 2020 vom MVV unter Mitwirkung der genannten Landkreise und kreisfreien Städte durchgeführt und Mitte 2021 abgeschlossen wurde (bitte genaue Aufführung)?	7
6.1	Wie ist der Zeitplan für die geplante Verbunderweiterung (bitte genaue Aufführung)?	8
6.2	Kann das Ziel, die zweite Phase der Studie mit Prüfung der wirtschaftlichen und finanziellen Wirkung eines Verbundbeitritts und Fahrgasterhebungen wie geplant bis zum September 2022 zu beenden, eingehalten werden?	8
6.3	Kann das Ziel, erste Verbunderweiterungen zum Fahrbahnwechsel 2023/2024 einzuführen, eingehalten werden?	8
	Hinweise des Landtagsamts	10

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 11.07.2022

- 1.1 Wie wird die geplante Verbunderweiterung aus verkehrstechnischer und -politischer Sicht beurteilt?**
- 1.2 Welche Vor- und Nachteile können dem MVV aus der Verbunderweiterung entstehen?**
- 1.3 Welche Vor- und Nachteile können den betreffenden Landkreisen und kreisfreien Städten entstehen (bitte Auflistung nach den betreffenden Landkreisen und kreisfreien Städten)?**

Die Fragen 1.1, 1.2 und 1.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung verfolgt das Ziel, für die Fahrgäste die vollständige Abdeckung des Freistaates mit verkehrlich und wirtschaftlich leistungsfähigen Verkehrs- und Tarifverbänden in den regionalen Verkehrsräumen zu erreichen. Leistungsfähige Verbände aus Bus und Bahn können den Fahrgästen im jeweiligen regionalen Verkehrsraum ein über kommunale Grenzen hinweg abgestimmtes Fahrplanangebot mit einem einheitlichen Tarif, attraktiven Fahrgastinformationen und innovativen Vertriebswegen bieten. Die flächendeckenden Verbundstrukturen im Freistaat sollen durch Initiativen der Landkreise und kreisfreien Städte entstehen und sind wichtig für die strukturelle Stärkung des ÖPNV in Bayern. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr begleitet die Kommunen als Fördergeber und unterstützt die Kommunen bei der Durchführung von vorbereitenden Grundlagenstudien.

Die geplante Erweiterung des MVV ist auch ein strategisches Ziel der MVV GmbH und deren Gesellschafter. Die Vorteile eines möglichen Verbundbeitritts sind für alle Kommunen grundsätzlich identisch, daher wird auf eine gesonderte Auflistung nach den betreffenden Landkreisen und kreisfreien Städten verzichtet. Für die Kommunen sind zunächst vor allem die oben beschriebenen Vorteile für die Fahrgäste relevant. Durch den Rückgriff auf die effizienten Strukturen der Verbundgesellschaft und die mögliche Auslagerung von Aufgaben profitieren diese darüber hinaus von einer maßgeblichen Professionalisierung. Im Gegenzug kommen bei einem Verbundbeitritt einmalige und dauerhafte Kosten auf die Kommunen zu.

- 2.1 Besteht die Möglichkeit, die geplante Verbunderweiterung finanziell zu fördern (bitte Höhe der möglichen Förderung benennen)?**
- 2.2 Wie hoch wäre die mögliche Förderung jeweils für den MVV und die betreffenden Landkreise und kreisfreien Städte (bitte genaue Auflistung und Höhe der Fördermöglichkeit sowie Aufteilung nach MVV, Landkreisen und kreisfreien Städten)?**
- 2.3 Wie können diese möglichen Förderungen finanziert werden (bitte detaillierte Auflistung)?**

Die Fragen 2.1, 2.2 und 2.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Schaffung flächendeckender Verbundstrukturen hat die Staatsregierung am 08.11.2019 die Eckpunkte zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern (Aktenzeichen – Az. 63-3523-2-3) eingeführt. Die Fördereckpunkte sehen zunächst vorbereitende Grundlagenstudien zur Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration und zur Klärung rechtlicher und organisatorischer Fragen vor. Diese Studien fördert der Freistaat mit bis zu 75 Prozent. Durch Aufschläge für den Zusammenschluss mehrerer Aufgabenträger und für Raum mit besonderem Handlungsbedarf kann die Förderquote auf bis zu 90 Prozent steigen. Zuwendungsempfänger sind die Landkreise und kreisfreien Städte, die einen möglichen Verbundbeitritt untersuchen lassen.

