



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 24.06.2014

Förderung umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehrs in das bayerische Voralpenland und in der Region

Der Alpenraum leidet auch in Bayern unter der stetigen Zunahme des motorisierten Individual- und LKW-Verkehrs. Diese Zunahme führt zu erheblichen umwelt- und klimapolitischen Problemen und zu einem erheblichen Flächenbedarf für den Straßenbau, zum Beispiel durch den Bau von Umgehungsstraßen. Aber auch die demografische Entwicklung bzw. die zunehmende Alterung der Gesellschaft führt im Zusammenhang mit der Verlagerung vieler Einzelhandelsangebote auf die grüne Wiese in vielen ländlichen Gemeinden zu Problemen.

Aufgrund dieser Entwicklungen stellt sich die Frage, welches Konzept die Staatsregierung für die Bereitstellung umweltfreundlicher und sozial notwendiger öffentlicher Verkehrsangebote im oberbayerischen Alpenraum hat.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. a) Hat das Busangebot der RVO in den oberbayerischen Alpenlandkreisen in den letzten fünf Jahren zu- oder abgenommen (ausgewiesen nach Landkreisen)?
b) Welche neuen Buslinien, insbesondere für Erholungssuchende und Bergwanderer/Bergsteiger, wurden in den letzten fünf Jahren in den o. g. Landkreisen neu eingerichtet (ausgewiesen nach Landkreis)?
c) Welche Buslinien wurden in den o. g. Landkreisen eingestellt bzw. das Angebot oder der Takt verringert (ausgewiesen nach Landkreis)?
2. a) Wie will die Staatsregierung umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehr in das bayerische Voralpenland und in die bayerischen Alpen in den nächsten Jahren fördern?
b) Welche konkreten Maßnahmen sind für welche Verkehrsmittel vorgesehen?
c) Wo sieht die Staatsregierung die wichtigsten Schwerpunkte bzw. den größten Nachholbedarf beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs in dieser Region und in die Alpen?
3. a) Werden für diese Maßnahmen auch erhöhte Finanzmittel bereitgestellt?
b) Wenn ja, in welchem Umfang?
c) Wie sieht die mittelfristige Finanzplanung für den öffentlichen Verkehr im bayerischen Alpenraum aus (steigend, stagnierend oder fallend – bitte mit Begründung)?
4. a) Welche konkreten Verbesserungen beim Zug- und Busangebot in das bayerische Voralpenland und in die bayerischen Alpen sind in den nächsten fünf Jahren geplant?
b) In welchen Landkreisen bzw. auf welchen Strecken sieht die Staatsregierung besonderen Bedarf für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs über das bestehende Angebot hinaus?
c) Welche Konzepte hat die Staatsregierung für zeitweilig fahrgastschwache Strecken, die aber trotzdem von öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden sollen?
5. a) Welche Konzepte hat die Staatsregierung, um Naherholungsverkehr aus München von der Straße auf die Schiene bzw. den Bus zu verlagern?
b) Wo sind dafür konkrete Verbesserungen in den nächsten Jahren geplant?
c) Gibt es Überlegungen und Konzepte an Endpunkten des öffentlichen Verkehrs, die von Touristen und Naherholern genutzt werden, wie zum Beispiel Garmisch-Partenkirchen, auch den Umweltverbund stärker auszubauen, etwa durch die Bereitstellung von Leihfahrrädern (Call a Bike etc.)?
6. Wie will die Staatsregierung in den nächsten Jahren mit den
a) zu erwartenden demografischen Veränderungen, konkret dem Altern der Bevölkerung, mit Blick auf das Angebot an öffentlichem Verkehr umgehen?
b) Was folgert die Staatsregierung aus dem Umstand, dass sich der Einzelhandel auf dem Land immer stärker aus den Ortskernen auf die „grüne Wiese“ zurückzieht, für ihre Verkehrspolitik, vor allem für die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsangeboten?
c) Welches Konzept hat die Staatsregierung insgesamt für den öffentlichen Verkehr im Alpenraum mittel- bis langfristig unter Berücksichtigung der o. g. Probleme und den Anforderungen des Klimaschutzes?
7. a) Plant bzw. überlegt die Staatsregierung Verbesserungen auch beim Takt für Regionalbusse, ähnlich wie beim Bayerntakt auf der Schiene (bitte mit Begründung)?
b) Gibt es Überlegungen, das Ticketsystem für Bus und Bahn zu verbessern?
c) Wie soll die Fahrgastinformation für Bus und Bahn in Oberbayern verbessert werden (insbesondere Fahrplan- und Ticketauskunft)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 25.08.2014

