

Stand: 30.06.2025 12:49:48

## Initiativen auf der Tagesordnung der 29. Sitzung des BV

---

### Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/5036 vom 19.02.2025
2. Initiativdrucksache 19/6519 vom 30.04.2025
3. Initiativdrucksache 19/6872 vom 28.05.2025
4. Initiativdrucksache 19/7131 vom 20.06.2025
5. Initiativdrucksache 19/7180 vom 24.06.2025
6. Initiativdrucksache 19/6935 vom 04.06.2025
7. Initiativdrucksache 19/6934 vom 04.06.2025
8. Initiativdrucksache 19/7029 vom 05.06.2025
9. Initiativdrucksache 19/7021 vom 05.06.2025
10. Initiativdrucksache 19/7206 vom 25.06.2025



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler** und  
**Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Nachtruhe schützen: Lärmkontingent am Flughafen München reduzieren!**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag erkennt an, dass Fluglärm und insbesondere die Lärmemissionen durch Nachtflüge eine hohe Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion darstellen.

Die Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, sich als Anteilseignerin des Flughafens München dafür einzusetzen, das Lärmkontingent für Nachtflüge am Flughafen München zu halbieren.

#### **Begründung:**

Das Lärmkontingent für Nachtflüge am Flughafen München ist zu hoch. Bisher wurde das Kontingent noch nie voll ausgeschöpft, doch schon jetzt ist die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion immens. De facto könnten aber noch deutlich mehr Nachtflüge rechtmäßig durchgeführt werden. Im Sinne des Vorsorgeprinzips im Gesundheitsschutz ist es deshalb notwendig, dass Lärmkontingent deutlich zu reduzieren.

In den Vor-Corona-Jahren 2018 und 2019 wurde das Lärmkontingent mit 78 bzw. 76 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht zu jeweils 71 Prozent ausgelastet. Das Jahr 2024 lag bereits wieder bei 65 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht. Das Lärmkontingent wurde dadurch aber nur zu 55 Prozent ausgelastet. Rechnet man die Nachtflugbewegungen der genannten Jahre auf eine hundertprozentige Auslastung des Lärmkontingents hoch, so wären in den Jahren 2018 und 2019 noch 110 bzw. 107 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht möglich gewesen, im Jahr 2024 aber bereits 118. Diese Verschiebung des Verhältnisses von Nachtflugbewegungen pro Durchschnittsnacht zur Ausschöpfung des Lärmkontingents rührt vom technologischen Fortschritt her: Viele Flugzeuge sind inzwischen leiser, so können auch mehr Flugbewegungen im Rahmen desselben Lärmkontingents durchgeführt werden. Der technologische Fortschritt bringt hier also einen klaren Nachteil für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion mit sich: Leisere Flugzeuge, aber ein dauerhafter, hoher Schallpegel durch mehr Nachtflugbewegungen.

Das Konzept des Lärmkontingents zeigt damit spätestens jetzt klare Schwachstellen und muss angepasst werden. Die Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, sich als Anteilseignerin des Flughafens München für eine Halbierung des Lärmkontingents für Nachtflüge einzusetzen. Denkbar wäre sowohl eine einmalige als auch eine schrittweise Absenkung. Zudem wären eine regelmäßige Überprüfung und ggf. weitere Absenkung des Lärmkontingents sinnvoll. Nur so können auch die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion vom technischen Fortschritt profitieren und dauerhaft entlastet werden.



## Antrag

der Abgeordneten **Rene Dierkes, Martin Böhm, Christoph Maier** und **Fraktion (AfD)**

### **Jährliche Pflichtinspektion für ältere Autos verhindern – Keine Belastung von Autofahrern mit zusätzlicher Bürokratie und höheren Kosten**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die von der EU-Kommission verfolgten Pläne, eine jährliche Pflichtinspektion für über zehn Jahre alte Kraftfahrzeuge einzuführen, ersatzlos aufgegeben werden.

Die Staatsregierung wird überdies aufgefordert, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass Pläne der EU-Kommission, Kilometerstände in nationalen Datenbanken zu erfassen, nicht weiter verfolgt werden.

