

Stand: 06.10.2025 11:21:07

Initiativen auf der Tagesordnung der 31. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/7391 vom 04.07.2025
2. Initiativdrucksache 19/7208 vom 25.06.2025
3. Initiativdrucksache 19/7461 vom 10.07.2025
4. Initiativdrucksache 19/7520 vom 10.07.2025
5. Initiativdrucksache 19/8089 vom 08.09.2025



Gesetzentwurf

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

**zur Änderung der Bayerischen Bauordnung
hier: Hochwasserschutz**

A) Problem

In Bayern bestehen aktuell 805 festgesetzte Überschwemmungsgebiete, die als natürliche Retentionsräume für den Hochwasserschutz eine zentrale Rolle spielen. Trotz des gesetzlichen Grundsatzes, in diesen Gebieten keine neuen Baugebiete auszuweisen, werden unter Berufung auf Ausnahmegesetze weiterhin in erheblichem Umfang Bauvorhaben genehmigt. Laut einer Schriftlichen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurden in den vergangenen fünf Jahren bayernweit bis zu 3 250 Ausnahmeentscheidungen erteilt; in einzelnen Landkreisen wie Straubing-Bogen und Deggenedorf kommen jeweils mehrere Hundert weitere Ausnahmefälle hinzu. Diese Entwicklung unterläuft die Zielsetzung des vorbeugenden Hochwasserschutzes und erhöht das Risiko für erhebliche Personen- und Sachschäden. Die Zunahme von Starkregen und Extremwetterereignissen im Zuge des Klimawandels verschärft die Gefährdungslage zusätzlich. Fachleute und Sachverständige fordern daher eine konsequente Begrenzung der Bebauung in hochwassergefährdeten Gebieten und eine bessere Koordination zwischen Kommunen, Fachbehörden und privaten Eigentümern.

B) Lösung

Die vorgeschlagenen Änderungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) schaffen klare rechtliche Vorgaben, um das Bauen in ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten wirksam zu begrenzen. Die Einbindung des Umweltatlas Bayern als verbindliches Planungsinstrument ermöglicht eine transparente und nachvollziehbare Abgrenzung der betroffenen Flächen. Mit der Erweiterung der allgemeinen Anforderungen um den Hochwasserschutz, dem Bauverbot in den im Umweltatlas Bayern ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten sowie der Integration des Hochwasserschutzes in die bautechnischen Nachweise werden die Prävention gestärkt und die Ausnahmepaxis deutlich eingeschränkt. Damit wird ein Paradigmenwechsel von reaktiver Schadensbewältigung hin zu präventiver Risikovorsorge vollzogen. Die Änderungen entsprechen zudem den Vorgaben der EU-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie und unterstützen die kontinuierliche Aktualisierung der Hochwasserrisikomanagement-Pläne in Bayern.

C) Alternativen

Alternativen zu einer gesetzlichen Verschärfung wären lediglich eine verstärkte Sensibilisierung der Kommunen und Bauherren sowie eine freiwillige Selbstbeschränkung bei der Bauleitplanung. Diese Ansätze haben sich jedoch in der Vergangenheit als unzureichend erwiesen, da die Zahl der Ausnahmegenehmigungen trotz bestehender Empfehlungen und Hilfestellungen weiterhin hoch bleibt. Auch eine ausschließliche Fokussierung auf technische Hochwasserschutzmaßnahmen (wie Deiche oder mobile Schutzwände) stößt an ihre Grenzen, da diese den natürlichen Wasserrückhalt nicht ersetzen können und bei extremen Ereignissen häufig nicht ausreichen. Die wirksamste

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Initiatoren.

und nachhaltigste Lösung ist daher die konsequente Begrenzung der Bebauung in hochwassergefährdeten Gebieten.

D) Kosten

Die mit den Änderungen verbundenen Kosten für die öffentliche Hand und die betroffenen Bauwilligen sind als gering bis moderat einzuschätzen. Kommunen und Bauherren müssen künftig verstärkt prüfen, ob geplante Bauvorhaben außerhalb der ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete liegen. Die einmaligen Kosten für die Anpassung der Planungs- und Genehmigungsverfahren werden durch die Nutzung bestehender Datenquellen (Umweltatlas Bayern) minimiert. Dem stehen erhebliche volkswirtschaftliche Einsparungen gegenüber: Jeder vermiedene Neubau in einem hochwassergefährdeten Gebiet reduziert das Schadenspotenzial und die Folgekosten für Evakuierung, Sanierung und Wiederaufbau nach Hochwasserereignissen erheblich. Die Novelle trägt somit langfristig zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte und zur Erhöhung der Resilienz von Kommunen und Bürgern bei.