Die Staatsregierung fördert die derzeit laufende Grundlagenstudie zur MVV-Erweiterung zu 85,56 Prozent mit bis zu 7,8 Mio. Euro. Die nachstehende Tabelle zeigt, wie sich die Förderung auf die betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte verteilt. Die Kommunen haben die MVV Consult GmbH mit der Durchführung der Untersuchungen beauftragt. Die MVV GmbH selbst erhält für die Verbunderweiterung keine Fördermittel.

Tabelle: Mögliche Förderung der Landkreise und kreisfreien Städte zur Durchführung der Grundlagenstudie zur möglichen MVV-Erweiterung

Landkreis (Lk) / kreisfreie Stadt	Fördersatz	Vsl. Gesamtkosten (brutto)	Vsl. Förderung (brutto)
Lk Bad Tölz-Wolfratshausen	90,00 %	459.261 €	413.335 €
Lk Garmisch-Partenkirchen	90,00 %	839.144 €	755.230 €
Lk Landsberg am Lech	85,05 %	819.160 €	696.696 €
Lk Landshut	85,06 %	1.056.140 €	898.352 €
Stadt Landshut	85,00 %	880.453 €	748.385 €
Lk Miesbach	85,42 %	930.668 €	794.977 €
Lk Mühldorf am Inn	90,00 %	1.167.368 €	1.050.631 €
Lk Rosenheim	85,26 %	1.308.266 €	1.115.427 €
Stadt Rosenheim	85,00 %	433.748 €	368.686 €
Lk Weilheim-Schongau	85,81 %	1.090.164 €	935.469 €
Summe	86,56 %	8.984.372 €	7.777.189 €

Für den Fall, dass sich ein Landkreis oder eine kreisfreie Stadt auf Basis der Studienergebnisse für den Verbundbeitritt entscheidet, gibt es gemäß den Fördereckpunkten

Fördermöglichkeiten für einmalige und dauerhafte verbundbedingte Kosten. Für Investitionen, die aufgrund einer Verbundintegration entstehen und nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit den ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien (RZÖPNV) zuwendungsfähig sind, kann ein um 20 Prozentpunkte erhöhter Fördersatz gewährt werden. Für sonstige verbundbedingte Investitionen (etwa die Beschaffung von Automaten oder Fahrscheindruckern) beträgt die Förderung 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Als dauerhafte Kosten fallen bei einem Verbundbeitritt in der Regel sogenannte Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste (DHV) an. Das sind Mindererlöse der Verkehrsunternehmen infolge des neuen attraktiven und einheitlichen Verbundtarifs. Diese Mindererlöse müssen den Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Die DHV im SPNV fördert der Freistaat gemäß den aktuellen Fördereckpunkten in den ersten fünf Jahren nach Verbundintegration zu zwei Dritteln, ab dem sechsten Jahr zu 100 Prozent.

Da diese einmaligen und dauerhaften Kosten erst im Rahmen der Grundlagenstudie ermittelt werden, kann über die tatsächliche Höhe der möglichen Förderung aktuell noch keine Aussage getroffen werden.

Die Förderung von Verbundintegrationen erfolgt aus Mitteln der Titelgruppe 70 „Digitalisierung und Vernetzung, bayernweite Verbundstrukturen“ im Kapitel 09 06 des bayerischen Haushaltsplans.

