



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 26.10.2022

### **Dreistreifiger Ausbau der B 16 zwischen Bad Abbach und Alkofen**

Es ist geplant, die B 16 zwischen Bad Abbach und Alkofen auf drei Streifen auszubauen. Dieses Projekt ist in der Bevölkerung umstritten. Parallel zu dieser Bundesstraße verläuft die völlig überlastete Bahnstrecke von Regensburg nach Ingolstadt, deren Ausbau bisher vernachlässigt worden ist.

Straßenbaulastträger für die Bundesstraße 16 ist der Bund, den Bau führt jedoch die staatliche Straßenbauverwaltung im Auftrag des Bunds durch.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie ist der Stand der Planungen zum Ausbau der B 16? .....   | 3 |
| 1.2 | Welche Gründe führten zur Entscheidung, die B 16 ausbauen zu wollen? .....   | 3 |
| 1.3 | Gibt es Erkenntnisse zu den häufigsten Quellen und Zielen der Verkehrsteilnehmer auf dieser Strecke der B 16? .....  | 3 |
| 2.1 | Welche Rolle spielt die in diesem Abschnitt nur wenige Kilometer entfernt parallel verlaufende A93 und die fast unmittelbar neben der B 16 bestehende Bahnstrecke Regensburg – Ingolstadt bei den Überlegungen zum Ausbau der B 16? .....  | 3 |
| 2.2 | Wie viel neu zu bebauende Fläche beansprucht eine Modernisierung der bestehenden zweispurigen Bundesstraße (Linksabbiegespuren, Einfädelspuren usw.) im Vergleich zum aktuellen Straßenbestand? .....  | 4 |
| 2.3 | Wie viel zu bebauende Fläche beansprucht die geplante Ausbaumaßnahme im Vergleich zum aktuellen Straßenbestand? .....  | 4 |
| 3.1 | Welche der geplanten flankierenden Maßnahmen (Schutz des angrenzenden Wasserschutzgebiets, Ortsumgehung Lengfeld, bessere Anbindung des Bahnhofs, Fußgängerunterführungen) lassen sich ausschließlich im Zusammenhang mit einem dreispurigen Ausbau verwirklichen (bitte begründen)? ..... | 4 |
| 3.2 | Wie werden die geplanten baulichen Lärmschutzmaßnahmen die Lärmentwicklung für Anwohnerinnen und Anwohner an nicht geschützten Stellen verändern? .....  | 4 |

---

3.3	Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den überregionalen Verkehr auf der B 16 über die Umgehung Mühlhausen auf die A93 zu bringen, um somit die B 16 stärker auf den regionalen Verkehr zu begrenzen? .....	4
4.1	Welche Bedenken äußerten die Bürgerinnen und Bürger aus Lengfelden 2016, als sie dem Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr eine Unterschriftenliste übergeben und den Wunsch nach Alternativen zur Erhöhung der Sicherheit geäußert haben? .....	5
4.2	Auf welche Weise haben die staatlichen Behörden seither diese Bedenken und Wünsche in ihre Entscheidungen einfließen lassen? .....	5
5.1	Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dieser Strecke wären alternativ denkbar? .....	5
5.2	Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)? .....	5
6.1	Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der B 16 wären alternativ denkbar, insbesondere ohne die Straße auszubauen? .....	6
6.2	Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)? .....	6
7.1	Warum hält das Staatliche Bauamt angesichts einer sich im Umbruch befindenden Verkehrs- und Energiepolitik an der Begründung fest, die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr steigern zu wollen? .....	7
7.2	Welche Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrswende sind im Landkreis Kelheim und im Besonderen im Gemeindebereich Bad Abbach denkbar? .....	8
7.3	Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)? .....	8
8.1	Wie kann die bestehende eingleisige Strecke Regensburg – Ingolstadt effektiver genutzt werden, sowohl den öffentlichen Nahverkehr als auch den Gütertransport betreffend? .....	8
8.2	Welche Anstrengungen könnte die Staatsregierung unternehmen, um einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Ingolstadt voranzubringen? .....	8
8.3	Welche Auswirkungen hätte ein deutlicher Ausbau dieser Bahnstrecke auf den Verkehr auf der B 16? .....	9
	Hinweise des Landtagsamts .....	10

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

vom 05.01.2023

## **1.1 Wie ist der Stand der Planungen zum Ausbau der B 16?**

Für den dreistreifigen Ausbau der B 16 werden derzeit die Vorentwurfsunterlagen erstellt. Der Vorentwurf ist die vertiefte bau- und verkehrstechnische Planung und dient als Grundlage für die haushaltsrechtliche Genehmigung. Das Staatliche Bauamt Landshut wird den Vorentwurf im Frühjahr 2023 den vorgesetzten Dienststellen zur Genehmigung vorlegen.

