



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Andreas Krahl, Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 23.11.2018

Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern: Alpenbus und Allgäubus

Im Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern stellte die Staatsregierung die Einrichtung zweier Buslinien in Aussicht, die fehlende Querverbindungen der DB ergänzen sollen und so die Fahrzeiten auf den betreffenden Strecken erheblich verkürzen können.

Es handelt sich hierbei um den Alpenbus: Rosenheim – Bad Tölz – Murnau und den Allgäubus: Murnau – Immenstadt.

Wir fragen die Staatsregierung:

1. a) Wie werden die geplanten Querverbindungen an die Tarife der bestehenden Verkehrsverbünde angepasst?
b) An welchen Verbund werden sich die Tarife anlehnen?
c) Sind eigene Tarife für die Querverbindungen geplant?
2. a) In welcher Taktung sind die genannten Querverbindungen geplant?
b) Wird die geplante Taktung sowohl an die Bedürfnisse von Berufspendlerinnen und -pendlern als auch an die Bedürfnisse von Touristinnen und Touristen angepasst?
c) Wird die Taktung der geplanten Busverbindung an bestehende Angebote – sowohl von der Schiene als auch von der Straße – angepasst?
3. a) Welcher Verkehrsverbund wird Träger der neuen landkreisübergreifenden Buslinien?
b) Werden der Alpenbus und der Allgäubus Bestandteil eines der betreffenden Verkehrsverbünde werden?
c) Ist für die genannten Buslinien die Schaffung eines Verkehrsunternehmens außerhalb der bestehenden Verbünde geplant?
4. a) Sind die genannten Buslinien Bestandteil des Nahverkehrs oder werden sie dem Busfernverkehr zugerechnet?
b) Ist es vorgesehen, die Buslinie zwischen Rosenheim und Irschenberg auf die A8 zu führen, um die Fahrtzeit möglichst zu verkürzen?
c) Sind tatsächlich nur Haltepunkte in Rosenheim, Bad Tölz und Murnau bzw. Murnau und Immenstadt geplant (ggf. bitte weitere Haltepunkte in den Landkreisen Miesbach und Ostallgäu benennen)?
5. a) Welche Fahrzeiten werden für die angedachten Buslinien veranschlagt?
b) Wie weit sind die Planungen zur Finanzierung der genannten Busverbindungen?
c) Auf welchem Stand befinden sich die Verhandlungen mit den Landkreisen Rosenheim, Bad Tölz/Wolfartshausen, Garmisch-Partenkirchen und Oberallgäu?
6. a) Ist die Einbindung der durchfahrenen, aber im Mobilitätsplan nicht genannten Landkreise Miesbach und Ostallgäu geplant?
b) Sind die geplanten Busverbindungen als Übergangslösung zu begreifen?
c) Plant die Staatsregierung den notwendigen Ausbau der Schienennetze weiterhin auch für die durch neue Buslinien bedienten, dringend notwendigen Querverbindungen?

7. a) Welche aktuellen Planungen bezüglich der fehlenden Querverbindungen im Schienennetz werden derzeit verfolgt?
 - b) Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bezüglich des Ausbaus der Querverbindungen, um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger, gerade der Pendlerinnen und Pendler, nachzukommen?
 - c) Wird das neue Angebot barrierefrei sein?
8. a) Wird bei der Planung der Busstrecken auf den Einsatz von Niederflrbusen geachtet, um das neue Angebot für alle Menschen nutzbar zu machen?
 - b) Werden auf den geplanten Strecken evtl. Gelenkbusse zum Einsatz kommen, um den Fahrgästen möglichst ausreichend Sitzplätze bieten zu können?
 - c) Wird es auf den Strecken, die die fehlenden Angebote der Schiene ergänzen sollen, auch Begleitpersonen geben, die für Fragen der Fahrgäste zur Verfügung stehen?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 18.01.2019

Vorbemerkung:

Der Freistaat will den Bayern-Takt auf der Schiene durch zusätzliche Taktverkehre auf der Straße ergänzen. Hierzu soll gemeinsam mit interessierten Landkreisen und kreisfreien Städten ein Netz von landesbedeutsamen Buslinien im Bayern-Takt mit festen Qualitätsstandards aufgebaut werden. In einem ersten Schritt sollen sechs Linien in Betrieb genommen werden, die über alle Regierungsbezirke verteilt sind, darunter der Alpenbus (Rosenheim – Murnau) und der Allgäubus (Murnau – Immenstadt). Alpenbus und Allgäubus werden in diesem Zusammenhang als eine Linie betrachtet.

1. a) **Wie werden die geplanten Querverbindungen an die Tarife der bestehenden Verkehrsverbünde angepasst?**
 - b) **An welchen Verbund werden sich die Tarife anlehnen?**
 - c) **Sind eigene Tarife für die Querverbindungen geplant?**

Die Tarifhoheit liegt nicht beim Freistaat, sondern bei den Verkehrsunternehmen und bei bestellten Verkehren bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als kommunale Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Bei den geplanten Expressbuslinien wird das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Aufgabenträger dabei unterstützen, ein Konzept für die Tarifgestaltung auszuarbeiten. Dabei ist der Tarif abhängig davon, wo die Linie verkehrt. Für Linien, die ausschließlich innerhalb von Verbundräumen verkehren, wie die Ringbuslinie um München, wird voraussichtlich der jeweilige Verbundtarif vorgegeben werden. Bei anderen Linien muss vor Ort ein geeigneter und ortsüblicher Tarif gefunden werden.

2. a) **In welcher Taktung sind die genannten Querverbindungen geplant?**
 - b) **Wird die geplante Taktung sowohl an die Bedürfnisse von Berufspendlerinnen und -pendlern als auch an die Bedürfnisse von Touristinnen und Touristen angepasst?**
 - c) **Wird die Taktung der geplanten Busverbindung an bestehende Angebote – sowohl von der Schiene als auch von der Straße – angepasst?**

Mit den landesbedeutsamen Buslinien sollen neue Verbindungen grundsätzlich im Stundentakt geschaffen werden. Je nach den verkehrlichen Bedürfnissen vor Ort können aber auch andere Taktungen gewählt werden, sofern die Finanzierung dahin gehend gesichert ist.

Ziel der landesbedeutsamen Buslinien ist es, das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu ergänzen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

wird deshalb Qualitätsvorgaben zu Bedienzeiten und zur Taktung machen, die sich an den Bedien- und Haltezeiten des SPNV orientieren. Die Qualitätsvorgaben sind bei der Vergabe der landesbedeutsamen Buslinien zu beachten. Die Vergabe erfolgt durch die kommunalen Aufgabenträger.

Bei den Linien Alpenbus und Allgäubus wird das Fahrgastpotenzial sowohl bei Berufspendlern als auch bei Touristen gesehen. Bei der konkreten Taktung ist jeweils auf die Bedürfnisse der örtlichen Fahrgastgruppen Rücksicht zu nehmen und eine gute Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr sicherzustellen.

- 3. a) Welcher Verkehrsverbund wird Träger der neuen landkreisübergreifenden Buslinien?**
- b) Werden der Alpenbus und der Allgäubus Bestandteil eines der betreffenden Verkehrsverbünde werden?**
- c) Ist für die genannten Buslinien die Schaffung eines Verkehrsunternehmens außerhalb der bestehenden Verbünde geplant?**