Tabelle: Haushaltstitel zur Finanzierung der Verbundintegrationsförderung

Titel	Zweckbestimmung	Mittel im Haushalt (HH) 2022
633 70-8	Zuschüsse an Gemeinden und Gemeindeverbände für Untersuchungen zur Ausweitung der Verbundstrukturen	6.000,0 Tsd. €
683 70-7	Leistungen an Verkehrsunternehmen zum Ausgleich von Mindereinnahmen infolge der Integration in Tarifverbände Verpflichtungsermächtigungen 2022: 23.500 Tsd. €	0,0 Tsd. €
894 70-2	Leistungen an Verkehrs- und Tarifverbände sowie Gemeinden und Gemeindeverbände zur Ausweitung der Verbundstrukturen Verpflichtungsermächtigungen 2022: 2.000 Tsd. €	1.500 Tsd. €

3.1 Welche aktuellen Fahrgastzahlen liegen bisher für den MVV und die Landkreise und kreisfreien Städte vor, die dem Verbund beitreten sollen (bitte genaue Aufteilung zwischen MVV, Landkreisen und kreisfreien Städten)?

Der MVV hatte im Jahr 2021 insgesamt 449 294 000 Fahrgäste im Bestandsgebiet. Die Fahrgastzahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten, die einen möglichen MVV-Beitritt untersuchen lassen, werden im Rahmen der Grundlagenstudie ermittelt. Dazu finden im Erweiterungsgebiet umfangreiche Verkehrserhebungen (Fahrgastzählungen und -befragungen) statt. Die ersten Erhebungen sind im Juni 2021 gestartet und die letzten Erhebungen werden im Dezember 2023 enden. Die kontinuier-

liche Erfassung der Fahrgastmenge und Fahrgaststruktur ist eine wichtige Grundlage zur Bewertung wirtschaftlicher Fragestellungen.

3.2 Würden sich die Fahrgastzahlen insgesamt für den erweiterten Verbund voraussichtlich erhöhen (bitte genaue Auflistung nach den Landkreisen und kreisfreien Städten)?

Angesichts der Entwicklungen, die in anderen Räumen nach einer Verbunderweiterung beobachtet werden konnten, geht die MVV Consult GmbH von einer Steigerung der Fahrgastzahlen um mindestens fünf bis 15 Prozent infolge der Verbunderweiterung aus. Diese Abschätzung bezieht sich allein auf die Wirkungen der tariflichen Integration ohne Veränderung des bestehenden ÖPNV-Angebots. Eine genaue Prognose ist schwierig, da auch andere Faktoren bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen eine Rolle spielen. So ist die Nachfrageentwicklung etwa auch von Kostensteigerungen im Autoverkehr, Angebotsverbesserungen im ÖPNV, infrastrukturellen Veränderungen, der Coronasituation oder anderen tariflichen Maßnahmen abhängig.

4.1 Würden die aktuellen Kapazitäten bei Bussen und Bahnen ausreichen, wenn die besagten Landkreise und kreisfreien Städte dem Verbund beiträten?

Bei einer Verbunderweiterung ist mit einer Nachfragesteigerung und höheren Fahrgastzahlen zu rechnen. Trotzdem ist aus heutiger Sicht insgesamt mit keinen markanten Kapazitätsengpässen infolge der Verbunderweiterung zu rechnen.

4.2 Wie hoch sind die bereits vorhandenen Kapazitäten bei den betreffenden Kommunen und kreisfreien Städten (bitte genaue Auflistung bei Bussen und Bahnen, aufgeteilt nach den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten)?

Der Staatsregierung liegen keine Daten zu den Kapazitäten im Stadt- und Regionalbusverkehr vor. Die Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen ÖPNV liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Die Bahnen im SPNV bewegen sich typischerweise überregional, daher ist eine Zuordnung von Bahnkapazitäten zu bestimmten Gebietskörperschaften nicht möglich.

4.3 Wie müssten die Kapazitäten bei einer Verbunderweiterung erhöht werden (bitte genaue Auflistung bei Bussen und Bahnen, aufgeteilt nach den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten)?

