

Stand: 27.10.2025 01:51:04

Initiativen auf der Tagesordnung der 33. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Europaangelegenheit (Drucksache) 19/8409 vom 07.10.2025
2. Europaangelegenheit (Drucksache) 19/8410 vom 07.10.2025
3. Initiativdrucksache 19/8436 vom 13.10.2025
4. Initiativdrucksache 19/8451 vom 08.10.2025
5. Initiativdrucksache 19/8493 vom 15.10.2025



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.



Antrag

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

Berücksichtigung des bayerischen Tourismus bei der Gestaltung des Fahrplans der Deutschen Bahn

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich unter Mitwirkung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) dafür einsetzen, dass die Bedürfnisse des bayerischen Tourismus auch zukünftig bei der Gestaltung des Fahrplans der Deutschen Bahn angemessen berücksichtigt werden, insbesondere dafür, dass Fernverbindungen, die den Norden Deutschlands mit Tourismusorten wie Garmisch-Partenkirchen, Berchtesgaden oder Oberstdorf verbinden, erhalten bleiben.

Hilfsweise wird die Staatsregierung aufgefordert, unter Zuhilfenahme privater Bahnanbieter nach angemessenen Lösungen zu suchen, um für eine fremdenverkehrsgerechte Anbindung Bayerns an Ballungszentren, wie Kiel, Hamburg oder Berlin, zu sorgen.

Begründung:

In Bayern haben 2023 38,9 Mio. Personen 100,3 Mio. Mal genächtigt. Die touristische Bruttowertschöpfung Bayerns beträgt 28,2 Mrd. Euro und 548 400 Einwohner Bayerns leben vom Tourismus. Insgesamt werden 5 Prozent der bayerischen Wirtschaftsleistung im Tourismus erwirtschaftet.

Zugleich stellt die Deutsche Bahn wichtige Verbindungen zwischen Ballungszentren im Norden, wie Kiel, Hamburg oder Berlin, und touristisch bedeutsamen Orten wie Garmisch-Partenkirchen, Berchtesgaden oder Oberstdorf ein. So zum Beispiel den ICE „Karwendel“ (Hamburg – Innsbruck) am 27. September, den ICE „Nebelhorn“ (Hamburg – Oberstdorf) faktisch am 4. Oktober und den ICE „Wetterstein“ (Hamburg – Garmisch-Partenkirchen) im Dezember.

Die Bahn begründet diese Streichungen mit der schwankenden Auslastung dieser Züge sowie hohem Betriebsaufwand. So fehlt etwa zwischen Augsburg und Oberstdorf die Oberleitung. Dabei erhält die Bahn in diesem Jahr Zuschüsse vom Bund in Höhe von 16,9 Mrd. Euro, sodass nicht allein wirtschaftliche Erwägungen die Fahrplangestaltung der Deutschen Bahn motivieren sollten.



Antrag

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

Unverzüglichen Rücknahme der CO₂-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die CO₂-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610 unverzüglich zurückgenommen werden.

Begründung:

Diese Verordnung, die seit dem 1. Juli 2024 in Kraft ist, stellt eine existenzielle Bedrohung für die bayerische und deutsche Nutzfahrzeugindustrie dar und birgt zudem erhebliche Risiken für die Klimaziele, die sie eigentlich verfolgt. Die EU-Verordnung 2024/1610 legt verbindliche CO₂-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger fest, obwohl diese keine eigenen Motoren oder Auspuffe besitzen. Ab 2030 drohen bei Nichterreichung dieser Ziele massive Strafzahlungen in Höhe von 4.250 Euro pro Gramm CO₂ pro Tonne/Kilometer. Diese finanziellen Belastungen könnten die Kosten für Lkw-Anhänger um bis zu 40 Prozent steigern und viele Unternehmen der Branche in den Ruin treiben. Laut Schätzungen stehen über 70 000 Arbeitsplätze in Deutschland auf dem Spiel, von denen ein erheblicher Anteil in Bayern angesiedelt ist. Bayern als starker Wirtschaftsstandort mit einer bedeutenden Nutzfahrzeugindustrie wäre von diesen Arbeitsplatzverlusten besonders betroffen. Der Verlust dieser Arbeitsplätze hätte nicht nur direkte Auswirkungen auf die betroffenen Familien, sondern würde auch die regionale Kaufkraft und damit die gesamte bayerische Wirtschaft schwächen.

Die untragbaren wirtschaftlichen Belastungen durch die Verordnung zwingen Hersteller dazu, über eine Verlagerung ihrer Produktion nachzudenken. Gero Schulze Isfort, Chef des Lkw-Bauers Krone Commercial Vehicles, hat bereits gewarnt, dass die Produktion in Deutschland und der EU nicht mehr wirtschaftlich wäre, wenn die Regulierung unverändert bleibt (Bild, 17. September 2025). Die Folge könnte sein, dass Hersteller ihre Werke schließen und die Produktion ins EU-Ausland verlagern. Für Bayern würde dies einen weiteren Schritt in Richtung Deindustrialisierung bedeuten, da wertvolle industrielle Kompetenzen und Investitionen verloren gehen würden. Ein solcher Verlust würde die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Bayern nachhaltig beschädigen.