1. a) Hat das Busangebot der RVO in den oberbayerischen Alpenlandkreisen in den letzten fünf Jahren zu- oder abgenommen (ausgewiesen nach Landkreisen)?

Landkreis Berchtesgadener Land:

Es wurden die fünf Nachtschwärmerlinien eingestellt. Ansonsten hat sich die Anzahl der Linien nicht verändert.

Landkreis Traunstein:

Es wurden vereinzelt Kurse in Schwachlastzeiten gestrichen.

Landkreis Rosenheim:

Es wurden einzelne Kurse in Schwachlastzeiten eingestellt.

Landkreis Miesbach:

Das Busangebot hat geringfügig abgenommen.

Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen:

Das Busangebot ist in den vergangenen fünf Jahren gleich geblieben.

b) Welche neuen Buslinien, insbesondere für Erholungsuchende und Bergwanderer/Bergsteiger, wurden in den letzten fünf Jahren in den o. g. Landkreisen neu eingerichtet (ausgewiesen nach Landkreis)?

Landkreis Berchtesgadener Land:

Vom Verkehrsunternehmen (VU) Marazeck wurde insbesondere für Ausflügler eine grenzüberschreitende Linie Salzburg – Marktschellenberg – Berchtesgaden – Königsee eingerichtet.

Landkreis Traunstein:

Neue touristische Linien wurden in den zurückliegenden fünf Jahren nicht eingerichtet. Jedoch hat der „Variobus“ am 2. Mai 2014 als bedarfsorientierte Bedienung für die Kommunen Fridolfing, Kirchanschöring, Taching am See und Tittmoning (nicht touristisch geprägt) seinen Betrieb aufgenommen.

Landkreise Rosenheim, Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen:

In den letzten fünf Jahren wurden keine neuen Linien eingerichtet.

c) Welche Buslinien wurden in den o. g. Landkreisen eingestellt bzw. das Angebot oder der Takt verringert (ausgewiesen nach Landkreis)?

Landkreis Berchtesgadener Land:

Die fünf Nachtschwärmerlinien wurden eingestellt. Die grenzüberschreitende Linie 24 Freilassing – Salzburg/Hanuschplatz des VU Albus wurde auf den Streckenabschnitt Freilassing – Salzburg/Forellenwegsiedlung verkürzt und in die Linie 4 a umbenannt. Bei den Linien 829 Teisendorf – Anger – Bad Reichenhall und 846 Berchtesgaden – Ramsau – Hintersee ist tendenziell eine Ausdünnung der Kurse in Schwachlastzeiten (Ferien, Wochenende) zu verzeichnen.

Landkreis Traunstein:

Es wurden keine Linien eingestellt, jedoch einzelne Zeitlagen (vor allem vormittags) auf verschiedenen Kursen gestrichen. Auf der Buslinie 9442 Traunstein – Traunreut – Trostberg – Garching wurden für den Erhalt der Bahnlinie Traunstein – Traunreut einzelne Zeitlagen vormittags und vor allem am Wochenende gestrichen. Das Angebot auf der Linie 9442 wird mit Betriebsaufnahme des neuen Bahn-Haltepunktes „Traunstein Klinikum“ voraussichtlich im Dezember 2015 weiter reduziert.

Landkreis Rosenheim:

Es wurden keine Linien eingestellt, auf einzelnen Linien wurden jedoch Vormittagsfahrten ausgedünnt.

Landkreis Miesbach:

Die Einstellung einer Linie erfolgte in den letzten Jahren nicht.