Die von Alpenbus und Allgäubus räumlich tangierten Landkreise sind bisher nicht in einen der bestehenden Verkehrsverbünde integriert. Die Aufgabenträgerschaft für die landkreisübergreifenden Buslinien liegt bei den Landkreisen, durch die die jeweilige Buslinie führt. Damit verbleiben nach den gesetzlichen Vorgaben auch die Aufgabe der Ausschreibung und deren Durchführung bei den Landkreisen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben ist eine Zusammenarbeit der Aufgabenträger unerlässlich. In welcher Rechtsform die Aufgabenträger zusammenarbeiten, bleibt der konkreten Gestaltung vor Ort überlassen. Hier sind verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten von einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft, einer Zweckvereinbarung bis hin zu einem kommunalen Zweckverband oder der Gründung einer privatrechtlichen Gesellschaft denkbar. Die Gründung eines Verkehrsverbundes, in den der SPNV integriert ist und der die Verkehrsleistungen in Abstimmung mit seinen Mitgliedern plant und vergibt, ist im Vorfeld der Betriebsaufnahme nicht zwingend erforderlich.

Auf die Vergabe der Buslinien Alpenbus und Allgäubus können sich Verkehrsunternehmen bewerben, die Interesse am Betrieb der Linien haben. Es kann sich dabei um individuelle Bieter oder um eine Zusammenarbeit mehrerer Verkehrsunternehmen in Bietergemeinschaft handeln. Diese Entscheidung obliegt den Verkehrsunternehmen in eigener wirtschaftlicher Verantwortung.

- 4. a) Sind die genannten Buslinien Bestandteil des Nahverkehrs oder werden sie dem Busfernverkehr zugerechnet?**

Die landkreisübergreifenden Buslinien sind Bestandteil des Nahverkehrs. Sie ergänzen den Schienenpersonennahverkehr in Bayern. Die überwiegende Reiseweite der Fahrgäste wird unter den üblichen Reiseweiten des Fernverkehrs von mehr als 50 km liegen.

- b) Ist es vorgesehen, die Buslinie zwischen Rosenheim und Irschenberg auf die A8 zu führen, um die Fahrtzeit möglichst zu verkürzen?**

Die konkrete Linienführung ist von den Aufgabenträgern festzulegen. Dieser Entscheidung soll nicht durch eine Vorfestlegung seitens des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vorgegriffen werden.

- c) Sind tatsächlich nur Haltepunkte in Rosenheim, Bad Tölz und Murnau bzw. Murnau und Immenstadt geplant (ggf. bitte weitere Haltepunkte in den Landkreisen Miesbach und Ostallgäu benennen)?**

Neben den Haltepunkten in Rosenheim, Bad Tölz und Murnau bzw. Murnau und Immenstadt sind weitere Haltestellen denkbar. Die genaue Zahl der Haltepunkte ist den konkreten Planungen vor Ort vorbehalten. Ziel ist es, mit Alpenbus und Allgäubus eine attraktive Querverbindung im touristischen Voralpenraum zu schaffen. Die Naherschlie-

ßung vor Ort bleibt weiterhin dem regulären ÖPNV vorbehalten. Durch eine Verknüpfung mit den SPNV-Haltepunkten sollen die Linien auf vielen Verbindungen kürzere Reisezeiten und attraktive Verbindungen für die Nutzer ermöglichen.

5. a) Welche Fahrzeiten werden für die angedachten Buslinien veranschlagt?

Die Fahrzeit für die gesamte Strecke ist abhängig von der konkreten Linienführung und den angefahrenen Haltepunkten. Hierzu sind die Planungen durch die lokalen Aufgabenträger zu konkretisieren. Eine Aussage zu den Fahrzeiten ist daher derzeit noch nicht möglich.

b) Wie weit sind die Planungen zur Finanzierung der genannten Busverbindungen?

Der Freistaat wird, vorbehaltlich der Mittelzuteilung durch den Landtag, die Aufgabenträger finanziell unterstützen.

c) Auf welchem Stand befinden sich die Verhandlungen mit den Landkreisen Rosenheim, Bad Tölz/Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen und Oberallgäu?

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat Eckpunkte für die Qualität und die Förderung der landkreisübergreifenden Buslinien erarbeitet. Diese werden mit den kommunalen Spitzenverbänden, den betroffenen Verkehrsverbänden und den Koordinationslandräten der Pilotprojekte (unter anderem Alpenbus und Allgäubus) abgestimmt.

