



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Krahl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 14.01.2022

Alpenbus

Der Alpenbus auf der Linie von Rosenheim nach Murnau soll ab Juni 2024 eine öffentliche Ost-West-Verbindung entlang der Alpenkette ermöglichen und soll so erstmals eine überregionale öffentliche Querverbindung schaffen, in Ergänzung der einzigen in Ost-West-Richtung verlaufenden Schienenstrecke der Pfaffenwinkelbahn Weilheim-Schongau.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Linienführung 4
 - 1.a) Wieso wurde von dem ursprünglichen Plan, eine durchgehende Linie Rosenheim – Murnau zu etablieren, Abstand genommen und die Linie in einen Ost- und einen Westast unterteilt? 4
 - 1.b) Wurde von den Planern berücksichtigt, dass es mit der geplanten Fertigstellung der Umfahrung Bad Tölz 2025 nicht mehr zu Staus an der Flinthöhe kommt, die als Grund in einem Zeitungsartikel genannt werden, d. h. liegt ein Planungsfehler vor, da dieser momentane Stau als Grund für eine Teilung genannt wurde? 4
 - 1.c) Warum wurde Murnau als Endpunkt der Linie des Alpenbusses festgelegt und scheiterten ursprüngliche Planungen der Staatsregierung für einen wirklichen Alpenbus mit einer weiterführenden Querverbindung bis in die Allgäuer Alpen tatsächlich an der Verweigerung des Landsberger Landrats hinsichtlich einer Beteiligung am Alpenbus (eine Querverbindung von Schongau in die Allgäuer Berge fehlt, die ursprünglich bis 1972 mit dem Sachsenrieder Bähnle existierte)? 4
2. Organisation 5
 - 2.a) Wo liegt die hauptverantwortliche Zuständigkeit für den Alpenbus? 5
 - 2.b) Sind es die Fachstellen in den einzelnen Landratsämtern oder gibt es zur Zeit einen zentralen Verantwortlichen beim Freistaat? Ist später unter der geplanten Annahme des Beitritts der betroffenen Landkreise ein zentraler Verantwortlicher beim MVV geplant? 5

3.	Beispiele Bayern	5
3.a)	Gibt es in Bayern mit dem Alpenbus vergleichbare Beispiele für (geplante/neue) Buslinien (mehr als zwei Landkreise übergreifende Buslinien)?	5
3.b)	Welche Verbindungen sind das?	5
3.c)	Wie werden die finanziert?	5
4.	Beispiele in anderen Bundesländern	6
4.a)	Sind Beispiele aus anderen Bundesländern bekannt, bei denen von Landesregierungen bzw. Landeseisenbahngesellschaften mehrere Landkreise (drei und mehr) übergreifende „regionalzugähnliche“ Buslinien eingerichtet worden sind (in Ermangelung von Schienenverbindungen oder als Ersatz von stillgelegten Bahnstrecken)?	6
4.b)	Welche Verbindungen sind das?	6
4.c)	Wie werden die finanziert?	6
5.	Rechtliche Grundlagen	7
5.a)	Auf welcher/welchen rechtlichen Grundlage(n) basiert die grundsätzliche Finanzierung dieser Verbindung?	7
5.b)	Auf welcher rechtlichen Grundlage basiert die Finanzierungsbeteiligung der Landkreise?	7
5.c)	Spielt dabei das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) eine Rolle?	7
6.	Finanzierung	7
6.a)	Wie hoch sind die geplanten Gesamtkosten des Alpenbusses?	7
6.b)	Wie hoch ist die Beteiligung des Freistaates und wie wurde sie festgelegt?	7
6.c)	An welcher Stelle werden die Einnahmen – durch Ticketverkauf und andere z. B. durch evtl. Design-Werbung auf den Bussen – in das Finanzierungskonzept eingerechnet?	8
7.	Kostenbeteiligung	8
7.a)	Wie hoch sind die geplanten Finanzierungsanteile für die Landkreise unterteilt nach den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen?	8
7.b)	Nach welchen Kriterien werden die Finanzierungsanteile der Landkreise aufgeteilt (bitte Größe angeben, wonach die Kriterien jeweils in den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen beziffert sind)?	8