Es wurden jedoch einzelne Fahrten der Linie 9551 aufgrund fehlender Nachfrage eingestellt. Im Gegenzug dazu wurden bei der Ringlinie 9559 aber neue Fahrten eingefügt. Auch bei der Linie 9552 wurden mangels Nachfrage eine Fahrt eingestellt, eine Fahrt gekürzt sowie zwei Fahrten auf Schultage beschränkt.

Bei der Linie 9555 wurden einzelne Fahrten auf Schultage beschränkt bzw. teilweise eingestellt. Im Gegenzug wurden jedoch auch Fahrten neu in den Fahrplan aufgenommen.

Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen:

Es wurden keine Linien eingestellt.

2. a) Wie will die Staatsregierung umweltfreundlichen und öffentlichen Verkehr in das bayerische Voralpenland und in die bayerischen Alpen in den nächsten Jahren fördern?

Der Freistaat Bayern unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Anschaffung von neuen Bussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bayernweit mit jährlich 30 Mio. €. Dabei liegt ein Augenmerk auf der vorzeitigen Einhaltung moderner Abgasstandards, zuletzt vorzeitige Einhaltung des EURO-VI-Standards. Vorrangig wird die Busförderung zudem in der Fläche gewährt, also gerade auch im Voralpenland. Allerdings hängt die tatsächliche Förderung in diesem Raum von der Investitionsbereitschaft der Verkehrsunternehmen ab.

Als Baustein des Aktionsplans Demografischer Wandel stehen in den Jahren 2012 bis 2016 jährlich 2 Mio. € für die Einrichtung nachfrageorientierter Angebotsformen des ÖPNV zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum zur Verfügung. Mit diesen Mitteln können die Betriebskostendefizite der Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV für Rufbusse oder Anrufsammeltaxis in einer mehrjährigen Anlaufphase mit bis zu 70 % unterstützt werden. Daneben gewährt der Freistaat den Aufgabenträgern ÖPNV-Zuweisungen für Zwecke und zur Verbesserung des allgemeinen ÖPNV in Höhe von über 50 Mio. €.

Entscheidend für die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sind letztlich auch attraktive Angebote. Dementsprechend bestellt der Freistaat im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Zugleistungen auch im Hinblick auf den Ausflugsverkehr. Beispielsweise wurde mit der Inbetriebnahme des neuen Werdenfels-Takts Ende 2013 das Angebot deutlich verbessert, neue schnelle Express-Verbindungen

wurden eingeführt. Das Angebot der Bayerischen Oberlandbahn wird schon seit einiger Zeit im Ausflugsverkehr so gut angenommen, dass zu den wichtigsten Zeiten Angebotsverbesserungen erforderlich wurden.

b) Welche konkreten Maßnahmen sind für welche Verkehrsmittel vorgesehen?

Aus den Mitteln der Busförderung werden vorrangig kleine und mittlere private und auch kommunale Unternehmen gefördert. Die Regierungen haben die Aufgabe, bei der Förderung Prioritäten zu setzen und die Anträge nach Dringlichkeit zu ordnen. Von den Regierungen kann keine Aussage getroffen werden, welche konkreten Maßnahmen zukünftig vorgesehen sind bzw. welcher Anteil der zugewiesenen Mittel konkret in dieses Gebiet fließen wird. Grund hierfür ist, dass nicht absehbar ist, welche konkreten Anträge bei den Regierungen eingereicht werden und auch eingereichte Anträge teilweise wieder zurückgezogen werden.

Auch die weiteren unter 2 a beschriebenen Finanzierungsmittel im ÖPNV sind u. a. abhängig von der vom Aufgabenträger bestellten Verkehrsleistung bzw. von konkreten Modellen für die Einrichtung nachfrageorientierter Bedienformen vor Ort.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht die nachfrageoptimierte Angebotsverbesserung im Vordergrund (siehe Ziffer 2 a). Als Beispiele für konkrete Angebote stehen der Ski-Express zur Hausbergstation in Garmisch-Partenkirchen und der „Radzug“ von München über Kempten nach Lindau.

c) Wo sieht die Staatsregierung die wichtigsten Schwerpunkte bzw. den größten Nachholbedarf beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs in dieser Region und in die Alpen?