Gesetzentwurf

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

§ 1

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch die §§ 12 und 13 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und durch § 4 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 619) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Art. 3 Satz 1 wird nach der Angabe „natürlichen Lebensgrundlagen“ die Angabe „sowie der Hochwasserschutz“ eingefügt.
2. Art. 4 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nr. 2 wird die Angabe „ . “ am Ende durch die Angabe „ ; “ ersetzt.
 - b) Folgende Nr. 3 wird angefügt:
 - „3. das Grundstück muss außerhalb der in der Gebietskulisse des Umweltatlas Bayern nach der Richtlinie 2007/60/EG (Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie) ausgewiesenen Überschwemmungsflächen für HQ100- und HQextrem-Ereignisse liegen.“
3. Nach Art. 14 wird folgender Art. 14a eingefügt:

„Art. 14a

Schutz vor Überschwemmung

Jede bauliche Anlage muss außerhalb von nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten liegen.“

4. In Art. 62 Abs. 1 Satz 1 wird nach der Angabe „Erschütterungsschutz“ die Angabe „sowie den Hochwasserschutz“ eingefügt.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

Die vorliegende Änderung der BayBO verfolgt das Ziel, den Hochwasserschutz im Freistaat Bayern nachhaltig zu stärken und die mit dem Klimawandel einhergehenden Risiken für Menschen, Sachwerte und die öffentliche Infrastruktur wirksam zu begrenzen.

Bayern verfügt derzeit über 805 festgesetzte Überschwemmungsgebiete, die als natürliche Retentionsräume einen unverzichtbaren Beitrag zum vorbeugenden Hochwasserschutz leisten. Nach geltender Rechtslage ist die Ausweisung von Baugebieten in diesen Bereichen grundsätzlich ausgeschlossen. Allerdings sieht das Wasserhaushaltsgesetz unter engen Voraussetzungen die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen vor. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass hiervon in erheblichem Umfang Gebrauch gemacht wird: Wie eine Schriftliche Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 19/5469 vom 31.03.2025) ergeben hat, wurden in den letzten fünf Jahren bayernweit bis zu 3 250 Ausnahmeentscheidungen erteilt. Besonders auffällig ist die Situation in den Landkreisen Straubing-Bogen und Deggendorf, wo jeweils mehrere Hundert weitere Ausnahmeentscheidungen bekannt sind.

Diese Entwicklung steht im Widerspruch zu den Zielen eines wirksamen Hochwasserschutzes und erhöht das Risiko erheblicher Personen- und Sachschäden bei zukünftigen Hochwasserereignissen. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre, insbesondere die verheerenden Hochwasser in Bayern, haben deutlich gemacht, dass eine weitere Verdichtung der Bebauung in hochwassergefährdeten Gebieten zu einer erheblichen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung führt. Gleichzeitig steigen die Schadenssummen und die volkswirtschaftlichen Folgekosten infolge von Überflutungen kontinuierlich an.

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels und der damit verbundenen Zunahme von Extremwetterereignissen ist eine konsequente Reduzierung der Bebauung in Überschwemmungsgebieten unabdingbar. Die Richtlinie 2007/60/EG (Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie) verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Risiken für hochwassergefährdete Gebiete zu minimieren und entsprechende Vorsorge zu treffen. Die Einbindung des Umweltatlas Bayern als verbindliches Planungsinstrument gewährleistet eine transparente und nachvollziehbare Abgrenzung der betroffenen Flächen.

Mit den vorgesehenen Änderungen werden die Anforderungen an den Hochwasserschutz in der BayBO systematisch gestärkt. Die Ergänzung der allgemeinen Anforderungen um den Hochwasserschutz, die Einführung eines Bauverbots in den im Umweltatlas Bayern ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten sowie die Integration des Hochwasserschutzes in die bautechnischen Nachweise schaffen klare und einheitliche Regelungen für alle Beteiligten. Damit wird nicht nur die Rechtssicherheit erhöht, sondern auch ein wirksamer Beitrag zur Schadensprävention und zum Schutz von Leben, Gesundheit und Sachwerten geleistet.

Die Novellierung ist daher erforderlich, um den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen des Hochwasserschutzes in Bayern wirksam zu begegnen und die Umsetzung europarechtlicher Vorgaben sicherzustellen.



Antrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Harald Meußgeier, Christin Gmelch** und
Fraktion (AfD)

Klimaschutzpolitik auf Kosten der Baubranche? Anhörung zu den Auswirkungen der nationalen CO₂-Abgabe auf das bayerische Baugewerbe

Der Landtag wolle beschließen:

Der zuständige Ausschuss führt eine Sachverständigenanhörung zu den Auswirkungen der nationalen CO₂-Abgabe („CO₂-Bepreisung“) auf das Baugewerbe im Freistaat durch.