7.c)	Wie werden die Einnahmen aufgeteilt, besonders im Fall eines Tickets mit Start und Ziel in verschiedenen Landkreisen und auf welche Höhe belaufen sie sich unterteilt nach den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen?	8
8.	Auswirkungen MVV-Beitritt	9
8.a)	Wirkt sich ein MVV-Beitritt mit Alpenbus für die Landkreise (senkend) auf deren MVV-Kostenbeteiligung aus, da dadurch landkreisweit ein wesentlich besseres ÖPNV-Angebot mit eingebracht wird oder richtet sich der MVV-Beteiligungsbeitrag nach anderen Kriterien?	9
8.b)	Wie ist der aktuelle Stand beim Beitritt der Landkreise Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Altlandkreis Bad Tölz zum MVV (bitte auf die Wahrscheinlichkeit eines Beitritts bis zum Juni 2024 eingehen)?	9
8.c)	Ist es richtig, dass Überlegungen bestehen, in einem ersten Schritt nur den Altlandkreis Weilheim in den MVV einzugliedern (bitte in diesem Zusammenhang auf die Bahnlinie Weilheim-Schongau eingehen, die vom Altlandkreis Weilheim in den Altlandkreis Schongau führt und dadurch Bahnhof Hohenpeißenberg zur Tarifgrenze zu werden droht)?	10
	Hinweise des Landtagsamts	11

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 08.02.2022

1. Linienführung

1.a) Wieso wurde von dem ursprünglichen Plan, eine durchgehende Linie Rosenheim – Murnau zu etablieren, Abstand genommen und die Linie in einen Ost- und einen Westast unterteilt?

Im Zuge der Planungen hat sich gezeigt, dass die Herausforderungen an den Betrieb (in erster Linie lange Gesamtfahrzeiten, schwierige Fahrplaneinhaltung durch fehlende Pufferzeiten bei nur kurzen Wendezeiten, Expressbuscharakter) nicht in einer Linie abgebildet werden können. Gute Anschlüsse zum/vom Schienenpersonennahverkehr an den Linienstart- bzw. Linienendpunkten in Murnau bzw. Rosenheim können mit einer durchgehenden Linie, die zugleich auch die Firma Roche anbindet, aufgrund der Fahrzeiten nicht hergestellt werden. Aus diesen Gründen wurde von der ursprünglichen Idee der durchgehenden Linie Abstand genommen.

1.b) Wurde von den Planern berücksichtigt, dass es mit der geplanten Fertigstellung der Umfahrung Bad Tölz 2025 nicht mehr zu Staus an der Flinthöhe kommt, die als Grund in einem Zeitungsartikel genannt werden, d. h. liegt ein Planungsfehler vor, da dieser momentane Stau als Grund für eine Teilung genannt wurde?

Die Inbetriebnahme des Alpenbusses ist bereits vor Fertigstellung der Nordumfahrung von Bad Tölz vorgesehen. Auch nach der Fertigstellung der Nordumfahrung wird die Verkehrsbelastung in Bad Tölz hoch sein. Fahrzeitverluste bei außergewöhnlichen Ereignissen sind deshalb nicht ausgeschlossen. Daher sind auch künftig entsprechende Fahrzeitreserven und Pufferzeiten erforderlich (siehe auch Antwort zu Frage 1 a, die bei der Planung berücksichtigt wurden und auch die Option einer Anbindung der Flinthöhe in Bad Tölz (Landratsamt, Behördenzentrum, Gewerbe) offenhalten.

1.c) Warum wurde Murnau als Endpunkt der Linie des Alpenbusses festgelegt und scheiterten ursprüngliche Planungen der Staatsregierung für einen wirklichen Alpenbus mit einer weiterführenden Querverbindung bis in die Allgäuer Alpen tatsächlich an der Verweigerung des Landsberger Landrats hinsichtlich einer Beteiligung am Alpenbus (eine Querverbindung von Schongau in die Allgäuer Berge fehlt, die ursprünglich bis 1972 mit dem Sachsenrieder Bähnle existierte)?

Die Abstimmung der Linienführung erfolgte bedarfsorientiert gemeinsam mit den Aufgabenträgern, dem Freistaat und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft anhand von Kriterien wie Pendlerverflechtungen, zu erschließenden Arbeitsplatzangeboten sowie Tourismus- und Freizeitzielen. Eine Weiterführung der Linie in Richtung Allgäu über Murnau ist derzeit nicht in Planung. Der Landkreis Landsberg am Lech war zu keinem Zeitpunkt in die Planungen eingebunden.

2. Organisation

2.a) Wo liegt die hauptverantwortliche Zuständigkeit für den Alpenbus?

Die Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistungen liegt im Zuständigkeitsbereich der ÖPNV-Aufgabenträger. Die am Alpenbus beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger haben die MVV Consult GmbH mit der Planung und Durchführung der Ausschreibung beauftragt.

2.b) Sind es die Fachstellen in den einzelnen Landratsämtern oder gibt es zur Zeit einen zentralen Verantwortlichen beim Freistaat? Ist später unter der geplanten Annahme des Beitritts der betroffenen Landkreise ein zentraler Verantwortlicher beim MVV geplant?