Landkreise und kreisfreie Städte sorgen als Aufgabenträger für die Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Nahverkehrs in Erfüllung einer freiwilligen Aufgabe im eigenen Wirkungskreis (Art. 8 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG). Insoweit wird vor Ort über Bedarf und Schwerpunkte entschieden. Wie unter Ziffer 2 a beschrieben unterstützt der Freistaat die Aufgabenträger finanziell bei der Durchführung dieser Aufgabe.

Im SPNV ist das Angebot mit mindestens stündlichen Takten grundsätzlich bereits sehr attraktiv gestaltet. Bei weiter steigender Nachfrage machen sich jedoch die infrastrukturellen Engpässe immer stärker bemerkbar. So ist eine Verdichtung der Zugleistungen beispielsweise bei der Bayerischen Oberlandbahn kaum noch möglich, entsprechend ausgelastet sind die Ausflüglerzüge zu den Spitzenzeiten.

Infrastrukturseitig möchte die Staatsregierung in den nächsten Jahren die drei nachfolgend genannten Schwerpunkte zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im bayerischen Voralpenland und in den bayerischen Alpen setzen:

- Elektrifizierung weiterer Strecken zur Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen des Schienenverkehrs
- Eröffnung neuer Verkehrsstationen zur Verbesserung der Erschließungswirkung der Bahn
- Barrierefreier Ausbau weiterer Verkehrsstationen

Konkret sind folgende Maßnahmen in diesen drei Bereichen vorgesehen:

Elektrifizierung folgender Bahnstrecken:

- München-Mühdorf – Freilassing; diese Strecke besitzt aus Sicht der Staatsregierung eine besonders hohe Bedeutung für den Güter- und Personenverkehr.

deutung für den Güter- und Personenverkehr.

- München – Memmingen – Lindau
- Lindau – Friedrichshafen – Ulm
- Ulm – Kempten
- Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz
- Immenstadt – Oberstdorf
- Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach

Neueröffnung folgender Verkehrsstationen:

- Freilassing-Hofham (vsl. 12 / 2014)
- Bruckmühl-Hinrichsseggen (vsl. 12 / 2014)
- Traunstein Klinikum (vsl. 12 / 2015)
- Rosenheim-Aicherpark (vsl. 12 / 2017)
- Feldolling (vsl. 12 / 2017)
- Lindau-Reutin (vsl. 2020)

Die Inbetriebnahme weiterer Verkehrsstationen wird derzeit geprüft.

Barrierefreier Ausbau folgender Verkehrsstationen:

- Bischofswiesen
- Hammerau
- Piding
- Traunstein
- Kolbermoor
- Bad Aibling
- Bruckmühl
- Ohlstadt
- Klais
- Mittenwald
- Weilheim
- Marktoberdorf
- Türkheim
- Oberstaufen
- Nonnenhorn

3. a) Werden für diese Maßnahmen auch erhöhte Finanzmittel bereitgestellt?

b) Wenn ja, in welchem Umfang?

c) Wie sieht die mittelfristige Finanzplanung für den öffentlichen Verkehr im bayerischen Alpenraum aus (steigend, stagnierend oder fallend – bitte mit Begründung)?

Die Fragen 3 a, 3 b und 3 c werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die Finanzierung der bundeseigenen DB-Infrastruktur liegt beim Bund. Der Freistaat Bayern hat nur begrenzte Möglichkeiten, auf die Verwendung einzuwirken.

Wesentliche Finanzierungsquelle ist der Bedarfsplan für die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes. Der Freistaat Bayern hat die o. g. Elektrifizierungsprojekte (mit Ausnahme der Strecke Reutte – Pfronten-Steinach) im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes angemeldet. Die Aufnahme wird derzeit durch den Bund geprüft. In welcher Höhe künftig Mittel für solche Projekte zur Verfügung stehen, liegt in der Verantwortung des Bundes.