Begründung:

Die Baubranche trägt nur rund ein Prozent zu den gesamten CO₂-Emissionen Deutschlands bei. Die energiebezogenen Kosten der Unternehmen sind jedoch innerhalb eines Jahres um rund 36 Prozent gestiegen. Mitverantwortlich für die ständig steigenden Energiekosten ist die nationale CO₂-Bepreisung. Die wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Abgabe auf das Baugewerbe sind bisher nicht ausreichend bekannt. Der Zentralverband des deutschen Baugewerbes geht für 2025 von einem Umsatzrückgang in Höhe von 2,5 Prozent aus. Bereits im Jahr 2024 ging der Umsatz der Branche real um 4 Prozent zurück.

Weitere finanzielle Belastungen führen zwangsläufig zu steigenden Baukosten und damit zu weiteren Auftragseinbrüchen. Nachdem die nationale CO₂-Bepreisung politisch gesteuert mit jedem Jahr ansteigt, droht dem Bauhauptgewerbe ein Kahlschlag mit entsprechenden Auswirkungen auf den Wohnungsbau, Sanierungsmaßnahmen etc. Gleichzeitig führen steigende Baukosten zu steigenden Mietpreisen und verschärfen damit die sozialen Verwerfungen im Wohnungsmarkt. Eine Sachverständigenanhörung zu den Auswirkungen der CO₂-Bepreisung auf das bayerische Baugewerbe soll nun eine erste Datengrundlage für gezielte politische Maßnahmen zur Unterstützung der Branche liefern.



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)**

Mit jedem Schritt besser – die AGFK Bayern macht Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern e. V.) auch operativ auf die Förderung des Fußverkehrs zu erweitern. Dies soll mit den entsprechenden personellen und Sachmittel-Ressourcen hinterlegt werden.

Zur Förderung des Fußverkehrs auch im Sinne der nationalen Fußverkehrsstrategie können zum Beispiel folgende Projekte entwickelt und durchgeführt werden:

- Auszeichnung als fußverkehrsfreundliche Kommune
- Grundlagenerhebungen, Messeaufritte und Kampagnen für sicheren und bequemen Fußverkehr
- Für Kinder: Angebote von Aktionen „Zu Fuß zur Schule“, „Bespielbare Stadt“, „Schulweg-Check“
- Für ÖPNV-Nutzerinnen und –Nutzer: „Zu Fuß zur Haltestelle“
- Für Menschen mit Behinderung und Mobilitätseinschränkungen: „Inklusionsspaziergang“
- Konkrete Unterstützungsarbeit für sichere, barrierefreie Schulwege
- Fachtagungen und Fortbildungen für unterschiedliche Zielgruppen (Behörden, Lokalpolitiker und Lokalpolitikerinnen, Fachleute)

Begründung:

Angesichts der Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung nach der Coronapandemie und dem Anstieg von Homeoffice-Zeiten ist es dringend notwendig, die Maßnahmen für sicheres und bequemes Zufußgehen zu verstärken. Die jüngsten Studien zur Mobilität in Deutschland (Mobilität in Deutschland 2023 und System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2023) haben gezeigt, dass der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr gestiegen ist.

Die AGFK Bayern e. V. ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 mit maßgeblicher Unterstützung der Staatsregierung ins Leben gerufen wurde. Inzwischen ist der Verein auf rund 130 Städte, Gemeinden und Landkreise angewachsen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die Nahmobilität und insbesondere den Radverkehr zu fördern.

Die AGFK Bayern e. V. verfügt mit dem sich erweiternden Netzwerk bayerischer Kommunen und dem Fokus auf die Verkehrsform „Radverkehr“ über die ideale Ausgangsbasis, zusätzlich auch den Fußverkehr zu fördern. Dieser Zweck ist auch bereits in ihrer Satzung verankert und aktuell auch im bundesweiten Zusammenschluss der AGFK Deutschland e. V. eine tragende Säule. Gerade das gemeinsame Bearbeiten von Rad- und Fußverkehr als der grundlegenden Nahmobilität bringt hier Synergie-Effekte.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Verena Osgyan, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, 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)**

Förderung einer Professur für Nahmobilität und Fußverkehr

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, unter Beachtung der Hochschulautonomie eine bayerische Professur für Nahmobilität und Fußverkehr zu fördern.