#### **Begründung:**

Spätestens Ende April wurden in den Medien Pläne der EU-Kommission bekannt für Kraftfahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, eine jährliche Pflichtinspektion einzuführen. In Deutschland gilt bislang eine verpflichtende Hauptuntersuchung alle zwei Jahre, unabhängig vom Alter der Kfz (Neuwagen: erstmalig nach drei Jahren). Überdies sollen die Kilometerstände von Autos in nationalen Datenbanken erfasst werden.

Die Kommission begründet ihren Vorschlag damit, dass diese Maßnahme zu geringeren Unfallzahlen und einer Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten um ein Prozent führen würde. „Da Autos für den weitaus größten Teil der Todesfälle verantwortlich sind, und selbst wenn technische Defekte nur einen relativ geringen Anteil an den Unfallursachen ausmachen, kann die jährliche Inspektion älterer Autos einen erheblichen Unterschied machen. Dies gilt insbesondere für die Sicherheit“, zitieren verschiedene Medien aus dem Vorschlag.

Bereits die Kann-Formulierung deutet daraufhin, dass die erwarteten Effekte einer solchen Verkürzung der Untersuchungsintervalle nicht auf belastbaren Daten beruhen. Es wird auch ausdrücklich von einer „Schätzung“ gesprochen, deren Herleitung aber nicht transparent gemacht wird. Entsprechend hält auch der ADAC eine solche Maßnahme „nicht für notwendig“ und auch nicht für angemessen. Einer höheren Verkehrssicherheit würde eher eine Ausweitung des Prüfumfanges dienen.

Sehr viel konkreter zeichnen sich die negativen Folgen einer solchen Maßnahme ab. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt beträgt das Durchschnittsalter der zugelassenen Pkw in Deutschland 10,6 Jahre. Etwa 46 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Pkw wären von der neuen Regelung betroffen – mithin fast jedes zweite Auto. Für die betroffenen Autofahrer bedeutete dies höheren Zeitaufwand sowie zusätzliche Kosten durch die Hauptuntersuchungstermine und ggf. extra anfallende Reparaturen. Hierbei ist auch eine soziale Komponente zu berücksichtigen, da ältere Autos oft von Personen gefahren werden, die weniger einkommens- und vermögensstark sind. Dazu zählen oft auch jüngere Fahrer, sodass ein mögliches höheres Unfallrisiko eher auf die geringere Erfahrung der Fahrer als auf eine höhere Anfälligkeit für technische Defekte bei den Fahrzeugen zurückzuführen sein wird.

Absehbar ist klar auch ein massiv erhöhter bürokratischer Aufwand, während im Gegenzug der Sinn etwa von nationalen Datenbanken für Kilometerstände völlig unklar bleibt.

Da überdies in dem Vorschlag der tendenziell höhere Schadstoffausstoß älterer Autos betont wird, steht zu vermuten, dass die Verkehrssicherheit nur als Vorwand für eine weitere „klimapolitische“ Offensive herhalten muss.

Die Angabe der Kommission, dass in 16 der 27 Mitgliedstaaten, eine jährliche Überprüfung von mehr als zehn Jahre alten Kfz bereits gilt, ist als argumentatives Hilfskonstrukt zu werten, solange die positiven Effekte dieser Regelung nicht eindeutig quantifiziert werden.



## Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER)**

### **Überzogenen Schutz von Bahnflächen praxisgerecht anpassen – Hürden für die städtebauliche Entwicklung beseitigen!**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund für eine Änderung von § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) dahingehend einzusetzen, dass das „überragende öffentliche Interesse“ für den Bahnbetriebszweck von Grundstücken (vgl. § 23 Abs. 1 AEG) abgeschafft und eine Neuregelung gefunden wird, die eine Entwidmung von nicht aktuell und soweit absehbar auch in Zukunft nicht mehr für Eisenbahninfrastruktur benötigten Bahngrundstücken ermöglicht.

#### **Begründung:**

Mit dem „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ wurde im Dezember 2023 die Freistellung von Eisenbahngrundstücken („Entwidmung“) neu geregelt. Durch das nunmehr geltende „überragende öffentliche Interesse“ des Bahnbetriebszwecks wurde eine Entwidmung massiv erschwert. Die gesetzgeberische Intention einer Sicherung von Flächen für etwaige Eisenbahninfrastrukturprojekte ist grundsätzlich zu begrüßen. Jedoch zeigt sich in der Praxis, dass die getroffene Regelung zu weitgehend ist.