Der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen übernimmt eine Koordinierungsfunktion zwischen den Landkreisen, dem Freistaat als Fördermittelgeber und der MVV-Consult GmbH. Bei allen Beteiligten gibt es Projektverantwortliche.

3. Beispiele Bayern

3.a) Gibt es in Bayern mit dem Alpenbus vergleichbare Beispiele für (geplante/neue) Buslinien (mehr als zwei Landkreise übergreifende Buslinien)?

3.b) Welche Verbindungen sind das?

3.c) Wie werden die finanziert?

Die Fragen 3a bis 3c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

2021 haben die ersten beiden landesbedeutsamen Buslinien den Betrieb aufgenommen. Das sind zum einen der „Coburger“ von Gersfeld nach Coburg, zum anderen der MVV-Expressbusring, der mit sieben Tangentialbuslinien einen Ring um die Stadt München bildet und direkte Fahrten ohne Umweg über die Münchner Innenstadt ermöglicht. Die Betriebskostendefizite dieser Linien werden in gleichem Umfang staatlich gefördert, wie der Alpenbus gefördert werden soll (degressive Förderquote in Höhe von 65 Prozent im ersten Jahr, 60 Prozent im zweiten, 55 Prozent im dritten und ab dem vierten Jahr mit 50 Prozent dauerhaft, ggf. zuzüglich Fünf-Prozent-Zuschlag für Regionen mit besonderem Handlungsbedarf).

4. Beispiele in anderen Bundesländern

4.a) Sind Beispiele aus anderen Bundesländern bekannt, bei denen von Landesregierungen bzw. Landeseisenbahngesellschaften mehrere Landkreise (drei und mehr) übergreifende „regionalzugähnliche“ Buslinien eingerichtet worden sind (in Ermangelung von Schienenverbindungen oder als Ersatz von stillgelegten Bahnstrecken)?

4.b) Welche Verbindungen sind das?

4.c) Wie werden die finanziert?

Die Fragen 4 a bis 4 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Baden-Württemberg gibt es eine ähnliche Förderung für sogenannte Regiobuslinien. Gefördert werden Verkehrsleistungen im Betrieb von Linien des straßengebundenen ÖPNV mit Kraftfahrzeugen, die den Schienenpersonennahverkehr ergänzen.

Das Land Baden-Württemberg erstattet grundsätzlich die Hälfte – im Einzelfall 60 Prozent – der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung. Die Aufgabenträgerschaft verbleibt ebenfalls beim ÖPNV-Aufgabenträger.

Aufstellung der geförderten Regiobuslinien (Stand Dezember 2020):

- Schiltach – Schramberg – Rottweil
- Künzelsau – Waldenburg Bahnhof
- Calw – Weil der Stadt
- Sigmaringen – Überlingen
- Bad Krozingen – Breisach
- Leonberg – Stuttgart Flughafen
- Kirchheim/Teck – Stuttgart Flughafen
- Reutlingen – Stuttgart Flughafen
- Künzelsau – Bad Mergentheim
- Kandern – Lörrach
- Rastatt – Baden Airpark – Bühl
- Mosbach – Sinsheim
- Buchen – Tauberbischofsheim
- Münsingen – Bad Urach
- Göppingen – Lorch
- Donaueschingen – Blumberg
- Walldorf – Sinsheim
- Bühlertann – Schwäbisch Hall
- Gerabronn – Crailsheim

- Ravensburg – Konstanz
- Meßkirch – Sigmaringen
- Albstadt – Meßstetten
- Bad Herrenalb – Bad Wildbad – Calw
- Bad Herrenalb – Bühl
- Ravensburg – Wangen i. A.

Weitere Beispiele: der PlusBus in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Brandenburg mit über 100 Linien. Eine Einführung im Saarland, Niedersachsen und in Schleswig-Holstein wird derzeit geprüft.

5. Rechtliche Grundlagen

- 5.a) Auf welcher/welchen rechtlichen Grundlage(n) basiert die grundsätzliche Finanzierung dieser Verbindung?**
- 5.b) Auf welcher rechtlichen Grundlage basiert die Finanzierungsbeitragung der Landkreise?**
- 5.c) Spielt dabei das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) eine Rolle?**

Die Fragen 5a bis 5c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die rechtliche Grundlage der staatlichen Förderung sind Art. 23, 44 Bayerische Haushaltsordnung (BayHO). Die ÖPNV-Aufgabenträger tragen nach Art. 19 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG die Kostendeckungsfehlbeträge des allgemeinen ÖPNV, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden.

