

Stand: 10.10.2025 06:29:15

Initiativen auf der Tagesordnung der 32. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Europaangelegenheit (Drucksache) 19/8409 vom 07.10.2025
2. Europaangelegenheit (Drucksache) 19/8410 vom 07.10.2025
3. Initiativdrucksache 19/8148 vom 17.09.2025
4. Initiativdrucksache 19/8379 vom 02.10.2025
5. Initiativdrucksache 19/7520 vom 10.07.2025
6. Initiativdrucksache 19/8089 vom 08.09.2025
7. Initiativdrucksache 19/8415 vom 09.10.2025
8. Initiativdrucksache 19/5979 vom 26.03.2025



Europaangelegenheit

des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen

Beteiligung am Konsultationsverfahren der Europäischen Union;

Verkehr

Luftfahrt – „Fitness-Check“ der EU-Flughafenvorschriften

05.08.2025 – 28.10.2025

Verfahren gemäß § 83d BayLTGescho

1. Der Ausschuss hat in seiner 32. Sitzung am 7. Oktober 2025 im Wege der Vorprüfung einstimmig beschlossen, dass eine Beteiligung des Landtags am Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission erforderlich ist.
2. Der Ausschuss hat beschlossen, das Konsultationsverfahren zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr zu überweisen (§ 83d Abs. 1 BayLTGescho).

Begründung:

Nach dem Ergebnis der Vorprüfung ist die [Konsultation](#) landespolitisch von Bedeutung und Interessen des Landes sind berührt.

Die Liberalisierung des Luftfahrtinnenmarktes ist ein großer Erfolg der EU und trägt erheblich zum Wirtschaftswachstum und zum freien Personen- und Warenverkehr bei. Die sich verändernde Marktdynamik und neue Umweltprioritäten erfordern jedoch eine Überprüfung der bestehenden Flughafenvorschriften, um sicherzustellen, dass diese wirksam und relevant bleiben. Die vorliegende Konsultation soll zu dieser Überprüfung beitragen.

Unter dem Gesichtspunkt des Binnenmarkts regeln bislang drei wichtige Rechtsvorschriften die Flughafenkapazität und -infrastruktur der EU:

- Die [Zeitnischenverordnung \(EWG\) Nr. 95/93](#) regelt den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu überlasteten Flughäfen, auf denen nicht genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen, um die Nachfrage zu decken.
- Die [Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte](#) bietet einen Rahmen für die Preisfestsetzung für den Zugang zu Flughafeninfrastruktur und Flughafen-diensten.
- Die [Bodenabfertigungsrichtlinie 96/67/EG](#) regelt den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen (d. h. den Diensten, die ein Luftfahrtunternehmen zwischen Landung und Start seiner Luftfahrzeuge benötigt).

Diese EU-Flughafenvorschriften sind auch für Bayern von Bedeutung, insbesondere für die Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen. Die EU-Vorschriften beeinflussen insoweit die konkrete Gestaltung der Sicherheitskontrollen an Flughäfen, die Passagierabfertigung und auch Investitionen in neue Sicherheitstechnologien. Sie betreffen auch die Kostenstrukturen für Sicherheitskontrollen und haben Auswirkungen

auf die Reisekomfortabilität und den Ablauf am Flughafen München und anderen bayerischen Flughäfen. Verantwortlich für die Einhaltung und Überwachung der Vorschriften sind dabei die Luftsicherheitsbehörden in Bayern.



Europaangelegenheit

des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie regionale Beziehungen

Beteiligung am Konsultationsverfahren der Europäischen Union;

Energie

Europäischer Plan für erschwinglichen Wohnraum

11.07.2025 – 17.10.2025

Verfahren gemäß § 83d BayLTGescho

1. Der Ausschuss hat in seiner 32. Sitzung am 7. Oktober 2025 im Wege der Vorprüfung einstimmig beschlossen, dass eine Beteiligung des Landtags am Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission erforderlich ist.
2. Der Ausschuss hat beschlossen, das Konsultationsverfahren zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr zu überweisen (§ 83d Abs. 1 BayLTGescho).

Begründung:

Nach dem Ergebnis der Vorprüfung ist die [Konsultation](#) landespolitisch von Bedeutung und Interessen des Landes sind berührt.

Die gegenständliche Konsultation ist Teil eines breit angelegten Dialogs im Jahr 2025 über bezahlbaren Wohnraum auf europäischer Ebene. Erschwinglicher Wohnraum ist in ganz Europa ein weitverbreitetes und dringliches Problem. Steigende Preise von Wohnimmobilien und Mieten sowie steigende Zinsen, Neben- und Sanierungskosten belasten sowohl Haushalte mit niedrigem als auch mit mittlerem Einkommen, insbesondere in Großstädten und anderen Wachstumsregionen.

Der Europäische Plan für erschwinglichen Wohnraum soll nach Auswertung aller Beiträge Anfang 2026 präsentiert werden.



Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes

A) Problem

Der Bund hat 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 vom 28. Dezember 2023 u. a. einige Änderungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) eingeführt, die der Verfahrensbeschleunigung und Digitalisierung dienen sollen. Der vorliegende Gesetzentwurf soll die Änderungen des FStrG zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren in das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) übertragen, um einen Gleichlauf von Bundes- und Landesrecht herzustellen. Damit soll das Verwaltungshandeln einfacher und schneller erfolgen. Eine Umsetzung der Richtlinie durch Landesrecht ist nicht erforderlich und nicht Gegenstand dieses Gesetzes.

Darüber hinaus werden einzelne redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

B) Lösung

Folgende Regelungen werden als geeignete Verfahrensinstrumente in das BayStrWG aufgenommen:

- Digitalisierung des Anhörungsverfahrens und der Bekanntmachung im Planfeststellungsverfahren
- Einführung einer Einvernehmensfiktion bei der Errichtung von baulichen Anlagen an Straßen
- Vereinfachte Verfahren für Windenergieanlagen und Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie
- Sonderregelungen für Ersatzbaumaßnahmen bei Brückenwerken

Mit dem Ersten Modernisierungsgesetz Bayern der Staatsregierung wird die Verordnung über die Straßen- und Bestandsverzeichnisse (BayStrBestV) aufgehoben. Damit die Beweisfunktion, die den Verzeichnissen als öffentliche Urkunde zukommt, auch für die Zukunft erhalten bleibt, wird ein Passus in das BayStrWG aufgenommen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Die Änderungen sind überwiegend für den Staat, die Kommunen, die Wirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger kostenneutral.