Eine Nutzung von „Brachflächen“ im Bahneigentum insbesondere für die städtebauliche Entwicklung von Kommunen ist nun kaum mehr möglich. In Bayern betrifft dies beispielsweise den in Planung befindlichen Universitätscampus Kulmbach, für dessen verkehrliche Anbindung ungenutzte und auch perspektivisch nicht benötigte Bahngrundstücke erforderlich sind. Seit der Gesetzesnovelle hat das Eisenbahnbundesamt als zuständige Behörde bereits mehr als 150 Anträge auf Freistellung solcher Flächen zurückgewiesen – darunter auch Fälle, bei denen sich Bahn und Kommune bereits in der Vergangenheit auf einen Grundstücksverkauf geeinigt hatten. Daher gilt es nachzusteuern und einen vernünftigen Ausgleich zwischen den Zielen einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur und der Nutzung städtebaulicher Entwicklungspotenziale zu finden.



## Antrag

der Abgeordneten **Markus Striedl, Benjamin Nolte, Katrin Ebner-Steiner, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

### **Familienfreundliche Sitzplatzreservierung bei der Deutschen Bahn erhalten – Aufhebung der Familienreservierung rückgängig machen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die Deutsche Bahn AG die zum 15. Juni 2025 geplante Abschaffung der Familienreservierung zurücknimmt und das bewährte Angebot einer günstigen Sitzplatzreservierung für Familien weiterhin aufrechterhalten bleibt.

#### **Begründung:**

Die Deutsche Bahn AG plant Medienberichten zufolge, die bisherige Möglichkeit einer vergünstigten Familienreservierung für bis zu fünf Personen zum 15. Juni 2025 abzuschaffen. Bisher konnten Familien für 10,40 Euro in der 2. Klasse und 13,00 Euro in der 1. Klasse gemeinsam Sitzplätze reservieren. Mit der geplanten Änderung muss künftig für jedes Familienmitglied eine Einzelreservierung erworben werden, was zu einer erheblichen Mehrbelastung für Familien führt. Dies widerspricht dem Ziel der Deutschen Bahn AG, die Bahnreise für Familien attraktiv zu machen, und stellt eine zusätzliche finanzielle Hürde dar.

Die geplante Abschaffung der Familienreservierung ist familienfeindlich und könnte viele Familien von Bahnreisen abhalten. Bezahlbare Angebote für Familien sollten im Sinne einer attraktiven, familienfreundlichen Mobilität erhalten bleiben. Gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel müssen Familien in Deutschland wieder gefördert werden, statt ihnen unnötig Steine in den Weg zu legen.



## Antrag

der Abgeordneten **Sabine Gross, Holger Grießhammer, Volkmar Halbleib, Anna Rasehorn, Doris Rauscher, Arif Taşdelen, Ruth Müller, Markus Rinderspacher, Horst Arnold, Nicole Bäuml, Florian von Brunn, Martina Fehlner, Christiane Feichtmeier, Harry Scheuenstuhl, Dr. Simone Strohmayr, Ruth Waldmann, Katja Weitzel SPD**

### Familienfreundliche Preispolitik bei der Deutschen Bahn

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene für eine familienfreundliche Preispolitik bei der Deutschen Bahn (DB) einzusetzen. Damit soll erreicht werden, dass die vergünstigte Sitzplatzreservierung für Familien wieder eingeführt wird. Darüber hinaus sollen Sitzplatzreservierungen für Kinder bis 14 Jahre generell kostenfrei werden.

#### Begründung:

Die DB hat die vergünstigte Familienreservierung zum 15. Juni 2025 abgeschafft. Künftig müssen alle Reisenden, auch Kinder, für die Sitzplatzreservierung zahlen. Statt 10,40 Euro muss eine vierköpfige Familie nun 22 Euro allein für die Sitzplatzreservierung zahlen – eine Verteuerung um mehr als 100 Prozent. Gerade Familien mit kleineren Kindern können auf die Sitzplatzreservierung nicht verzichten, sie müssen sich darauf verlassen können, dass sie im Zug alle zusammensitzen können. Kleine Kinder können nicht einfach einen Waggon weiter, getrennt von ihren Begleitpersonen, sitzen.