6. Finanzierung

- 6.a) Wie hoch sind die geplanten Gesamtkosten des Alpenbusses?**
- 6.b) Wie hoch ist die Beteiligung des Freistaates und wie wurde sie festgelegt?**

Die Fragen 6a und 6b werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die dem Planungskonzept zugrundeliegende aktuelle Kostenschätzung liegt bei 2,5 bis 2,7 Mio. Euro jährlich.

Die Eckpunkte der Qualitäts- und Fördervorgaben wurden mit den Koordinationslandräten der Phase 1 und den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt. Eine Umsetzung der Fördereckpunkte in eine Richtlinie ist vorgesehen, wegen geringer Fallanzahl aber bisher noch nicht erfolgt. Hierzu wird auf Nr. 2.1 der Grundsätze für die Ordnung staatlicher Förderprogramme (Fördergrundsätze – FöGr) verwiesen.

6.c) An welcher Stelle werden die Einnahmen – durch Ticketverkauf und andere z. B. durch evtl. Design-Werbung auf den Bussen – in das Finanzierungskonzept eingerechnet?

Die voraussichtliche Höhe der Einnahmen ist nicht mit festen Werten eingerechnet. Konservativ geschätzt wird eine Kostendeckung von zehn bis fünfzehn Prozent der Betriebskosten im ersten Betriebsjahr bis hin zu 25 Prozent ab dem vierten Betriebsjahr angenommen. Die entsprechenden Einnahmen werden von den Betriebskosten abgezogen. Die Förderung bezieht sich auf das verbleibende Betriebskostendefizit. Einnahmen durch Werbung auf den Fahrzeugen sind in den bisherigen Kalkulationen nicht berücksichtigt. Im MVV-Regionalbusverkehr ist Fahrzeugwerbung zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, aber eher die Ausnahme. In Relation zu den Gesamtkosten sind mögliche Werbeerlöse als vergleichsweise gering einzuordnen.

7. Kostenbeteiligung

7.a) Wie hoch sind die geplanten Finanzierungsanteile für die Landkreise unterteilt nach den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen?

Verbleibende geschätzte jährliche Finanzierungsanteile nach Abzug der Förderung (Mittelwertbetrachtung wegen degressiver Förderung, vgl. zu 3):

Freistaat Bayern	1.600.000 Euro
Landkreis Rosenheim	149.000 Euro
Stadt Rosenheim	75.000 Euro
Landkreis Miesbach	351.000 Euro
Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	242.000 Euro
Landkreis Weilheim-Schongau	181.000 Euro
Landkreis Garmisch-Partenkirchen	53.000 Euro

7.b) Nach welchen Kriterien werden die Finanzierungsanteile der Landkreise aufgeteilt (bitte Größe angeben, wonach die Kriterien jeweils in den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen beziffert sind)?

Die Aufteilung erfolgt nach dem Territorialprinzip, d. h. nach dem jeweiligen Anteil der im Bereich des Aufgabenträgers gefahrenen Kilometer.

7.c) Wie werden die Einnahmen aufgeteilt, besonders im Fall eines Tickets mit Start und Ziel in verschiedenen Landkreisen und auf welche Höhe belaufen sie sich unterteilt nach den betroffenen Landkreisen Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim-Schongau und Garmisch-Partenkirchen?

Im MVV-Regionalbusverkehr erfolgt die Einnahmeverteilung entsprechend dem Verfahren der „Realen Ertragskraft“. Nach diesem Verfahren werden auf den Linien im MVV-Regionalbusverkehr nicht nur die Verkehrsnachfrage (beförderte Personen) und

die Verkehrsleistung (Personenkilometer) erfasst, sondern auch die Reisewege und die benutzten Fahrausweise der Fahrgäste. Darauf basierend wird der Einnahmenanspruch aus den Fahrgelderlösen je Linie, Betreiber oder Aufgabenträger berechnet. Dieses Verfahren gilt für alle Teilabschnitte der Alpenbuslinie bzw. die entsprechenden Landkreise, die bis dahin bereits in den MVV-Tarif integriert sind. Für die übrigen Abschnitte ist (wie auch beim Tarif) ein daran angelehntes Verfahren vorzusehen. Die MVV-Einnahmenaufteilung ist nachfrageorientiert. Auf dieser Grundlage wird der Einnahmenanspruch ermittelt und kann ebenfalls entsprechend dem Territorialprinzip auf die befahrenen Gebietskörperschaften verteilt werden.