Da in Zukunft die Planauslegung nicht mehr durch die Gemeinden erfolgt, sondern durch die Anhörungsbehörden, werden die Kommunen geringfügig entlastet. Da durch die Anhörungsbehörde nun neben der elektronischen Bekanntmachung auch eine Bekanntmachung in den örtlichen Tageszeitungen erfolgt (anstatt der ortsüblichen Bekanntmachung), fallen hier höhere Kosten für die Regierungen an.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes

§ 1

Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 Abs. 101 der Verordnung vom 4. Juni 2024 (GVBl. S. 98) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des ersten Teils wird die Angabe „Erster Teil“ durch die Angabe „Teil 1“ ersetzt.
2. Art. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Art. 3

Einteilung der Straßen, Straßen- und Bestandsverzeichnisse“.

- b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nr. 3 wird die Angabe „nach Art. 46“ gestrichen.
 - bb) In Nr. 4 wird die Angabe „nach Art. 53“ gestrichen.
- c) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) ¹Für die Staatsstraßen und die Kreisstraßen sind von der obersten Straßenbaubehörde Straßenverzeichnisse, für die Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen von der Straßenbaubehörde Bestandsverzeichnisse zu führen. ²In die Verzeichnisse sind alle Straßen gemäß ihrer Straßenklasse, deren Bezeichnung, der Widmungsinhalt, der Träger der Straßenbaulast, die etwa vorhandenen Ortsdurchfahrten sowie die Länge der Straßen mit Anfangs- und Endpunkt aufzunehmen. ³Bei Staatsstraßen und Kreisstraßen bestimmt die oberste Straßenbaubehörde die Bezeichnung, bei Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen die Straßenbaubehörde.“

- d) Die folgenden Abs. 3 und 4 werden angefügt:

„(3) Wer ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht, kann die Verzeichnisse nach Abs. 2 einsehen und einfache oder beglaubigte Auszüge erhalten.

(4) ¹Wird eine Eintragung nach Art. 67 Abs. 3 in der am 31. Dezember 2025 geltenden Fassung im Bestandsverzeichnis unanfechtbar, gilt eine nach Art. 6 Abs. 3 erforderliche Zustimmung als erteilt und die Widmung als verfügt. ²Wurde eine Gemeindestraße oder sonstige öffentliche Straße nicht bei Erstanlage nach Satz 1 in die Bestandsverzeichnisse aufgenommen, gilt sie nicht als öffentliche Straße. ³Die Möglichkeit einer späteren Widmung nach Art. 6 Abs. 3 bleibt hiervon unberührt.“

3. Art. 10 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) ¹Die Straßenbaubehörde kann bestimmte Aufgaben, die ihr aufgrund von Abs. 1 anstelle der Bauaufsichtsbehörde obliegen, in entsprechender Anwendung der aufgrund des Art. 80 Abs. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erlassenen Rechtsverordnung auf Prüfsachverständige übertragen. ²Im Übrigen kann sie Prüfsachverständige heranziehen. ³Art. 62 Abs. 1 Satz 4 BayBO gilt entsprechend.“

4. In Art. 13 Abs. 5 wird nach der Angabe „nach Art. 67 Abs. 3 und 4“ die Angabe „in der am 31. Dezember 2025 geltenden Fassung“ eingefügt.
5. In Art. 18 Abs. 2a Satz 3 wird nach der Angabe „Staatsministerium“ die Angabe „für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium)“ eingefügt.
6. Die Überschrift des Art. 23 wird wie folgt gefasst:

„Art. 23
Anbauverbote an Straßen“.
7. Art. 24 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Art. 24
Anbaubeschränkungen an Straßen“.
 - b) Nach Abs. 2 wird folgender Abs. 3 eingefügt:

„(3) ¹Das im Fall der Abs. 1 und 2 erforderliche Einvernehmen gilt nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang aller für die straßenrechtliche Prüfung erforderlichen Unterlagen bei der zuständigen Straßenbaubehörde als erteilt. ²Die Frist beginnt nicht, wenn die Unterlagen unvollständig sind und die für das Einvernehmen zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb von zehn Arbeitstagen nach deren Eingang der Genehmigungsbehörde schriftlich oder elektronisch mitteilt. ³Im Fall der Ergänzung oder Änderung der Unterlagen beginnt die Frist nach Satz 1 neu zu laufen. ⁴Die Frist zur Erteilung des Einvernehmens kann von der Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit erforderlich ist. ⁵Die Fristverlängerung ist zu begründen und der Genehmigungsbehörde rechtzeitig vor Fristablauf mitzuteilen.“
 - c) Die bisherigen Abs. 3 und 4 werden die Abs. 4 und 5.
8. Nach Art. 24 wird folgender Art. 25 eingefügt:

„Art. 25
Anlagen für Erneuerbare Energien

(1) ¹Art. 24 gilt nicht für Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. ²Die für die Erteilung der Genehmigung oder für die Anzeige zuständige Behörde hat die Stellungnahme der Straßenbaubehörde einzuholen. ³Bedarf es keiner Genehmigung oder Anzeige der Anlage, hat der Vorhabenträger die Straßenbaubehörde um eine Stellungnahme zu dem Vorhaben zu ersuchen.