## **1.2 Welche Gründe führten zur Entscheidung, die B 16 ausbauen zu wollen?**

Der geplante Ausbau im Bereich von Lengfeld ist Teil eines bauamtsübergreifenden und mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abgestimmten Gesamtkonzepts zum Ausbau der B 16 zwischen Ingolstadt und Regensburg.

Mit dem dreistreifigen Ausbau werden folgende Ziele verfolgt:

- Verkehrssicherer Ausbau des in der Vergangenheit unfallauffälligen Abschnitts einschließlich der Knotenpunkte
- Reduzierung des Überholdrucks durch den Anbau eines dritten Fahrstreifens
- Ausbau des Straßenkörpers entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), um Beeinträchtigungen des angrenzenden Wasserschutzgebiets zukünftig auszuschließen
- Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer in Alkofen.

## **1.3 Gibt es Erkenntnisse zu den häufigsten Quellen und Zielen der Verkehrsteilnehmer auf dieser Strecke der B 16?**

Das dem Vorentwurf zugrundeliegende Verkehrsgutachten beinhaltet keine Aussagen zu den Quellen und Zielen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

## **2.1 Welche Rolle spielt die in diesem Abschnitt nur wenige Kilometer entfernt parallel verlaufende A93 und die fast unmittelbar neben der B 16 bestehende Bahnstrecke Regensburg – Ingolstadt bei den Überlegungen zum Ausbau der B 16?**

Das Verkehrsgutachten für den Ausbau der B 16 wurde auf Basis des Landesverkehrsmodells Bayern erstellt und berücksichtigt auch die angesprochenen Verkehrswege.

**2.2 Wie viel neu zu bebauende Fläche beansprucht eine Modernisierung der bestehenden zweispurigen Bundesstraße (Linksabbiegespuren, Einfädelspuren usw.) im Vergleich zum aktuellen Straßenbestand?**

Eine solche Ausbauvariante wurde nicht untersucht, da damit die Projektziele nicht erreicht werden könnten. Dementsprechend liegen für diese Variante auch keine Informationen der Flächeninanspruchnahme vor.

**2.3 Wie viel zu bebauende Fläche beansprucht die geplante Ausbaumaßnahme im Vergleich zum aktuellen Straßenbestand?**

Die für den Ausbau erforderliche Fläche beträgt 9,2 Hektar. Davon werden 7,3 Hektar neu versiegelt. Zusätzlich sind naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von insgesamt 11,7 Hektar vorgesehen.

**3.1 Welche der geplanten flankierenden Maßnahmen (Schutz des angrenzenden Wasserschutzgebiets, Ortsumgehung Lengfeld, bessere Anbindung des Bahnhofs, Fußgängerunterführungen) lassen sich ausschließlich im Zusammenhang mit einem dreispurigen Ausbau verwirklichen (bitte begründen)?**

„Flankierende“ Maßnahmen im Sinne von zusätzlichen Maßnahmen sind bei diesem Ausbauprojekt nicht vorgesehen. Alle genannten Beispiele sind technisch und/oder gesetzlich bedingt.

**3.2 Wie werden die geplanten baulichen Lärmschutzmaßnahmen die Lärmentwicklung für Anwohnerinnen und Anwohner an nicht geschützten Stellen verändern?**

Die Planung sieht den Einbau eines lärmindernden Asphaltbelags auf der B 16 im gesamten Ausbauabschnitt sowie die Errichtung einer Lärmschutzwand bei Lengfeld vor. Das Lärmschutzgutachten zeigt, dass die Immissionen durch den Einbau des lärmtechnisch optimierten Asphaltbelags an sämtlichen Immissionsorten im Vergleich zum Bestand geringer werden.