6. a) Ist die Einbindung der durchfahrenen, aber im Mobilitätsplan nicht genannten Landkreise Miesbach und Ostallgäu geplant?

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stimmt sich mit allen Aufgabenträgern ab, die entlang der Buslinien Alpenbus und Allgäubus liegen. Inwieweit die Landkreise Miesbach und Ostallgäu durchfahren werden und ob es Haltepunkte in diesen Landkreisen gibt, hängt von der konkreten Linienführung ab, über die die Kommunen als zuständige Aufgabenträger in eigener Verantwortung entscheiden.

b) Sind die geplanten Busverbindungen als Übergangslösung zu begreifen?

Die Busverbindungen sind grundsätzlich nicht als Übergangslösungen zu begreifen. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beabsichtigt, ein Netz von landesbedeutsamen Buslinien in allen Landesteilen des Freistaates einzurichten. Zunächst sind sechs Linien geplant.

c) Plant die Staatsregierung den notwendigen Ausbau der Schienennetze weiterhin auch für die durch neue Buslinien bedienten, dringend notwendigen Querverbindungen?

Die Einrichtung der Buslinien ist als Ergänzung des bestehenden Schienennetzes gedacht. Für den Ausbau des SPNV-Netzes bedarf es eines entsprechenden Engagements des Bundes. An den Kriterien, der Finanzierung und den bestehenden Planungen für den Ausbau der Schienennetze ändert sich durch die neuen Buslinien nichts.

7. a) **Welche aktuellen Planungen bezüglich der fehlenden Querverbindungen im Schienennetz werden derzeit verfolgt?**
b) **Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bezüglich des Ausbaus der Querverbindungen, um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger, gerade der Pendlerinnen und Pendler, nachzukommen?**
c) **Wird das neue Angebot barrierefrei sein?**

Aufgrund des Zusammenhangs der Fragestellungen wird davon ausgegangen, dass sich diese Fragen auf den räumlichen Bereich der Alpen- bzw. Allgäubusverbindung beziehen.

Zuständig für die Finanzierung von Schieneninfrastruktur in Deutschland ist gemäß Grundgesetz der Bund. Er bedient sich dabei der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen der DB AG. Dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sind keine Aktivitäten des Bundes bzw. der DB bekannt, parallel zur Alpenkette Schienenneubaustrecken zu planen. Auch die wiederholt diskutierten Varianten einer Stadt-Umland-Bahn im erweiterten Großraum München unter kommunaler Trägerschaft haben nach Informationen der Staatsregierung derzeit keine Realisierungsperspektive. Ansonsten wird hinsichtlich des Ausbaus der Querverbindungen auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den vorhergehenden Fragen verwiesen.

8. a) **Wird bei der Planung der Busstrecken auf den Einsatz von Niederflurbussen geachtet, um das neue Angebot für alle Menschen nutzbar zu machen?**
b) **Werden auf den geplanten Strecken evtl. Gelenkbusse zum Einsatz kommen, um den Fahrgästen möglichst ausreichend Sitzplätze bieten zu können?**
c) **Wird es auf den Strecken, die die fehlenden Angebote der Schiene ergänzen sollen, auch Begleitpersonen geben, die für Fragen der Fahrgäste zur Verfügung stehen?**

Die in der Antwort auf Frage 5 c) genannten Eckpunkte für Qualitäts- und Fördervorgaben des Freistaates sehen den zwingenden Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen vor. Die Barrierefreiheit kann hierbei entweder durch Niederflerbauweise oder bei Hochflurbauweise durch einen Hublift hergestellt werden. Der Einsatz eines konkreten Bustyps, etwa auch von Gelenkbussen, obliegt der Planung der Aufgabenträger vor Ort und ist auch vom jeweiligen Anforderungsprofil der konkreten Linie abhängig. Eine Begleitperson ist in den Qualitätskriterien nicht vorgesehen.