(2) ¹Die Art. 23 und 24 gelten nicht für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie. ²Die Straßenbaubehörde ist im Genehmigungsverfahren für eine Anlage nach Satz 1 anzuhören, wenn eine solche Anlage in der Anbaubeschränkungszone gemäß Art. 24 Abs. 1 Satz 1 errichtet oder erheblich geändert werden soll. ³Bedarf eine Anlage nach Satz 1 keiner Genehmigung, hat der Vorhabenträger das Vorhaben vor Baubeginn bei der Straßenbaubehörde anzuzeigen.“
9. Art. 27b Abs. 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) ¹Die Festlegung eines Planungsgebiets ist durch die Regierung bekanntzumachen. ²Planungsgebiete sind außerdem in Karten einzutragen, die auf der Internetseite der Regierung während der Geltungsdauer der Festlegung veröffentlicht werden. ³Auf Verlangen eines Betroffenen stellt ihm die Regierung eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung.“
10. In Art. 34 Abs. 3 Satz 3 wird die Angabe „die der Träger“ durch die Angabe „die dem Träger“ und die Angabe „machen muß“ wird durch die Angabe „entstehen“ ersetzt.
11. Art. 36 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 2 Satz 3 wird aufgehoben.

- b) Nach Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:
- „(2a) ¹Eine wesentliche Änderung im Sinne von Abs. 2 liegt insbesondere nicht vor, wenn die Maßnahme
1. im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Straße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt oder
 2. ein unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, eine durchgehende Länge von höchstens 1 500 m hat und deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist.
- ²Als unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nr. 2 gilt eine Änderung solcher Straßen, die im Vorgriff auf den Ausbau einer Strecke durchgeführt werden soll und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt. ³Der Träger des Vorhabens kann die Feststellung des Plans nach Abs. 1 Satz 1 beantragen.“
- c) In Abs. 5 wird die Angabe „Abs. 2“ durch die Angabe „Abs. 1 Satz 2“ ersetzt.
12. Art. 38 wird wie folgt geändert:
- a) Abs. 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) ¹Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung im Sinne des Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG verzichten. ²Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von einer Erörterung im Sinne des Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG abgesehen werden.“
- b) Die Abs. 6 und 7 werden wie folgt gefasst:
- „(6) ¹Abweichend von Art. 73 Abs. 5 Satz 1 und Abs. 6 Satz 2 sowie Art. 74 Abs. 4 Satz 2, Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde. ²Die Bekanntmachung erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
- (7) ¹Die Auslegung nach Art. 73 Abs. 3 und Art. 74 Abs. 4 Satz 2 BayVwVfG erfolgt durch die Anhörungsbehörde. ²Die Veröffentlichung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde hat innerhalb von einer Woche nach der ersten Aufforderung gemäß Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG zu erfolgen. ³Abweichend von Art. 73 Abs. 6 Satz 3 bis 5 BayVwVfG soll die Benachrichtigung der Behörden, des Trägers des Vorhabens und derjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, über den Erörterungstermin durch Bekanntmachung der Anhörungsbehörde erfolgen. ⁴Diese erfolgt auch durch die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.“
- c) Nach Abs. 7 wird folgender Abs. 7a eingefügt:
- „(7a) ¹Die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses kann abweichend von Art. 74 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG durch öffentliche Bekanntmachung gemäß Art. 74 Abs. 5 BayVwVfG erfolgen. ²Die Abs. 6 und 7 Satz 1 und 3 sowie Art. 74 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG gelten entsprechend.“
- d) Die Abs. 8 und 9 werden durch die folgenden Abs. 8 bis 11 ersetzt:
- „(8) Die Anhörungsbehörde soll
1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen elektronischen Format einzureichen;
 2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan ausschließlich elektronisch zugänglich machen;
 3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach Art. 73 Abs. 2 und 3a BayVwVfG sowie nach § 17 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) elektronisch zu übermitteln.

(9) ¹Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. ²Sie sollen elektronisch übermittelt werden. ³Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. ⁴In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen.

(10) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, hat die Anhörungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

(11) ¹Ist für ein Vorhaben ein Verwaltungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben, gelten für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren die §§ 17 bis 19, 21 und 27 UVPG entsprechend. ²Dabei sind die Maßgaben der Abs. 4 bis 10 zu beachten.“

13. In Art. 39 Abs. 2 wird nach der Angabe „Bundesfernstraßengesetz“ die Angabe „(FStrG)“ eingefügt.
14. In der Überschrift des zweiten Teils wird die Angabe „Zweiter Teil“ durch die Angabe „Teil 2“ ersetzt.
15. In der Überschrift des dritten Teils wird die Angabe „Dritter Teil“ durch die Angabe „Teil 3“ ersetzt.
16. In der Überschrift des vierten Teils wird die Angabe „Vierter Teil“ durch die Angabe „Teil 4“ ersetzt.
17. In der Überschrift des fünften Teils wird die Angabe „Fünfter Teil“ durch die Angabe „Teil 5“ ersetzt.
18. In der Überschrift des sechsten Teils wird die Angabe „Sechster Teil“ durch die Angabe „Teil 6“ ersetzt.
19. Art. 67 wird aufgehoben.
20. Die Art. 68 und 69 werden die Art. 67 und 68.

§ 2

Weitere Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem Art. 58 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die Landesbaudirektion Bayern übernimmt anstelle der in Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 benannten Behörden zentral die Aufgabe als die im straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für eine übermäßige Straßenbenutzung gemäß § 29 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nach Art. 21 Satz 2 zu beteiligende Behörde.“
2. Dem Art. 62a wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die Landesbaudirektion Bayern übernimmt anstelle der in Abs. 1 Satz 2 Buchst. a benannten Behörden zentral die Aufgabe als die im straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für eine übermäßige Straßenbenutzung gemäß § 29 Abs. 3 StVO nach § 8 Abs. 6 Satz 2 FStrG zu beteiligende Behörde.“

§ 3

Inkrafttreten

- ¹Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2026 in Kraft. ²Abweichend von Satz 1 tritt § 2 am 1. Januar 2027 in Kraft.

Begründung:**Vorschriften im Einzelnen****Zu § 1 (Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes)*****Zu Nr. 1 (Überschrift des ersten Teils)***

Hierbei handelt es sich um eine rechtsförmliche Stammnormberichtigung.