**3.3 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den überregionalen Verkehr auf der B 16 über die Umgehung Mühlhausen auf die A93 zu bringen, um somit die B 16 stärker auf den regionalen Verkehr zu begrenzen?**

Bundesstraßen dienen gemäß § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) generell dem weiträumigen und somit auch überregionalen Verkehr. Eine Begrenzung bzw. stärkere Begrenzung auf regionalen Verkehr ist aus diesem Grund für Bundesstraßen grundsätzlich nicht möglich. Unabhängig davon ist Regensburg am Knoten B 16/B 299 im Bereich der Umgehung Mühlhausen über die A93 ausgeschildert.

**4.1 Welche Bedenken äußerten die Bürgerinnen und Bürger aus Lengfelden 2016, als sie dem Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr eine Unterschriftenliste übergeben und den Wunsch nach Alternativen zur Erhöhung der Sicherheit geäußert haben?**

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden statt eines dreistreifigen Ausbaus Sofortmaßnahmen und eine Modernisierung der B 16 gefordert. Konkret wurden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Überholverbot, Tempolimit), bauliche Maßnahmen (Linksabbiegespuren, sichere Querungsmöglichkeiten, Einfädelspuren) sowie Lärmsanierungsmaßnahmen als zielführender eingeschätzt. Nach ihrer Ansicht würde der dreistreifige Ausbau der B 16 die Lebens- und Wohnqualität einer Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern noch weiter einschränken.

**4.2 Auf welche Weise haben die staatlichen Behörden seither diese Bedenken und Wünsche in ihre Entscheidungen einfließen lassen?**

Bei der Planung wird darauf geachtet, dass neben der Verbesserung des Verkehrsflusses auch die Verkehrssicherheit und der Lärmschutz bestmöglich berücksichtigt werden. Auch weitere Verbesserungen wie im Bereich des Wasserschutzgebiets oder bei den Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende wurden in Abstimmung mit dem Markt Bad Abbach in die Planung eingearbeitet. Für einen verbesserten Lärmschutz sorgen zukünftig eine Lärmschutzwand sowie ein lärm-mindernder Asphaltbelag.

**5.1 Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dieser Strecke wären alternativ denkbar?**

**5.2 Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)?**

Die Fragen 5.1 und 5.2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Kelheim wurde bereits im Jahr 2020 ein Überholverbot bei Alkofen angeordnet, ebenso ein Überholverbot sowie das Verbot von Linksein- und Abbiegen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der einmündenden Ortsstraßen Am Fischbaum und Mühlweg westlich von Alkofen. Die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind daher bereits weitestgehend ausgereizt. Des Weiteren wurden Teile der Strecke mit Schutzplanken ausgerüstet.

Trotz dieser verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Maßnahmen ist die Strecke weiter unfallauffällig. Eine Vielzahl der Unfälle ist auf das hohe Lastkraftwagen-Aufkommen (Lkw-Aufkommen) zurückzuführen. Der daraus entstehende Überholdruck kann nur durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und Schaffung von Überholmöglichkeiten – in diesem Fall den dreistreifigen Ausbau – beseitigt werden. Den Unfällen infolge von Ein- und Abbiegevorgängen wird durch das Schließen bzw. Bündeln von Einmündungen begegnet. Der dreistreifige Ausbau wurde auch von der Unfallkommission, die aus Mitgliedern der Polizei, der Unteren Straßenverkehrsbehörde und dem Staatlichen Bauamt besteht, als Verkehrssicherheitsmaßnahme festgelegt.

**6.1 Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der B 16 wären alternativ denkbar, insbesondere ohne die Straße auszubauen?**

**6.2 Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)?**

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

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der B 16 sind Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrswende denkbar, die insbesondere im Bereich ÖPNV und Radverkehr liegen.

ÖPNV

Leistungsfähige Verkehrsverbünde 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. Der Landkreis Kelheim lässt daher derzeit gemeinsam mit den Landkreisen Cham, Neustadt a.d. Waldnaab, Schwandorf, Straubing-Bogen sowie den Städten Straubing und Weiden in einer Grundlagenstudie einen möglichen Beitritt zum Regensburger Verkehrsverbund (RVV) untersuchen. Da eine organisatorische Weiterentwicklung zur Aufnahme weiterer Kommunen des bestehenden Verbunds geprüft wird, nehmen auch Stadt und Landkreis Regensburg an der Studie teil. Der Freistaat unterstützt diese Studie mit einer Förderung von bis zu 5,5 Mio. Euro. Über den Verbundbeitritt entscheiden die Kommunen als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV auf Grundlage der Ergebnisse der Grundlagenstudie.