Ob zukünftig eine Erhöhung der Kapazitäten notwendig ist, hängt von der Entwicklung der Fahrgastzahlen ab. Wie unter Frage 3.2 dargestellt, wird diese Entwicklung von vielen unterschiedlichen Faktoren beeinflusst. Entsprechende Anpassungen sind ggf. zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmen.

5. Welches Ergebnis hat die Studie geliefert, die ab Januar 2020 vom MVV unter Mitwirkung der genannten Landkreise und kreisfreien Städte durchgeführt und Mitte 2021 abgeschlossen wurde (bitte genaue Aufführung)?

Die Grundlagenstudie zur MVV-Erweiterung wird von der MVV Consult GmbH im Auftrag der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, Rosenheim und Weilheim-Schongau sowie der kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim bearbeitet. Der Freistaat ist als Fördergeber beteiligt. Die Studie läuft in zwei Phasen ab. Die erste Phase umfasst die Bewertung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer Verbunderweiterung, während die zweite Phase vor allem wirtschaftliche, finanzielle und organisatorische Schwerpunkte setzt. Mit dem Abschluss von Phase I im Sommer 2021 wurden die Ergebnisse den betroffenen Landkreisen und kreisfreien Städten vorgestellt und in Form eines Endberichts übergeben. Zur Phase II der Grundlagenstudie liegen noch keine Ergebnisse vor.

Im Rahmen der ersten Phase wurden Einwohnerentwicklung, Beschäftigtenzahlen, Pendlerverflechtungen, touristische Daten, Mobilfunk-Bewegungsdaten sowie Informationen zum Schülerverkehr, dem ÖPNV-Angebot, Fahrplänen und Tarifen als Datengrundlagen herangezogen. Daraus leitet die MVV Consult GmbH folgende Ergebnisse ab:

Die Betrachtung der Strukturdaten (Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen) zeigt im gesamten Untersuchungsgebiet ein starkes Wachstum in den letzten Jahren und auch für die Zukunft werden weitere Zuwächse prognostiziert. Insgesamt werden im Erweiterungsgebiet im Jahr 2031 etwa 60 000 Einwohner mehr als im Jahr 2019 erwartet. Um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auch zukünftig zu erfüllen, ist ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV unerlässlich. Die untersuchten Landkreise und kreisfreien Städte besitzen weitreichende und umfangreiche Pendlerverflechtungen mit der Landeshauptstadt München, dem aktuellen MVV-Raum und auch untereinander. Insbesondere die Landkreise Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Landsberg am Lech weisen hohe Auspendleranteile in den MVV-Raum auf. Die Landkreise Rosenheim und Landshut besitzen sowohl hohe Pendlerströme in ihre jeweilige kreisfreie Stadt als auch starke Pendlerbeziehungen in den MVV-Raum. Die Pendlerbeziehungen nach Österreich sind im Vergleich zu den Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen im Untersuchungsgebiet sehr niedrig und haben lediglich in Stadt und Landkreis Rosenheim nennenswerte Bedeutung. Auch die vielen touristischen Ziele im Untersuchungsgebiet führen zu hohem Verkehrsaufkommen im Freizeit- und Ausflugsverkehr. Besonders das (Vor-)Alpenland im südlichen Untersuchungsgebiet stellt hier einen Besuchermagneten für den übernachtenden Tourismus, aber auch für viele Tagesausflügler dar. Eine Analyse der Mobilfunkdaten zeigt die starken Verkehrsströme von der Stadt München ins Vor-alpenland. Im August 2020 konnten insgesamt knapp vier Millionen ausgehende Reisen aus dem Stadtgebiet München in das Untersuchungsgebiet registriert werden. Die wichtigsten Ziele der ausgehenden Reisen aus der Landeshauptstadt München befinden sich alle im Alpenraum, insbesondere in den Landkreisen Garmisch-Partenkirchen, Bad Tölz-Wolfratshausen und Miesbach. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die bayerischen Seen.