Zu Nr. 2 (Art. 3)

Die Verordnung über die Straßen- und Bestandsverzeichnisse (BayStrBestV) tritt gemäß § 19 Abs. 3 des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern vom 23. Dezember 2024, GVBl 2024 S. 605, mit Ablauf des 31. Dezember 2025 außer Kraft. Die grundsätzliche Pflicht, Straßen- und Bestandsverzeichnisse zu führen, bleibt bestehen. Die Gemeinden haben nun die Möglichkeit, ihre Bestandsverzeichnisse wie bislang weiterzuführen. Gleichzeitig besteht auch die Möglichkeit einer digitalen Führung. Damit die Beweisfunktion, die den Verzeichnissen als öffentliche Urkunde zukommt, auch für die Zukunft erhalten bleibt, werden im neuen Art. 3 die Angaben ergänzt, auf die sich die Beweisfunktion im Einzelnen bezieht und die zwingend in den Verzeichnissen aufgenommen werden müssen:

Die Straße ist eine öffentliche Straße in der angegebenen Straßenklasse.

Die Straßenbaulast daran obliegt dem verzeichneten Baulastträger; dabei können Sonderregelungen nach Art. 44 BayStrWG bestehen.

Die Straße hat die angegebene Länge, führt von dem dargestellten Anfangs- zu dem eingetragenen Endpunkt und wird durch die im Verzeichnis enthaltene Bezeichnung (Name oder Nummerierung) charakterisiert.

Die Möglichkeit, bei berechtigtem Interesse die Verzeichnisse einzusehen und Auszüge zu erhalten, wird aus der BayStrBestV in den Art. 3 übernommen. Nach Überführung der Kernregelungen der BayStrBestV in das BayStrWG kann die bisher erforderliche Ermächtigungsgrundlage ersatzlos entfallen. Zudem wird Abs. 1 Nr. 3 und 4 redaktionell angepasst, ohne dass eine Rechtsänderung damit einhergeht.

In Abs. 4 werden die weiterhin der Rechtssicherheit dienenden Regelungen des im Übrigen durch Zeitablauf bedeutungslos gewordenen Art. 67 überführt. Erhalten bleiben die Regelungen, wonach die bei Erstanlage der Bestandsverzeichnisse nach Art. 67 erfolgten Eintragungen rechtsbegründende bzw. rechtsvernichtende Wirkung haben. Im Gegensatz dazu haben die nach Erstanlegung erfolgten Eintragungen lediglich deklaratorischen Charakter, denen jedoch die Beweisfunktion einer öffentlichen Urkunde zukommt.

Zu Nr. 3 (Art. 10)

Redaktionelle Klarstellung ohne Änderung des bisherigen Regelungsgehalts.

Zu Nr. 4 (Art. 13)

Redaktionelle Folgeänderung zur Aufhebung von Art. 67.

Zu Nr. 5 (Art. 18)

Redaktionelle Folgeänderung der Neufassung des Art. 3 Abs. 2.

Zu Nr. 6 (Art. 23)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung der Überschrift an den Regelungsinhalt des Artikels.

Zu Nr. 7 (Art. 24)

Die Überschrift wird an den Regelungsinhalt des Artikels angepasst.

Art. 24 Abs. 1 und 2 regelt, dass erforderliche Genehmigungen bezüglich der dort genannten baulichen Anlagen nur im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde erteilt werden dürfen. Der neue Abs. 3 regelt zur Verfahrensbeschleunigung eine Einvernehmensfiktion. Gleichzeitig wird hierdurch auch Sicherheit für den Verfahrensablauf geschaffen. Nach Satz 1 gilt das Einvernehmen nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten nach Eingang der vollständigen Unterlagen als erteilt. Um Entscheidungen über das Einvernehmen auf Grundlage aller notwendigen Unterlagen treffen zu können, ist in

Satz 2 geregelt, dass die Einvernehmensfrist nicht beginnt, wenn die Unterlagen unvollständig sind und die für das Einvernehmen zuständige Straßenbaubehörde dies innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Eingang der Unterlagen schriftlich oder elektronisch mitteilt. Abweichend von § 9 Abs. 2a FStrG wird aus Gründen der Entbürokratisierung nicht darauf abgestellt, ob notwendige Unterlagen für die Prüfung des Einvernehmens fehlen, sondern auf die Unvollständigkeit an sich. Dadurch fällt ein Prüfungsschritt für die Behörde weg.

Nach Satz 3 beginnt die Frist nach den Sätzen 1 und 2 nach der Ergänzung oder Änderung wieder neu zu laufen. Nach Satz 4 kann die Einvernehmensfrist von der zuständigen Straßenbaubehörde um einen Monat verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist nach Satz 5 in diesem Fall von der zuständigen Straßenbaubehörde zu begründen und rechtzeitig der für die Genehmigung zuständigen Behörde mitzuteilen.

Zu Nr. 8 (Art. 25 neu)

Art. 25 neu überträgt die Regelungen des § 9 Abs. 2b und 2c FStrG in das BayStrWG. Für eine bessere Übersichtlichkeit wird ein neuer Artikel für die Erneuerbaren Energien eingefügt.

Nach dem neuen Abs. 1 ist für Windenergieanlagen kein straßenrechtliches Einvernehmen mehr erforderlich, wenn lediglich der Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. Der neue Abs. 2 nimmt Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie von der Ausnahmegenehmigung in der Anbauverbotszone und dem Einvernehmenserfordernis in der Anbaubeschränkungszone aus.

Stattdessen wird die zuständige Straßenbaubehörde in dem Genehmigungs- oder Anzeigeverfahren angehört, indem die hier zuständige Behörde eine Stellungnahme zu dem Vorhaben ersucht. Im Rahmen der Anhörung sind die in Art. 24 Abs. 1 Satz 2 genannten Belange zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang kann die Straßenbaubehörde der Genehmigungsbehörde Nebenbestimmungen zur Aufnahme in den Genehmigungsbescheid empfehlen. Bei der Abwägung ist außerdem zu berücksichtigen, dass die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im Bereich der Erneuerbaren Energien im überragenden öffentlichen Interesse liegen (§ 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes – EEG 2023).

Zu Nr. 9 (Art. 27b)

Der neugefasste Abs. 4 regelt, dass die Bekanntmachung des Planungsgebiets durch die Regierung erfolgt. Gleichlaufend mit den Regeln im Planfeststellungsverfahren erfolgt die Veröffentlichung auf der Internetseite der Regierung. Auch die Möglichkeit, dass ein Betroffener auf Verlangen eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit erhält, wird aufgenommen. Die Regelung schafft eine weitere Möglichkeit der Digitalisierung, von der der Bund in § 9a Abs. 3 FStrG keinen Gebrauch macht.