Darüber hinaus verfolgt der Landkreis Kelheim als ÖPNV-Aufgabenträger zahlreiche innovative Ansätze zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und Bewältigung der Verkehrswende. Dies betrifft zum einen den Einsatz automatisierter Shuttles. Ausgehend von einem durch den Freistaat mit einem Betrag von 855.000 Euro geförderten Pilotprojekt zum autonomen Fahren erfolgt eine stetige Weiterentwicklung aktuell im Rahmen eines Forschungsprojekts des BMDV („KelRide“). Das Projekt hat zum Ziel, einen autonomen On-Demand Ridepooling-Dienst, der bei allen Wetterlagen betrieben werden kann, in das öffentliche Verkehrsnetz zu integrieren. Die in dem Projekt gewonnenen Erkenntnisse bilden eine Blaupause für autonome Mobilitätsformen in Deutschland und weltweit.

Daneben unterstützt der Freistaat den Landkreis Kelheim bei den Betriebskostendefiziten des On-Demand-Service Kelheim Express individuell („KEXI“), der bedarfsgerechte und barrierefreie Fahrten auf Abruf ermöglicht.

Im gesamten Landkreis Kelheim wird ab 01.07.2023 ein vollflexibler On-Demand-Verkehr mit bis zu 20 Fahrzeugen eingeführt. Diese Maßnahme hat den Hintergrund, jedem Landkreisbürger ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot zu machen und einen Wandel zu mehr ÖPNV, auch im ländlichen Raum, zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist im Gemeindebereich von Bad Abbach und Teugn ein vollflexibler Innerorts-On-Demand-Verkehr in Planung, der der Bevölkerung ab 01.05.2024 ein Höchstmaß an ÖPNV-Flexibilität bietet. Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass der nicht zentral gelegene Bahnhof von Bad Abbach bei beiden Maßnahmen mit in das ÖPNV-Netz integriert wird, um so auch intermodale Reiseketten zu ermöglichen.

Diese ÖPNV-Projekte sollen über das Förderprojekt „Mobilität im ländlichen Raum“ mit gefördert werden.

Außerdem gibt es konkrete Überlegungen für eine urbane Seilbahn in Kelheim. Die Kreisstadt Kelheim soll vom Zentrum aus mit einer Seilbahn an den Bahnhof in Saal an der Donau angebunden werden. Urbane Seilbahnen sind grundsätzlich als Bahnen besonderer Bauart nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zuwendungsfähig. Bei zuwendungsfähigen Kosten über 30 Mio. Euro käme auch eine Förderung aus dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Betracht. Die Förderung ist bei entsprechendem Planungsfortschritt durch den Projektträger zu beantragen.

#### Radverkehr

Das bayernweite Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr, das derzeit konzipiert wird, ist die Grundlage für mehr Alltagsradverkehr im Freistaat. Darüber hinaus können Investitionen der Kommunen in die Radinfrastruktur mit Fördermitteln des Lands und des Bunds unterstützt werden. Die Stadt Neustadt a.d.Donau plant für die Errichtung einer Radwegbrücke über die Vorflut an der Staatsstraße 2233 im Jahr 2023 Fördermittel nach Art. 13f Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) zu beantragen.

Nachfolgende umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen werden aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bunds gefördert:

- Errichtung eines Geh- und Radwegs an der Siegenburger Straße im Ortsteil Mühlhausen zwischen der Kreisstraße KEH 22 und der B 299 durch die Stadt Neustadt a.d.Donau
- Ausbau bestehender Gehwege zu Geh- und Radwegen an der Staatsstraße 2230, Regensburger Straße, samt Querungshilfe durch die Stadt Kelheim
- Bau eines Geh- und Radwegs entlang der Kreisstraße KEH 33 zwischen Hanselsberg und Neuhausen durch die Gemeinde Volkenschwand mit Anbindung an den geplanten Geh- und Radweg an der Staatsstraße 2049
- Errichtung von je vier Fahrradboxen am Bahnhof und in der Innenstadt durch die Stadt Abensberg
- Errichtung von zwölf Abstellanlagen im Altstadtkern der Stadt Abensberg durch die Stadt Abensberg
- Errichtung eines Geh- und Radwegs an der Staatsstraße 2049 zwischen Großgundertshausen und Volkenschwand durch den Freistaat

Zudem werden fortlaufend straßenbegleitende Geh- und Radwege an Bundes- und Staatsstraßen im Landkreis Kelheim auch im Rahmen der Radwegebauprogramme durch das Staatliche Bauamt Landshut umgesetzt.