Der Neubau von Haltepunkten soll aus Bundesmitteln für SPNV-Infrastruktur gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG finanziert werden. Über die Verwendung dieser Mittel entscheiden der Freistaat Bayern und der Bund gemeinsam.

Zum 01.01.2015 ist der Abschluss einer Folgevereinbarung (LuFV 2) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG ge-

plant. In welcher Höhe künftig Mittel für SPNV-Infrastruktur zur Verfügung stehen, ist derzeit Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG.

Die Finanzierung der barrierefreien Ausbauten wird ebenfalls schwerpunktmäßig aus Mitteln des Bundes und der Deutschen Bahn AG finanziert. Der Freistaat Bayern unterstützt die Umsetzung einiger Projekte durch die Zahlung von Wirtschaftlichkeitsausgleichen. Eine Aufstockung der vom Land eingesetzten Mittel wird derzeit geprüft, um das Ziel einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit im Jahr 2023 erreichen zu können.

Die Bestellungen von Zugleistungen wurden entsprechend den vorstehend genannten Zielen (s. Antwort zu Ziffer 2) ausgeweitet. Die Ausgaben für Bestellungen werden langfristig jedoch stagnieren, sofern der Bund nicht entsprechend dem Bedarf die Regionalisierungsmittel, die den Ländern zur Bestellung von SPNV-Leistungen zugewiesen werden, erhöht.

4. a) Welche konkreten Verbesserungen beim Zug- und Busangebot in das bayerische Voralpenland und in die bayerischen Alpen sind in den nächsten fünf Jahren geplant?

Geplante Verbesserungen bei den Zugangeboten

Im Landkreis Bad-Tölz-Wolfratshausen soll die S-Bahnlinie S 7 bis nach Geretsried verlängert werden.

Im Landkreis Traunstein ist geplant, mit Betriebsaufnahme der Haltestelle Traunstein Klinikum auf der Bahnlinie Traunstein – Garching nachmittags zwei Schülerzüge einzurichten.

Die SPNV-Angebote im Allgäu werden mit Betriebsaufnahme der Ausschreibung „Dieselnetz Allgäu“ im Jahr 2017 durch moderne Fahrzeuge verbessert.

Geplante Verbesserungen bei den Busangeboten

Zur Verbesserung des Busangebotes plant der Landkreis Traunstein eine bedarfsorientierte Bedienung für den Nordwesten des Landkreises (Altenmarkt, Engelsberg, Obing, Pittenhart, Schnaitsee, Tacherting und Trostberg). Auch das Angebot für den Seebus (Achtalgemeinden) soll bedarfsorientiert zeitlich und räumlich ergänzt werden. Im Rahmen des sich in Bearbeitung befindenden ÖPNV-Gesamtkonzeptes sollen dort bis Ende dieses Jahres kurzfristig umsetzbare Maßnahmen benannt werden, über die dann in den Kreisgremien abgestimmt wird.

Im Landkreis Rosenheim gibt es Planungen bzgl. einer Ausweitung des grenzüberschreitenden Busverkehrs aus dem Landkreis in die Region Kufstein.

b) In welchen Landkreisen bzw. auf welchen Strecken sieht die Staatsregierung besonderen Bedarf für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs über das bestehende Angebot hinaus?

Es wird auf die Antwort zu Ziffer 2 c verwiesen.

c) Welche Konzepte hat die Staatsregierung für zeitweilig fahrgastschwache Strecken, die aber trotzdem von öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden sollen?

Da der Freistaat nicht Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV ist, werden die Konzepte von den zuständigen Kommunen erstellt. Die Staatsregierung unterstützt diese bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Vor Ort wird die Entscheidung über eine etwaige bedarfsorientierte Bedienung getroffen.

5. a) Welche Konzepte hat die Staatsregierung, um Naherholungsverkehr aus München von der Straße auf die Schiene bzw. den Bus zu verlagern?

Es wird auf die Antwort zu Ziffer 2 verwiesen. Im Vordergrund stehen attraktive Angebote, nachfragegerechte Verbesserungen und ggf. spezielle Angebote wie der Ski-Express.

b) Wo sind dafür konkrete Verbesserungen in den nächsten Jahren geplant?