Zu Nr. 10 (Art. 34)

Sprachliche Klarstellung ohne Änderung des Regelungsgehalts.

Zu Nr. 11 (Art. 36)

Zu Buchst. a und b (Art. 36 Abs. 2a neu)

Der frühere Satz 3 des Abs. 2 wird zu Satz 1 des neuen Abs. 2a.

Der Abs. 2a neu übernimmt die im § 17 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 FStrG neu aufgenommene Regelung, nach der bestimmte Ausbaumaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks erfolgen, zukünftig keine Änderung im Sinne von § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG bzw. Art. 36 Abs. 2 BayStrWG sind. Es handelt sich hierbei um eine Sonderregelung, die die Fälle erfasst, in denen eine Straße durch einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert werden soll, das Brückenbauwerk aber schon ersetzt werden muss, bevor für den gesamten Änderungsabschnitt der Straße das erforderliche Planfeststellungs- oder -genehmigungsverfahren eingeleitet werden kann.

Die Genehmigungsfreiheit ist demzufolge an mehrere Voraussetzungen geknüpft. Die Änderung muss unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme sein, darf eine durchge-

hende Länge von 1 500 m nicht überschreiten und muss für die vorgezogene Durchführung einer unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich sein. Der neu eingefügte Satz 2 definiert, wann die Änderung ein unselbstständiger Teil einer solchen Ausbaumaßnahme ist. Als unselbstständiger Teil einer Ausbaumaßnahme im Sinne von Satz 1 Nr. 2 gilt eine Änderung, wenn sie im Vorgriff auf einen beabsichtigten Streckenausbau erfolgt und keine unmittelbare verkehrliche Kapazitätserweiterung bewirkt.

Damit wird der Ausnahmecharakter der Vorschrift deutlich. Sie gilt nur für Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks und nicht für Maßnahmen zur Änderung eines kompletten Streckenabschnitts. Die Maßnahmen sind zum Zeitpunkt ihrer Umsetzung nicht auf die Steigerung des Verkehrs ausgerichtet, sondern auf die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs der Infrastruktur. Die Vornahme des zukünftigen Ausbaus (beispielsweise die Erweiterung eines Brückenbauwerks um zwei Fahrstreifen) erfolgt aus rein wirtschaftlichen Gründen. Dem zukünftigen Planfeststellungsverfahren für den späteren Ausbau der Strecke wird dadurch nicht vorgegriffen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit können zusätzlich auf einer Ersatzbrücke gebaute Fahrstreifen ohnehin erst dann freigegeben werden, wenn auch die sich anschließenden Streckenbereiche ausgebaut sind.

Die Freistellung von der Genehmigungspflicht soll den schnellen Ersatz eines abgängigen Brückenbauwerks ermöglichen. Erfasst werden damit Fälle, in denen mit einer vollständigen oder teilweisen Sperrung der Straßen für bestimmte Verkehrsarten (zum Beispiel nur Lastkraftwagen mit einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht) zu rechnen ist. Die Regelung berücksichtigt, dass die Auswirkungen des Vorhabens räumlich begrenzt sind und die betroffenen öffentlichen und privaten Belange gewürdigt werden können, ohne dass es hierfür eines umfangreichen förmlichen Planfeststellungsverfahrens oder einer Plangenehmigung bedarf.

Ist im Vorfeld der Planung erkennbar, dass dieses Ziel nicht erreicht werden kann, soll der Träger des Vorhabens einen Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung stellen. Der neue Satz 3 schafft hierzu die Möglichkeit. Die Möglichkeit, ein Planfeststellungsverfahren zu beantragen, gilt auch für die anderen Fälle, die keine planfeststellungspflichtige Änderung darstellen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Herstellung des Baurechts in schwierigen Konstellationen unabhängig vom Umfang der geplanten Baumaßnahme nur durch ein Planfeststellungsverfahren in einem vertretbaren Zeitrahmen möglich sein kann. In diesen Fällen dient das Planfeststellungsverfahren gerade der Beschleunigung des Vorhabens. Das war jedoch nach der bisherigen Rechtslage nicht umsetzbar.

Satz 2 befreit nur von der Durchführung eines Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahrens, nicht hingegen von der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, die bei der Änderung einer Straße zu beachten sind, wie beispielsweise die Anforderungen an den Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft oder des Artenschutzes. Das neue Brückenbauwerk ist daher so auszugestalten, dass im Zuge eines Streckenausbaus notwendige Lärmschutzmaßnahmen bautechnisch umgesetzt werden können.

Die Straßenbaubehörde hat nach Art. 10 Abs. 1 BayStrWG auch für die Bauvorhaben, die keine planfeststellungspflichtige Änderung darstellen, die Verantwortung für die Einhaltung aller öffentlich-rechtlichen Vorschriften und muss ggf. erforderliche Einzelgenehmigungen von den dafür zuständigen Behörden einholen.

Zu Buchst. c (Art. 36 Abs. 5)

Es handelt sich um eine redaktionelle Berichtigung.

Zu Nr. 12 (Art. 38)

Zu Buchst. a (Art. 38 Abs. 4)

Schon die derzeitige Regelung in Art. 38 Abs. 4 stellt die Durchführung eines Erörterungstermins in das pflichtgemäße Ermessen der Anhörungsbehörde und weicht dadurch von Art. 73 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) ab. Der Verzicht kommt insbesondere dann infrage, wenn aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen absehbar ist, dass sie nicht ausgeräumt werden können und deshalb

keine Befriedung zu erwarten ist und der Erörterungstermin auch für die nähere Aufklärung des Sachverhalts zu Einwendungen zu Stellungnahmen nicht benötigt wird. Für den Fall, dass ein bereits ausgelegter Plan geändert wird, kann bislang regelmäßig von einer – erneuten – Erörterung abgesehen werden. Diese Vorschrift wird nun in Anpassung an § 17a Abs. 5 FStrG zu einer Soll-Vorschrift. Das bedeutet, dass die Absehung von einer Erörterung nun zum Regelfall wird. Denn in diesen Fällen genügt regelmäßig die Möglichkeit, zu dem geänderten Vorhaben schriftlich oder elektronisch Stellung zu nehmen.