Die Professur soll sich dem Fußverkehr als zentralem Bestandteil nachhaltiger Mobilität widmen. Ziele einer Professur mit der Ausrichtung „Fußverkehr“ sollen insbesondere sein:

- Ausbildung künftiger Expertinnen und Experten für die Gestaltung von attraktiven Fußverkehrsbedingungen, u. a. auch Lehre zu planerischen Rahmenbedingungen (Straßenverkehrs-Ordnung, elektronische Fahrplanauskunft etc.)
- Schaffung eines detaillierten Verständnisses des Fußverkehrs
- Entwicklung und Erprobung von Planungsinstrumenten für den Fußverkehr
- Schnittstelle zur Planungspraxis herstellen, neueste wissenschaftliche Erkenntnisse in Praxisanwendung bringen

Die Professur könnte sich mit folgenden zentralen Themenfeldern und Fragestellungen unter Wahrung der Wissenschaftsfreiheit befassen:

- Raumgestaltung und Infrastruktur: Wie müssen Städte und Gemeinden umgestaltet werden, damit sich Fußverkehr sicher, attraktiv und barrierefrei entwickeln kann?
- Verkehrssicherheit und Gesundheitsförderung: Welche Maßnahmen erhöhen die Sicherheit und fördern aktives Gehen als gesundheitliche Prävention?
- Multimodalität und Schnittstellen: Wie kann Fußverkehr besser mit anderen Verkehrsformen (ÖPNV, Radverkehr, Shared Mobility) verknüpft werden?
- Daten und Modellierung: Wie kann Fußverkehr besser erhoben, modelliert und in verkehrsplanerische Instrumente integriert werden?
- Soziale Gerechtigkeit und Teilhabe: Welche Rolle spielt der Fußverkehr für Mobilitätsgerechtigkeit, insbesondere für vulnerable Gruppen (Kinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderung)?
- Politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen: Welche Strategien, Maßnahmen und Beteiligungsformate beschleunigen die Umsetzung fußverkehrsfreundlicher Maßnahmen?

Begründung:

Die Verkehrsplanung und -forschung berücksichtigt derzeit die Belange des Fußverkehrs zu wenig. Besonders großen Aufholbedarf gibt es bei Planungsinstrumenten und Datengrundlagen für den Fußverkehr. Für andere Verkehrsarten, z. B. den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV, werden Entscheidungen basierend auf Verkehrsmodellen gemacht. Für den Fußverkehr sind diese jedoch nicht geeignet. Zudem fehlen oftmals die Basisdaten (z. B. über das Fußwegenetz). Daher werden Entscheidungen für den Fußverkehr derzeit oft subjektiv getroffen – und nicht dort, wo sie vielleicht am nötigsten wären.

Das hat zur Folge, dass die Bedürfnisse insbesondere vulnerabler Gruppen, die auf das Zufußgehen angewiesen sind und sichere, bequeme Gehwege brauchen, wie Seniorinnen und Senioren, Kinder oder Menschen mit Behinderung, in der Verkehrs- und Stadtplanung unterrepräsentiert sind. In der Vergangenheit ist die Bedeutung des Fußverkehrs unterschätzt worden. Die Wege zu Fuß sind nicht ausreichend in der Forschung und in wissenschaftlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten abgebildet worden. Eine Professur mit dem Schwerpunkt Fußverkehr im Rahmen der Nahmobilität wird die dringend benötigte Fachkompetenz für diesen wesentlichen Baustein der nachhaltigen Mobilität beitragen.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Gabriele Triebel, Christian Zwanziger, Claudia Köhler, Ludwig Hartmann, 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)**

Schulkinder sicher unterwegs! „Schulweg-Checks“ für die Kommunen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, ein Programm für „Schulweg-Checks“ und „Fußverkehrs-Checks“ vorzubereiten und dabei die neuen Möglichkeiten nach der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einzubeziehen. Die Maßnahme soll in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. entwickelt werden (nach Beispiel anderer Bundesländer).

Begründung:

Der sichere Weg zur Schule sowie sichere, bequeme und barrierefreie Fußwege sind ein wesentlicher Teil der Alltagsmobilität. Derzeit müssen Kommunen vor Ort jeweils individuell alle Möglichkeiten abprüfen, um Lösungen für einen besseren, sichereren Weg zur Schule zu finden, insbesondere mit den neuen Möglichkeiten nach der StVG- und StVO-Novelle wie Tempo 30 und Zebrastrreifen.

Daher soll der Freistaat die Kommunen bei der Durchführung von professionellen Fußverkehrs- und Schulweg-Checks mit einem standardisierten Ablauf unterstützen. Bei diesem partizipativen Verfahren bewerten Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation der Schulwege sowie des Fußverkehrs vor Ort und erarbeiten Vorschläge, wie die Wege zur Schule und die Wege zu Fuß künftig noch attraktiver und sicherer gestaltet werden können. Die Sicherheit der Schulwege soll priorisiert und die Schulgemeinschaften dabei einbezogen werden.

So können Kommunen bei Begehungen vor Ort konkrete Lösungen für gefährliche Situationen finden und konsequent umsetzen. Damit wird die Sicherheit für Schulkinder bedeutend erhöht.

Etwaig nötige Mittel sind im Entwurf des Haushaltsplans 2026/2027 vorzusehen.