Die Entscheidung der DB, die Familienreservierung abzuschaffen, führt zu einer deutlichen finanziellen Mehrbelastung für Familien. Auch im Hinblick auf die ohnehin hohen Ticketpreise wird es Familien geben, die sich eine Bahnfahrt nun nicht mehr leisten werden können und es wird Familien geben, die aufgrund des hohen Preises wieder auf das Auto umsteigen. Die DB wurde bisher als familienfreundliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel angepriesen und wird von vielen Familien deshalb auch gerne genutzt. Die Abschaffung der Familienreservierung ist unverständlich und geht in eine völlig falsche Richtung. Die Pünktlichkeit der Bahn im Fernverkehr hat sich zuletzt nochmals verschlechtert: Nur noch 68 Prozent der Züge kamen im Mai 2025 pünktlich ans Ziel. Die Bahn ist so unpünktlich wie nie und erhöht nun auch noch die Preise. Kein vernünftiger Unternehmer würde so vorgehen.

Nicht nur die Abschaffung der Familienreservierung muss rückgängig gemacht werden. Gleichzeitig sollte die Sitzplatzreservierung für Kinder bis 14 Jahre generell kostenfrei werden, um Familien weiterhin zu entlasten und das Bahnfahren für sie attraktiver zu machen als die Fahrt mit dem Pkw. Bisher muss für jedes Kind eine Sitzplatzreservierung gekauft werden, selbst wenn das Bahnticket kostenlos ist. Auch durch diese Maßnahme kann Bahnfahren wieder attraktiver werden für Familien. Auch können Kinder schon in jungen Jahren die Vorteile von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erleben, womit die Wahrscheinlichkeit steigt, dass sie diesen auch im Erwachsenenalter treu bleiben. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, da der Verkehrssektor heute für ca. 20 Prozent der gesamten deutschen Treibhausgasemission verantwortlich ist. Der

Straßenverkehr ist dabei Hauptverursacher. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen wir nicht nur den Schienennahverkehr, sondern auch den Schienenfernverkehr attraktiver und vor allem preisgünstiger machen.



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Mia Goller, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Ursula Sowa, Martin Stümpfig, Laura Weber** und Fraktion **(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Fahrgastbeirat für die Bayerische Eisenbahngesellschaft endlich einführen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Einrichtung eines Fahrgastbeirates für den vom Freistaat bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu veranlassen. Der Fahrgastbeirat soll die Interessen der SPNV-Nutzerinnen und –Nutzer vertreten. Er soll ein beratendes Gremium sein und das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Freistaat als Aufgabenträger für den SPNV darstellen.

#### **Begründung:**

Fahrgastbeiräte haben sich erfolgreich bei vielen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden oder Aufgabenträgern etabliert. Einige Bundesländer sehen Fahrgastbeiräte in ihren ÖPNV-Gesetzen vor. Für den vom Freistaat bestellten SPNV gibt es – anders als beispielsweise in Baden-Württemberg oder Schleswig-Holstein – keinen Fahrgastbeirat. Es fehlt eine institutionalisierte Einbindung der Fahrgäste in die Bestellpolitik der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Durch seine Arbeit soll der Fahrgastbeirat zu einem attraktiven und nachhaltigen SPNV im Freistaat beitragen. Der Fahrgastbeirat hätte eine beratende Funktion gegenüber dem Freistaat und würde ihn bei der Entscheidungsfindung unterstützen. Der Fahrgastbeirat könnte folgende Aufgaben erfüllen:

- Er bündelt Verbesserungsvorschläge von Mitgliedern und Fahrgästen, die den vom Freistaat bestellten SPNV betreffen und nicht von anderen Gremien bearbeitet werden. Der Fahrgastbeirat berät über die Vorschläge und spricht gegebenenfalls Empfehlungen gegenüber dem Freistaat aus.
- Er gibt selbst Anregungen und macht Vorschläge gegenüber dem Freistaat, um die Akzeptanz des SPNV zu verbessern und seine Attraktivität zu erhöhen.
- Bei Bedarf beteiligt er bei bestimmten Themen (zum Beispiel Fragen der Barrierefreiheit) auch externe Experten.
- Er informiert die Öffentlichkeit über die Ergebnisse seiner Arbeit.
- Zusammenarbeit mit regionalen Fahrgastbeiräten.

Da es in Bayern keine Fahrplanmitbestimmung und auch keinen Qualitätsanwalt für die Fahrgäste wie in Baden-Württemberg gibt, sollte es wenigstens einen Fahrgastbeirat geben.