Die Anhörungsbehörde kann in geeigneten Fällen dennoch einen Erörterungstermin durchführen, z. B. wenn sie bei der ersten Auslegung keinen Erörterungstermin durchgeführt hat oder aufgrund des Inhalts der Einwendungen und Stellungnahmen einen Erörterungsbedarf feststellt.

Zu Buchst. b (Art. 38 Abs. 6)

Die Regelung sieht wie in § 17a Abs. 3 Satz 3 und 4 FStrG eine elektronische Bekanntmachung der Planunterlagen vor. Diese erfolgt abweichend von Art. 73 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG durch die Anhörungsbehörde. Neben der elektronischen Bekanntmachung gemäß Art. 27a BayVwVfG erfolgt eine Bekanntmachung in den örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Diese ersetzt damit die ortsübliche Bekanntmachung und dient dazu, die Öffentlichkeit allgemein auf die Zugänglichmachung der Planunterlagen aufmerksam zu machen. Die Nutzung eines zusätzlichen QR-Codes in den Tageszeitungen kann ggf. der interessierten Öffentlichkeit einen schnellen und unkomplizierten Zugang zu den Planungsunterlagen ermöglichen.

Zu Buchst. b (Art. 38 Abs. 7)

Die Regelung sieht eine elektronische Zugänglichmachung der Planunterlagen wie in § 17a Abs. 3 Satz 1 und 2 FStrG vor. Satz 1 stellt klar, dass die Veröffentlichung durch die Anhörungsbehörden und nicht mehr durch die Gemeinden erfolgen soll. Die Regelung dient einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes und somit der Entbürokratisierung. Die elektronische Zugänglichmachung erfolgt auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und unter Wahrung schützenswerter Betriebsgeheimnisse und des Datenschutzes. Nach Art. 27b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BayVwVfG muss die Auslegung auf mindestens eine andere Weise erfolgen. Damit sind die Belange von Personen gewahrt, die keinen bzw. keinen ausreichenden Zugang zum Internet haben. Daher wurde im Gegensatz zum § 17a FStrG darauf verzichtet, eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit aufzunehmen. Die Anhörungsbehörde kann selbst entscheiden, wie die weitere Zugangsmöglichkeit aussieht. So kann sie z. B. – wie bisher – durch die Zugänglichmachung von Papierunterlagen bei der Gemeinde oder einer anderen Behörde erfolgen, die für die betroffenen Bürger leicht erreichbar ist, jedoch auch auf andere Weise wie z. B. die Zusendung von Speichermedien, die für die betroffenen Bürger nutzbar sind.

Gemäß Abs. 7 Satz 2 wird die Frist nach Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG von drei Wochen auf eine Woche nach der ersten Aufforderung der Anhörungsbehörde zur Stellungnahme an die betroffenen Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verkürzt. Damit wird auf den reduzierten Vorbereitungsaufwand durch die Auslegung im Internet reagiert und gleichzeitig eine Verfahrensbeschleunigung erreicht. Da die Anhörungsbehörde sowohl zur Stellungnahme auffordert als auch die Planunterlagen im Internet veröffentlicht, fällt ein etwaiger Abstimmungsaufwand zwischen Anhörungsbehörde und Gemeinden weg.

In Abs. 7 Satz 4 wird die Benachrichtigung über den Erörterungstermin geregelt. Die Bekanntmachung erfolgt gleichlaufend zur Auslegung auf der Internetseite der Anhörungsbehörde und in den örtlichen Tageszeitungen.

Zu Buchst. c (Art. 38 Abs. 7a neu)

Der neue Abs. 7a übernimmt die Regelungen bezüglich der Zustellung aus § 17b Abs. 3 FStrG. Danach kann die Zustellung gegenüber dem Träger und den anderen Beteiligten durch öffentliche Bekanntmachung gemäß Art. 74 Abs. 5 BayVwVfG erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss gilt dann mit Ende der Veröffentlichungsfrist als zugestellt. Hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen.

Zu Buchst. d (Art. 38 Abs. 8 bis 11)

Die Änderungen in Abs. 8 dienen der weiteren Digitalisierung und einer Angleichung an § 17a Abs. 2 FStrG. In Nr. 1 wird geregelt, dass die Anhörungsbehörde vom Träger des Vorhabens verlangen soll, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen Format einzureichen. Dadurch soll die elektronische Einreichung zum Regelfall werden.

Mit den Nrn. 2 und 3 wird für die Behördenbeteiligung geregelt, dass den betroffenen Behörden der Plan elektronisch zugänglich gemacht werden soll und sie ihre Stellungnahme elektronisch abgeben sollen. Das Zugänglichmachen umfasst hierbei auch den Fall, dass die Unterlagen auf einem zentralen Datenportal hinterlegt und von Berechtigten abgerufen werden.

Der neugefasste Abs. 9 übernimmt die Regelung aus § 17a Abs. 4 FStrG, wonach Betroffene und Verbände ihre Einwendungen und Stellungnahme in elektronischer Form abgeben sollen. Eine schriftliche Form bleibt möglich. Die Abgabe zur Niederschrift gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG wird ausgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass diese in der Praxis keine größere Bedeutung mehr hat. Zudem wird dadurch die Digitalisierung des Anhörungsverfahrens erleichtert. Bei der elektronischen Kommunikation findet Art. 3a Abs. 2 BayVwVfG keine Anwendung. Stattdessen kann die Anhörungsbehörde die jeweilige Ausgestaltung der elektronischen Abgabe von Stellungnahmen, Einwendungen, Äußerungen oder sonstigen Erklärungen bestimmen (vgl. Abs. 10 neu).

Der neue Abs. 10 übernimmt die Regelungen aus § 17a Abs. 7 FStrG, wobei der Hinweis auf die Planfeststellungsbehörde nicht übernommen wurde, da diese nach dem BayStrWG identisch mit der Anhörungsbehörde ist.