Es wird auf die vorstehenden Antworten verwiesen.

c) Gibt es Überlegungen und Konzepte an Endpunkten des öffentlichen Verkehrs, die von Touristen und Naherholern genutzt werden, wie zum Beispiel Garmisch-Partenkirchen, auch den Umweltverbund stärker auszubauen, etwa durch die Bereitstellung von Leihfahrrädern (Call a Bike etc.)?

Es ist Ziel der Staatsregierung, die Möglichkeiten der Fahrradnutzung ständig zu verbessern. In diesem Zusammenhang soll unter anderem auch der Radverkehr mit anderen Verkehrsträgern noch besser verknüpft werden. Der barrierefrei Ausbau von Bahnhöfen und die Förderung von Fahrradabstellanlagen gerade an den Umsteigepunkten bieten hierfür ein wesentliches Potenzial.

Die Züge des SPNV sind bereits heute mit großzügigen Mehrzweckabteilen ausgestattet. Des Weiteren gibt es einen „Radzug“ an Wochenenden von München über Kempten nach Lindau und einen Ausflugszug an Wochenenden nach Mittenwald.

6. a) Wie will die Staatsregierung in den nächsten Jahren mit den zu erwartenden demografischen Veränderungen, konkret dem Altern der Bevölkerung, mit Blick auf das Angebot an öffentlichem Verkehr umgehen?

Es wird auf die vorstehenden Antworten verwiesen, insbesondere auf den unter Ziffer 2 a erwähnten Aktionsplan Demografischer Wandel sowie auf den unter Ziffer 2 c genannten Schwerpunkt des barrierefreien Ausbaus von Verkehrsstationen.

b) Was folgert die Staatsregierung aus dem Umstand, dass sich der Einzelhandel auf dem Land immer stärker aus den Ortskernen auf die „grüne Wiese“ zurückzieht, für ihre Verkehrspolitik, vor allem für die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsangeboten?

Es wird auf die vorstehenden Antworten, insbesondere auf Ziffer 2 a verwiesen.

c) Welches Konzept hat die Staatsregierung insgesamt für den öffentlichen Verkehr im Alpenraum mittel- bis langfristig unter Berücksichtigung der o. g. Probleme und den Anforderungen des Klimaschutzes?

Es wird ebenfalls auf die vorstehenden Antworten, insbesondere auf Ziffer 2 a verwiesen.

7. a) Plant bzw. überlegt die Staatsregierung Verbesserungen auch beim Takt für Regionalbusse, ähnlich wie beim Bayerntakt auf der Schiene (bitte mit Begründung)?

Wegen fehlender Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen ÖPNV hat die Staatsregierung keinen Einfluss auf die Taktung bzw. Bedienungsfrequenz für die Regionalbusse.

b) Gibt es Überlegungen, das Ticketsystem für Bus und Bahn zu verbessern?

Ticketsystem und Ticketverkauf sind in erster Linie Angelegenheit der Verkehrsunternehmen, das folgt aus dem Netto-Prinzip der Bestellungen im SPNV.

Von den Landkreisen als Aufgabenträger für Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV sind einige Überlegungen bekannt. So plant der Landkreis Traunstein in den nächsten Jahren die Einführung eines Wabentarifes,

allerdings nur bei den Verkehrsunternehmen, die daran Interesse zeigen. Im Landkreis Rosenheim ist eine einheitliche Regelung bzgl. der Gästekarten geplant.

c) Wie soll die Fahrgastinformation für Bus und Bahn in Oberbayern verbessert werden (insbesondere Fahrplan- und Ticketauskunft)?

Die Fahrgastinformation ist dank des Internet-Portals „Bayern-Fahrplan“ der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bundesweit beispielgebend mit umfassender Information (unter <http://www.bayern-fahrplan.de/auskunft/fahrplanauskunft> im Internet sowie auch mobil) über fast alle öffentlichen Verkehre in Echtzeit.