Der Fahrgastbeirat könnte organisatorisch von der BEG unterstützt werden. Der Fahrgastbeirat sollte sich aus Vertreterinnen und Vertretern ausgewählter Verbände und SPNV-Nutzerinnen und -Nutzern zusammensetzen.



## Antrag

der Abgeordneten **Sabine Gross, Holger Griebhammer, Volkmar Halbleib, Anna Rasehorn, Doris Rauscher, Arif Taşdelen, Ruth Müller, Markus Rinderspacher, Christiane Feichtmeier, Dr. Simone Strohmayer, Horst Arnold, Nicole Bäumler, Florian von Brunn, Martina Fehlner, Harry Scheuenstuhl, Ruth Waldmann, Katja Weitzel SPD**

### **Belegungsbindung von geförderten Sozialwohnungen verlängern**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die derzeit geltenden Wohnraumförderungsbestimmungen (WFB 2023) dahingehend zu ändern, dass

- die in Nr. 19.1 festgelegte Dauer der Belegungsbindung mindestens 40 Jahre beträgt,
- die in Nr. 19.4 eingeräumte Möglichkeit des frühzeitigen Ablaufens der Bindung bei vorzeitiger, freiwilliger Rückzahlung des Darlehens entfällt.

### **Begründung:**

Der erhebliche Förderstau im sozialen Wohnungsbau verschärft die Probleme auf dem Wohnungsmarkt weiter. Während Projekte im sozialen Mietwohnungsbau verzögert oder sogar gestoppt werden, weil keine Fördergelder zur Verfügung stehen, fallen jährlich viele Sozialwohnungen aus der Bindung. Dabei fehlen laut Pestel-Institut in Bayern knapp 200 000 Sozialwohnungen und es stehen Tausende Haushalte auf der Warteliste für eine geförderte Wohnung, allein in München warten ca. 25 000 Haushalte auf eine bezahlbare Wohnung. Die Wohnungsnot hat sich in den vergangenen Jahren verschärft und ein Ende ist nicht in Sicht: Die Mieten steigen insbesondere in den Ballungsräumen weiter an und drängen Menschen mit niedrigerem oder mittlerem Einkommen aus den Städten.

Die Staatsregierung wird hiermit aufgefordert, die verpflichtende Belegungsbindung für geförderten Mietwohnraum auf 40 Jahre zu verlängern. Ebenso soll die Möglichkeit eines früheren Ablaufens der Bindung bei vorzeitiger Rückzahlung des Darlehens entfallen. Durch diese Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die verausgabten Mittel der Wohnungsförderung tatsächlich auch für einen längeren Zeitraum (mindestens 40 Jahre) niedrige Mieten garantieren. Es soll verhindert werden, dass geförderte Sozialwohnungen schnell in normale Mietwohnungen ohne Preisbindung umgewandelt werden können. Die eingesetzten Fördergelder haben damit einen größeren Impact, ihr Einsatz wird nachhaltiger. Dies trägt zu einer längerfristigen Stabilisierung der Mietkosten bei.

Die Änderungen sollen außerdem dazu führen, dass das Abschöpfen von Fördergeldern für den sozialen Mietwohnungsbau durch profitorientierte Unternehmen weniger attraktiv wird und der soziale Aspekt der Wohnraumförderung gestärkt wird. Ein vermehrter Zugriff auf EOF-Mittel durch gewinnorientierte Unternehmen war in den vergangenen Jahren zu beobachten, als es zu einem starken Einbruch der privaten Bau-

wirtschaft kam und private Bauunternehmer auf die soziale Wohnraumförderung umschwenkten. Die Fördermittel sollen jedoch sozialen Zwecken und damit dem Gemeinwohl dienen. Der vermehrte Zugriff von Privatunternehmen auf die soziale Wohnraumförderung ist auch ein Grund dafür, dass der Fördertopf in den vergangenen Jahren jeweils in Kürze leer war und im Frühjahr 2025 gar ein Förderstopp verhängt wurde.