Angesichts der vielen technischen Möglichkeiten, den Plan oder die Planunterlagen und die darauf bezogenen Erklärungen zu übersenden oder zugänglich zu machen, sowie der beabsichtigten Einführung einer digitalen Beteiligungsplattform, deren genaue Ausgestaltung noch nicht bekannt ist, muss die Anhörungsbehörde den geeigneten Weg des Informationsaustausches festlegen und anwenden.

Der neue Abs. 11 regelt das anzuwendende Verfahrensrecht bei straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Bezüglich der Anwendung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes enthält er eine Sonderregelung zu Art. 78a BayVwVfG. In der Praxis wird bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, z. B. das Anhörungsverfahren nach Art. 73 BayVwVfG mit der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach §§ 17 bis 19 sowie § 21 UVPG verbunden. Hier verweist das UVPG auf § 73 VwVfG, der keine eigenen Regelungen zur Digitalisierung der Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit enthält. Durch die Maßgaben in den Abs. 4 bis 10 wird ein Gleichlauf der Verfahrensschritte mit dem BayStrWG geschaffen und insbesondere die Durchführung der Erörterung in digitaler Form ermöglicht.

Zu Nrn. 13 bis 18

Hierbei handelt es sich um rechtsförmliche Stammnormberichtigungen.

Zu Nr. 19 (Art. 67)

Infolge der Überführung der weiterhin erforderlichen Regelungen des Art. 67 im Zusammenhang mit der Erstanlage der Bestandsverzeichnisse gemäß Art. 67 Abs. 3 nach Art. 3 Abs. 4 neu kann Art. 67 aufgehoben werden.

Zu Nr. 29 (Art. 68 und 69)

Redaktionelle Folgeänderung zur Aufhebung von Art. 67.

Zu § 2 (Weitere Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes)

Bisher sind im Rahmen der Anhörung durch die nach dem Straßenverkehrsrecht für die Erlaubnis und Genehmigung von Großraum- und/oder Schwertransporten zuständige Behörde für Bundes-, Staats- und mitverwaltete Kreisstraßen, jeweils ohne Ortsdurchfahrten, gemäß § 8 Abs. 6 Satz 2 FStrG und Art. 21 Satz 2 BayStrWG die sonst für den Erlass einer Sondernutzungserlaubnis zuständigen Behörden zu beteiligen. Bei Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in staatlicher Verwaltung sind dies die Staatlichen Bauämter, deren örtliche Zuständigkeit sich aus § 2 der Verordnung über die Organisation

der staatlichen Behörden für das Bau- und Wohnungswesen (Organisationsverordnung Bau- und Wohnungswesen – OrgBauWoV) ergibt. Durch eine bayernweite Bündelung der Beteiligung im straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und/oder Schwertransporte bei Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in staatlicher Verwaltung an der Landesbaudirektion Bayern werden Synergieeffekte gehoben, die zu einer Vereinheitlichung der Sachbearbeitung im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern und damit zur Beschleunigung sowie Entbürokratisierung der entsprechenden Verfahren führen.

Zu § 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Die in § 1 enthaltenen Änderungen erfolgen aufgrund des mit Ablauf des 31. Dezember 2025 außer Kraft Tretens der BayStrBestV. Um die Änderung gleichzeitig mit dem Aufheben der Verordnung in Kraft treten zu lassen und ein zeitliches Überschneiden der Normen zu verhindern, ist ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2026 erforderlich.

Die mit § 2 erfolgende Umsetzung der Zentralisierung erfordert organisatorische und strukturelle Vorarbeiten. Diese werden bis zum 1. Januar 2027 abgeschlossen sein, weswegen ein Inkrafttreten erst zum 1. Januar 2027 erfolgen kann.



Änderungsantrag

der Abgeordneten **Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Konrad Baur, Jürgen Eberwein, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Josef Schmid, Thorsten Schwab** und **Fraktion (CSU)**,

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 Piazzolo, 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)**

**zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes
(Drs. 19/8148)**

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Überschrift wird die Angabe „und der Bayerischen Bauordnung“ angefügt.
2. Nach § 2 wird folgender § 3 eingefügt:

„§ 3

Änderung der Bayerischen Bauordnung

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch die §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 25. Juli 2025 (GVBl. S. 254) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Art. 81 Abs. 5 wird nach der Angabe „Bauvorschriften“ die Angabe „nach Abs. 1 Nr. 2 bis 6“ eingefügt.
2. Dem Art. 83 wird folgender Abs. 8a angefügt:
„(8a) Auf Vorhaben nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 18, die vor dem 1. Januar 2026 gemäß Art. 57 Abs. 7 angezeigt worden sind, findet Art. 81 Abs. 5 in der am 31. Dezember 2025 geltenden Fassung weiter Anwendung.“
3. Der bisherige § 3 wird § 4.

Begründung:

Zu § 3 Nr. 1

Im Rahmen des Vollzugs hat sich gezeigt, dass in einzelnen Fällen durch Dachgeschossausbauten das historisch gewachsene Ortsbild von Städten und Gemeinden, insbesondere die regional- und ortstypischen Dachlandschaften, beeinträchtigt werden kann. Daher sollen Dachgeschossausbauten künftig mit Ortsgestaltungssatzungen nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in Einklang stehen

müssen. In der Praxis dürften nur wenige Fälle betroffen sein, da nur wenige Gemeinden Ortsgestaltungssatzungen mit entsprechenden Vorgaben haben und sich diese in der Regel auch nur auf bestimmte Flächen beschränken, die ein besonders schutzwürdiges, meist historisch gewachsenes Ortsbild haben.

Zu § 3 Nr. 2

Die Regelung enthält eine Übergangsvorschrift. Wer vor Inkrafttreten der Änderung von Art. 81 Abs. 5 BayBO den Ausbau bereits gemäß Art. 57 Abs. 7 BayBO angezeigt hat, genießt Vertrauensschutz und kann den Ausbau nach den zu diesem Zeitpunkt geltenden Regeln vornehmen.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Böhler, 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 Zebrastreifen.

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.