Die Struktur des ÖPNV im Erweiterungsgebiet mit lokalen Tarifkooperationen im Busverkehr und nur teilweise erfolgter Fahrplanabstimmung ist historisch gewachsen und sehr lokal geprägt. Eine tarifliche Integration des Bahnverkehrs gibt es im Unter-

suchungsgebiet nicht. Dadurch werden Bus-Schiene-Reiseketten erschwert und es gibt Zugangshemmnisse zum ÖPNV-Gesamtsystem.

Insgesamt stellt die MVV Consult GmbH fest, dass eine MVV-Erweiterung im gesamten Erweiterungsgebiet aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist. Auf Grundlage dieser Ergebnisse haben sich alle zehn beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte zur Weiterführung der Untersuchungen in der zweiten Studienphase entschieden.

6.1 Wie ist der Zeitplan für die geplante Verbunderweiterung (bitte genaue Aufführung)?

6.2 Kann das Ziel, die zweite Phase der Studie mit Prüfung der wirtschaftlichen und finanziellen Wirkung eines Verbundbeitritts und Fahrgasterhebungen wie geplant bis zum September 2022 zu beenden, eingehalten werden?

6.3 Kann das Ziel, erste Verbunderweiterungen zum Fahrbahnwechsel 2023/2024 einzuführen, eingehalten werden?

Die Fragen 6.1, 6.2 und 6.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Herbst 2019 sind die Untersuchungen zur möglichen MVV-Erweiterung gestartet. Die Phase I der Grundlagenstudie mit der Bewertung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit wurde Mitte 2021 abgeschlossen. Auf Grundlage der Ergebnisse haben sich die Landkreise und kreisfreien Städte für die Weiterführung der Studie entschieden. Seit Mitte 2021 läuft Phase II der Grundlagenstudie. Aufgrund der Größe des Erweiterungsgebiets finden weite Teile der Untersuchungen nach Landkreisen und kreisfreien Städten gestaffelt statt:

- In den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Rosenheim und dem östlichen Teilen des Landkreises Weilheim-Schongau sowie der Stadt Rosenheim fanden von Juni 2021 bis Juni 2022 Verkehrserhebungen statt. Zeitgleich gab es Überlegungen zur tariflichen Ausgestaltung sowie zu organisatorischen und finanziellen Fragestellungen. Auf Basis der Erhebungsergebnisse werden bis Herbst 2022 erste vorläufige Ergebnisse aus der Phase II vorliegen, die anschließend kontinuierlich verdichtet werden. Zum Jahreswechsel 2022/2023 sollen die kommunalen Gremien über einen Verbundbeitritt entscheiden. Bei einer positiven Entscheidung folgen anschließend die Vorbereitungen zur Umsetzung. Die Verbundintegration ist dann für Dezember 2023 geplant.
- In den Landkreisen Landsberg am Lech, Mühldorf am Inn und dem westlichen Teil des Landkreises Weilheim-Schongau finden von Dezember 2021 bis Dezember 2022 Verkehrserhebungen statt. In die Überlegungen zur tariflichen Ausgestaltung sowie zu organisatorischen und finanziellen Fragestellungen sind die Landkreise fortlaufend eingebunden. Ergebnisse aus der Phase II werden Ende 2023 erwartet. Die Entscheidung über einen Verbundbeitritt soll zum Jahreswechsel 2023/2024 erfolgen. Bei einer positiven Entscheidung ist die Verbundintegration für Dezember 2024 geplant.
- In den Landkreisen Landshut und Garmisch-Partenkirchen sowie der Stadt Landshut sollen von Dezember 2022 bis Dezember 2023 Verkehrserhebungen stattfinden. In die Überlegungen zur tariflichen Ausgestaltung sowie zu organisatorischen und finanziellen Fragestellungen sind die Landkreise fortlaufend

eingebunden. Ergebnisse aus der Phase II werden Ende 2024 erwartet. Die Entscheidung über einen Verbundbeitritt soll zum Jahreswechsel 2024/2025 erfolgen. Bei einer positiven Entscheidung ist die Verbundintegration für Dezember 2025 geplant.

Hinweise des Landtagsamts

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

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.