Die Verordnung sieht vor, dass CO₂-Einsparungen über das Simulationsprogramm VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) berechnet werden, das technische Änderungen wie Gewichts- oder Höhenreduktion positiv bewertet. In der Praxis führt dies jedoch zu einer Reduktion des Ladevolumens von Anhängern. Weniger Ladekapazität bedeutet, dass mehr Fahrten notwendig werden, um die gleiche Menge an Gütern zu transportieren. Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung der Betriebskosten für Spediteure, sondern auch zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen – ein Ergebnis, das den eigentlichen Zielen der Verordnung diametral entgegensteht. Fatalerweise könnten

Spediteure gezwungen sein, für zwei Container künftig zwei Lkw auf die Straße zu schicken, anstatt einen Sattelzug mit Anhänger zu nutzen, was den Verkehr und die Umweltbelastung weiter verschärft. Die Verordnung verfehlt somit ihren eigenen Anspruch an Klimaschutz und könnte sogar das Gegenteil bewirken.

Die Zurechnung eines CO₂-Ausstoßes an Lkw-Anhänger, die keinen eigenen Antrieb besitzen, wird von der Branche als unlogisch und praxisfern kritisiert. Anhänger beeinflussen zwar durch Gewicht und Aerodynamik den Kraftstoffverbrauch des Zugfahrzeugs, doch die alleinige Verantwortung den Herstellern von Anhängern aufzubürden, ist weder fair noch zielführend. Zudem werden durch das VECTO-Programm technische Änderungen gefordert, die die Funktionalität und Sicherheit der Anhänger beeinträchtigen könnten. Dies gefährdet nicht nur die Effizienz des Gütertransports, sondern auch die Verkehrssicherheit auf bayerischen und europäischen Straßen.

Die drohenden Strafzahlungen und die steigenden Kosten für Lkw-Anhänger werden letztlich auf die Spediteure und Verbraucher abgewälzt. Dies führt zu einer Verteuerung von Transportdienstleistungen und damit zu höheren Preisen für Waren und Dienstleistungen – ein Effekt, der in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit und Inflation die bayerische Bevölkerung zusätzlich belastet. Darüber hinaus könnte die Verordnung den Wettbewerb verzerren, da Unternehmen außerhalb der EU von diesen Regulierungen nicht betroffen sind und günstiger produzieren können.

Angesichts der oben genannten gravierenden Folgen für die bayerische Wirtschaft, die Arbeitsplätze und den Klimaschutz wird die Staatsregierung aufgefordert, sich mit aller Entschiedenheit für die unverzügliche Rücknahme der CO₂-Reduktionsziele für Lkw-Anhänger der EU-Verordnung 2024/1610 einzusetzen.



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 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),**

Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Konrad Baur, Jürgen Eberwein, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Thorsten Schwab CSU

Dem Pilotenmangel entgegenwirken – für eine Flexibilisierung der starren Altersgrenze!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass auf EU-Ebene überprüft wird, ob die erst kürzlich in Kraft getretene Änderung im europäischen Recht zur Anhebung der Altersgrenze für Piloten im Einmann-Cockpit bei medizinischen Hubschraubereinsätzen ausreichend ist, oder ob es darüber hinaus einer weiteren Flexibilisierung der Altersgrenze für Piloten im gewerblichen Luftverkehr bedarf.

Begründung:

Nach den geltenden europäischen Rechtsvorschriften darf ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, – außer als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten – nicht mehr als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein. Für Piloten im Einmann-Cockpit bei medizinischen Hubschraubereinsätzen (sog. HEMS-Einsätze) hat die EU die Altersgrenze von 60 auf 65 Jahre angehoben, um eine bessere Abdeckung des HEMS-Flugbetriebs zu ermöglichen. Diese Neuregelung gilt seit dem 13. Februar 2025.

In Bayern spielt die Luftrettung mit 15 Standorten eine zentrale Rolle für die medizinische Versorgung der Bevölkerung. Der Mangel an erfahrenen Piloten hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verschärft. In der Coronakrise wurden zahlreiche Ausbildungen unterbrochen oder ganz abgebrochen, was jetzt Engpässe nach sich zieht. Zusätzlich sind aufgrund des Renteneintritts der geburtenstarken Jahrgänge große Lücken absehbar, die sich noch vergrößern werden. Deshalb ist ein Vorstoß zur weiteren Anhebung der Altersgrenzen zu prüfen.