## Antrag

der Abgeordneten **Benjamin Nolte, Markus Striedl, Katrin Ebner-Steiner, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

### **Vorrangige Förderung des Wohnraums für deutsche Familien durch gezielte Maßnahmen der Wohnungs- und Grundstücks politik**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Wohnraumpolitik bayernweit zugunsten deutscher Familien ausgerichtet wird. Dazu sind bestehende Förderprogramme für den Erwerb von Wohneigentum, insbesondere für Familien mit Kindern, auszuweiten und in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen darauf auszurichten, dass Deutsche beim Zugang zu Baugrundstücken bevorzugt werden. Kommunen sollen rechtlich und organisatorisch in die Lage versetzt werden, bei der Vergabe von gemeindeeigenen Grundstücken und Immobilien deutschen Bewerbern Vorrang einzuräumen. Genossenschaftliche, selbstgenutzte sowie familienbasierte Wohnmodelle sind dabei besonders zu fördern.

Darüber hinaus wird die Staatsregierung aufgefordert, die Gemeinden bei der Entwicklung und Umsetzung eigener Wohnraumfördermaßnahmen personell und finanziell zu unterstützen. Alle Maßnahmen sind so zu gestalten, dass insbesondere junge Familien profitieren.

#### **Begründung:**

Die anhaltende Wohnraumknappheit stellt eine der größten Herausforderungen für die Zukunft der ländlichen, aber auch urbanen Gebiete Bayerns dar. Während vielerorts Immobilienpreise und Baukosten steigen, haben insbesondere junge deutsche Familien mit mittlerem oder geringem Einkommen immer weniger Chancen auf ein eigenes Zuhause. Das Abwandern der jungen Generationen bedroht die Lebendigkeit und die kulturelle Kontinuität vieler Gemeinden, wo doch die regionale Verwurzelung und Familienbindung seit jeher den Kern der bayerischen Identität bilden.

Die AfD-Fraktion bekennt sich ausdrücklich zum Schutz und zur Förderung der einheimischen Bevölkerung. Nur durch gezielte politische Steuerung und konsequent auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Maßnahmen kann verhindert werden, dass traditionsreiche Dörfer und Stadtviertel durch Entfremdung und Abwanderung ihren sozialen Zusammenhalt verlieren. Eine starke, generationenübergreifende Wohnpolitik im Sinne der Bürger sichert die Zukunftsfähigkeit Bayerns und erhält die Attraktivität des Landes als lebens- und familienfreundliche Heimat.



## Antrag

der Abgeordneten **Katrin Ebner-Steiner, Markus Striedl, Benjamin Nolte, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

### **Vereinfachung und Digitalisierung der Baugenehmigungsverfahren zur Stärkung von Wohnungsbau, Handwerk und regionaler Entwicklung**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich für ein tiefgreifendes Maßnahmenpaket einzusetzen, das die Genehmigungsverfahren für Bauprojekte auf allen Ebenen entscheidend vereinfacht, digitalisiert und beschleunigt. Ziel ist es, die durchschnittliche Dauer bauaufsichtsrechtlicher Verfahren mindestens zu halbieren und den Weg für dringend benötigte Wohnungsbau- und Infrastrukturmaßnahmen in ganz Bayern zügig freizumachen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, alle relevanten Bauvorschriften im Hinblick auf ihre Praxistauglichkeit und Notwendigkeit zu überprüfen und solche Regelungen zu streichen oder zusammenzufassen, die die Bauwilligen ohne spürbaren Zugewinn an Sicherheit, Gesundheit oder Bauqualität belasten. Moderne digitale Antragsverfahren sollen einheitlich, verpflichtend und niederschwellig gestaltet werden, sodass private Bauherren und kleine Unternehmen unkompliziert, transparent und zügig Anlagen, Wohnhäuser oder Anbauten realisieren können. Die Schulung von kommunalen Bauamtsmitarbeitern im Umgang mit digitalen Prüf- und Bewilligungstools soll gefördert und dauerhaft finanziell unterstützt werden.

Außerdem wird die Staatsregierung aufgefordert, eine zentrale Beratungsstelle einzurichten, die Bauwillige von der Antragstellung bis zur Genehmigung fachkundig begleitet und Hemmnisse zügig abbaut. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf den ländlichen Raum und die Unterstützung kleiner Gemeinden gelegt werden, in denen personelle Ressourcen für komplexe Bauverfahren oftmals fehlen.