Antrag

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

Vollsperrung der Bahnstrecke zwischen Pegnitz und Hersbruck

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr über die Sperrung der Bahnstrecke zwischen Pegnitz und Hersbruck (rechts der Pegnitz) sowie sich daraus ergebende Perspektiven zu berichten.

Dabei sollen insbesondere die folgenden Punkte beleuchtet werden:

- Welche Maßnahmen wurden ergriffen, seitdem die Sperrung und deren voraussichtliche Dauer bekanntgegeben wurden?
- Schienenersatzverkehr (u. a. Information der Reisenden, Zuverlässigkeit und Kapazitäten)
- Plan für die Reparatur der maroden Brückenbauwerke sowie die Sanierung der Strecke (kurzfristig sowie langfristig, Zeit- und Finanzierungsplan)
- Welcher Plan bzw. welche Perspektiven bestehen bezüglich der in diesem Zusammenhang diskutierten und seit Langem geforderten Elektrifizierung der Bahnstrecke sowie darüber hinaus der gesamten Franken-Sachsen-Magistrale (u. a. Möglichkeiten für eine zeitnahe Realisierung, Zeitplan, Finanzierung, Beitrag des Freistaates)?

Begründung:

Aufgrund maroder Brücken wurde die Bahnstrecke zwischen Pegnitz und Hersbruck (rechts der Pegnitz) am 19. September 2025 vollständig gesperrt. Die Ankündigung der Sperrung, die Tausende Fahrgäste betrifft, erfolgte nicht einmal zwölf Stunden zuvor. Bereits am 1. September 2025 war die betreffende Strecke für den Güterverkehr gesperrt worden. Der desolate Zustand der Strecke ist bereits seit Jahren bekannt. Der etwa zehn Jahre alte Plan zur Sanierung der Bahnstrecke wurde bislang nur zu einem sehr kleinen Teil umgesetzt, da finanzielle Mittel nicht ausreichend zur Verfügung gestellt wurden.

Der Fall ist ein weiteres Beispiel für die jahrelange Unterfinanzierung der Bahn und der Schieneninfrastruktur in Deutschland und deren konkrete Auswirkungen, die wir inzwischen durch Sperrungen, Langsamfahrstellen, miserable Pünktlichkeitswerte und leider auch schwerwiegende Unfälle erleben. Es ist begrüßenswert, dass diese Herausforderungen seit dem Regierungswechsel 2021 angegangen wurden, wieder deutlich mehr Geld in die Schiene fließt und dies auch unter der neuen Regierungskoalition aus Union und SPD fortgesetzt wird. Es wird trotz allem Jahre dauern, bis der Sanierungsstau abgebaut werden kann.

Nach der Vollsperrung der Bahnstrecke Pegnitz–Hersbruck gab es zahlreiche Berichte über Probleme mit dem Schienenersatzverkehr, u. a. über die Art und Weise der Bekanntmachung und Ausschilderung des eingerichteten Schienenersatzverkehrs. Inzwischen haben Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und den Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn und der DB InfraGo stattgefunden, in denen die weiteren Schritte der Wiederherstellung der Strecke sowie in diesem Zusammenhang auch deren seit Langem geforderte Elektrifizierung thematisiert wurden. Dieser Antrag verfolgt das Ziel, den Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr über den aktuellen Stand der Dinge und Perspektiven für die betreffende Bahnstrecke sowie die damit verbundenen Maßnahmen der Staatsregierung, in Kenntnis zu setzen.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Jürgen Mistol, Ursula Sowa, 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)

Förderung von Eigentum auf Zeit durch staatliche Wohnbauunternehmen in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. im Rahmen des staatlichen Wohnungsbaus dafür zu sorgen, bei Neubauprojekten einen angemessenen Anteil an Eigentumswohnungen zu errichten, die nach dem Modell des „Eigentums auf Zeit“ vergeben werden,
2. ein rechtliches Konzept zu entwickeln, das sich am Nießbrauch (§§ 1030 ff. Bürgerliches Gesetzbuch – BGB) orientiert und eine Nutzungsdauer von 99 Jahren vorsieht, wobei das Grundeigentum beim staatlichen Wohnbauunternehmen verbleibt,
3. sicherzustellen, dass der Kaufpreis für die zeitlich begrenzte Nutzung der Wohnung eine vollständige Entschädigung für diese Nutzung darstellt und somit bei Rückgabe der Wohnung keine weitere Entschädigung an die Erwerber erfolgt,
4. Richtlinien zu erarbeiten, die Spekulationen mit diesen Wohnungen wirksam unterbinden, etwa durch Weiterverkaufsbeschränkungen und Preisbindungen,
5. dem Landtag bis zum 31.12.2025 ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Begründung:

Bayern steht vor großen Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt. Das Modell des „Eigentums auf Zeit“ bietet eine innovative Lösung, um Wohneigentum für Normalverdiener erschwinglicher zu machen und gleichzeitig die langfristige Planungs- und Gestaltungshoheit des Staates zu sichern.

Das Rechtsinstitut des Nießbrauchs dient als Vorbild für dieses Modell. Es ermöglicht eine Trennung von Eigentum und Nutzung, wobei der Nießbraucher – ähnlich wie ein Käufer – umfassende Nutzungsrechte erhält, ohne jedoch das Eigentum an der Immobilie zu erwerben. Der Kaufpreis deckt dabei die Nutzung vollständig ab, sodass nach Ablauf der vereinbarten Nutzungsdauer keine Entschädigungsansprüche entstehen.

Durch diese Regelung wird

1. die Finanzierung erleichtert, da keine langfristigen Entschädigungszahlungen einkalkuliert werden müssen,
2. Spekulation mit Wohnraum verhindert,
3. ein nachhaltiger Wohnungsmarkt geschaffen, der sowohl individuelle Eigentumsbildung als auch gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung ermöglicht.

Das Modell kombiniert somit die Vorteile des Nießbrauchs mit einer klaren Kostenstruktur und langfristigen Planungssicherheit für alle Beteiligten. Die BauNova Bayern GmbH bietet als staatliches Wohnbauunternehmen die ideale Plattform zur Umsetzung dieses Konzepts und zur Bewältigung der Wohnungskrise in Bayern.