#### **7.1 Warum hält das Staatliche Bauamt angesichts einer sich im Umbruch befindenden Verkehrs- und Energiepolitik an der Begründung fest, die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr steigern zu wollen?**

Wie in der Antwort zu Frage 1.2 dargestellt dient der dreistreifige Ausbau der B 16 nicht der Kapazitätssteigerung.

**7.2 Welche Maßnahmen zur Unterstützung der Verkehrswende sind im Landkreis Kelheim und im Besonderen im Gemeindebereich Bad Abbach denkbar?**

**7.3 Welche dieser Maßnahmen werden umgesetzt und welche nicht (bitte jeweils begründen)?**

Die Fragen 7.2 und 7.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 6.1 und 6.2 verwiesen.

**8.1 Wie kann die bestehende eingleisige Strecke Regensburg – Ingolstadt effektiver genutzt werden, sowohl den öffentlichen Nahverkehr als auch den Gütertransport betreffend?**

Ein Schlüsselprojekt für die Leistungsfähigkeit der Strecke ist der Bau eines Digitalen Stellwerks in Ingolstadt, das Voraussetzung für Verbesserungen insbesondere auf der Donautalbahn nach Regensburg und auf der Paartalbahn nach Augsburg, aber auch in die übrigen Richtungen nach Ingolstadt Nord und München ist. Dabei geht es auch um bessere Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr im Raum Ingolstadt, der hier eine große Rolle spielt und die Qualität des SPNV beeinflusst. Ein weiteres für die Streckenkapazität wichtiges Projekt ist der Bau eines Kreuzungsbahnhofs in Thaldorf-Weltenburg auf der Strecke Ingolstadt – Regensburg. Nach fachlicher Einschätzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist jedoch eine substantielle Auslastungssteigerung nur durch Infrastrukturausbauten zu erreichen.

**8.2 Welche Anstrengungen könnte die Staatsregierung unternehmen, um einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Regensburg und Ingolstadt voranzubringen?**

Die Zuständigkeit für den Ausbau und den Erhalt der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur liegt laut Art. 87e Grundgesetz (GG) beim Bund. Betreiber der Schieneninfrastruktur der Strecke Regensburg – Ingolstadt ist die bundeseigene DB Netz AG. Die Staatsregierung hat die DB Netz AG mehrfach aufgefordert, die vor Jahren rückgebaute Begegnungsmöglichkeit (Kreuzungsbahnhof Thaldorf-Weltenburg) zwischen Abensberg und Saal a.d.Donau wieder aufzubauen. Die DB Netz AG wurde inzwischen vom Bund mit den entsprechenden Planungen beauftragt. Ebenso hat die Staatsregierung die DB Netz AG aufgefordert, die vor Jahren rückgebaute Weiche in Saal a.d.Donau wieder einzubauen und weitere Abstellgleise im Knoten Ingolstadt zu elektrifizieren. Die Staatsregierung erwartet vom Bund, dass er die Empfehlungen der „Beschleunigungskommission Schiene“ zügig umsetzt. Diese Empfehlungen enthalten unter anderem einen neuen Finanzierungstopf des Bunds für „Serviceanlagen“, sprich Abstell- und Zugbildungsanlagen wie in Saal a.d.Donau und in Ingolstadt.

Da der Bund seiner Verpflichtung nur unzureichend nachkommt, finanziert der Freistaat auf der Donautalbahn freiwillig die Herstellung gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhof Neustadt a.d.Donau. Die Abwicklung des Verkehrs an diesem Knotenpunkt wird mit der Maßnahme optimiert und die Pünktlichkeit verbessert. Die Inbetriebnahme der Maßnahme ist bis Ende 2023 vorgesehen. Außerdem gewährt der Freistaat Fördermittel für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Abensberg.



**8.3 Welche Auswirkungen hätte ein deutlicher Ausbau dieser Bahnstrecke auf den Verkehr auf der B 16?**

Hierzu liegen keine Untersuchungen vor.

**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](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.