#### **Begründung:**

Die schleppende und oftmals von unnötiger Bürokratie geprägte Bearbeitung von Bauanträgen ist ein zentrales Hemmnis für die wirtschaftliche Entwicklung, die Wohnraumversorgung und das Handwerk in Bayern. Schnellere und weniger komplexe Genehmigungsverfahren fördern nicht nur private Investitionsbereitschaft, sondern schaffen auch öffentliche Planungssicherheit und stärken die regionale Wertschöpfung. Von klaren und nachvollziehbaren Prozessen profitieren insbesondere diejenigen, die wenig Erfahrung mit amtlichen Abläufen besitzen – junge Familien, mittelständische Betriebe und Baugenossenschaften.

Die AfD-Fraktion sieht in einem entschlossenen Bürokratieabbau, digitalisierten Verfahren und praxisnahen Unterstützungsangeboten einen Schlüssel für zukunftsfähiges Bauen im Freistaat. Die Rückbesinnung auf eine effiziente Verwaltung und sinnvolle Prioritätensetzung bei Vorschriften entlastet nicht nur Antragsteller, sondern macht Bayern insgesamt attraktiver für Innovation und Investition.



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Mia Goller, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Ursula Sowa, Martin Stümpfig, Laura Weber** und Fraktion **(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### Bericht zum Staatsstraßenausbauplan

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im zuständigen Ausschuss über die Fortentwicklung des Staatsstraßenausbauplans zu berichten. Der Bericht soll im Besonderen auf folgende Fragen eingehen:

1. Welche Aus- und Neubauprojekte an bayerischen Staatsstraßen werden neu bewertet und mit welchem Ergebnis wurden sie bewertet (bitte projektbezogene Information zu dem Ergebnis der vorgenommenen Bewertung inkl. der ermittelten Punktezahl)?
2. Welche Aus- und Neubauprojekte an bayerischen Staatsstraßen sind gegenüber dem 7. Ausbauplan von 2011 hinzugekommen und in welchem Status befinden sie sich jeweils?
3. Welche Aus- und Neubauprojekte an bayerischen Staatsstraßen aus dem alten Plan von 2011 werden fortgeführt?
4. Welche Aus- und Neubauprojekte an bayerischen Staatsstraßen aus dem 7. Ausbauplan von 2011 wurden verworfen oder in Verlauf oder Dimensionierung maßgeblich verändert?
5. Welche Priorisierung erhalten die einzelnen Projekte?
6. Wann und in welcher Form werden die Ergebnisse der Überarbeitung des 7. Ausbauplans gesamtheitlich veröffentlicht? Ist weiterhin eine Veröffentlichung der Projektportfolios in einem Informationssystem im Internet mit einem digitalen Beteiligungstool geplant (vgl. Drs. 18/30081, Antwort auf Frage 4)?
7. Wie wurden Politik, Verbände und Öffentlichkeit in die Überarbeitung einbezogen?
8. Mit welchen Kosten ist bei einer Realisierung der Aus- und Neubauprojekte des überarbeiteten Staatsstraßenausbauplans zum gegenwärtigen Preisstand zu rechnen?

### Begründung:

Der bayerische Staatsstraßenausbauplan wurde in seiner siebten und bislang letzten Fassung am 11. Oktober 2011 vom Ministerrat beschlossen und rückwirkend zum 01.01.2011 in Kraft gesetzt. Der Ministerrat hat im Sommer 2022 beschlossen, den Ausbauplan für Staatsstraßen nicht mehr in der bisherigen Form fortzuschreiben. Die Bewertung der einzelnen Projekte werde dabei künftig anders ablaufen. So solle der

Umwelt- und Klimaschutz bei Straßenbauprojekten mit einer neuen Bewertungsmatrix künftig noch stärker gewichtet werden. Im Flyer „Ausbauplan für die Staatsstraßen, Mobilität und Verkehr in Bayern“ vom Juli 2022 wurde die geänderte Herangehensweise sowie die Gewichtung der bisherigen und der neuen Projekte mittels einer Matrix und entsprechender Punktgewichtung näher beschrieben. Ferner wurde dort festgestellt, dass der Ausbauplan für die Staatsstraßen als Rahmenplan den bindenden Arbeitsauftrag für die Staatsbauverwaltung darstelle. Er lege fest, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen sowie rechtlichen Grundlagen für die bauliche Umsetzung zu schaffen sind. Daher hat der Haushaltsgesetzgeber ein hohes Interesse an Inhalt und Umfang der Fortentwicklung dieses Ausbauplans.