8. Auswirkungen MVV-Beitritt

8.a) Wirkt sich ein MVV-Beitritt mit Alpenbus für die Landkreise (senkend) auf deren MVV-Kostenbeteiligung aus, da dadurch landkreisweit ein wesentlich besseres ÖPNV-Angebot mit eingebracht wird oder richtet sich der MVV-Beteiligungsbeitrag nach anderen Kriterien?

Mit einem Verbundbeitritt sind keine quantitativen Vorgaben für das ÖPNV-Angebot verknüpft. Die Angebotsgestaltung bleibt weiterhin Sache der zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger.

Bei einem Verbundbeitritt entstehen einmalige sowie dauerhafte verbundbedingte Kosten. Im Rahmen der aktuell durchgeführten Grundlagenstudie zur Bewertung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Verbunderweiterung werden die kommunalen Kosten für den Beitrittsfall ermittelt. Da bei den Planungen zum Alpenbus eine mögliche Verbunderweiterung bereits berücksichtigt wird, hat der Alpenbus voraussichtlich keine oder nur geringe Auswirkungen auf die verbundintegrationsbedingten Kosten.

8.b) Wie ist der aktuelle Stand beim Beitritt der Landkreise Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Altlandkreis Bad Tölz zum MVV (bitte auf die Wahrscheinlichkeit eines Beitritts bis zum Juni 2024 eingehen)?

Die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach und Weilheim-Schongau lassen derzeit gemeinsam mit sechs weiteren Landkreisen und kreisfreien Städten den möglichen Beitritt zum MVV in einer vorbereitenden Grundlagenstudie untersuchen. Im Jahr 2021 wurde die erste Phase der Studie abgeschlossen und die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Verbunderweiterung für alle an der Studie teilnehmenden Kommunen bestätigt. In der zweiten Phase der Studie werden wirtschaftliche, rechtliche und organisatorische Fragestellungen betrachtet.

Der mögliche Termin für die Verbundintegration ist abhängig vom Vorliegen der Ergebnisse aus den Fahrgastbefragungen. Diese sind notwendig zur Gewinnung wichtiger Daten für die Kostenberechnungen. Aufgrund der Größe des Untersuchungsraums finden diese gestaffelt statt:

- Für die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach und den östlichen Teil des Landkreises Weilheim-Schongau (Bereich der Kochelseebahn und Teile der Werdenfelsbahn) haben die Fahrgastbefragungen im Juni 2021 begonnen. Daraus ergibt sich Dezember 2023 als möglicher Termin für einen Verbundbeitritt.
- Für den westlichen Teil des Landkreises Weilheim-Schongau (Bereiche der Pfaffenwinkelbahn und Teile der Werdenfelsbahn) haben die Fahrgastbe-

fragungen im Dezember 2021 begonnen. Daraus ergibt sich Dezember 2024 als möglicher Termin für einen Verbundbeitritt.

- Für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen sollen die Fahrgastbefragungen im Dezember 2022 beginnen. Daraus ergibt sich Dezember 2025 als möglicher Termin für einen Verbundbeitritt.

Die Entscheidung über einen Beitritt zum MVV obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten auf Grundlage der Studienergebnisse.

8.c) Ist es richtig, dass Überlegungen bestehen, in einem ersten Schritt nur den Altlandkreis Weilheim in den MVV einzugliedern (bitte in diesem Zusammenhang auf die Bahnlinie Weilheim-Schongau eingehen, die vom Altlandkreis Weilheim in den Altlandkreis Schongau führt und dadurch Bahnhof Hohenpeißenberg zur Tarifgrenze zu werden droht)?

Wie unter Frage 8 b beschrieben, ergibt sich der mögliche Termin für den Verbundbeitritt aus dem Zeitraum der notwendigen Fahrgastbefragungen zur Datengewinnung. Im Landkreis Weilheim-Schongau haben die Fahrgastbefragungen im Bereich der Kochelseebahn sowie Teilen der Werdenfelsbahn bereits im Juni 2021 begonnen, da die Kochelseebahn teilweise auch im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen verläuft. Die Erhebungen in den übrigen Bereichen der Werdenfelsbahn und der Pfaffenwinkelbahn haben im Dezember 2021 begonnen. Im Zuge eines möglichen vollständigen Verbundbeitritts des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen wird eine mögliche vorgezogene Verbundintegration von Teilen des Landkreises Weilheim-Schongau (insb. Bereiche der Kochelseebahn und Teilen der Werdenfelsbahn) aktuell geprüft.

Im Rahmen der Studie werden gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten sinnvolle Beitrittskonzepte erarbeitet. Das gilt auch für den Landkreis Weilheim-Schongau. Ein zeitlich versetzter Verbundbeitritt der beiden Altlandkreise Weilheim und Schongau ist derzeit nicht vorgesehen.

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.