

Stand: 04.12.2025 17:06:54

## Initiativen auf der Tagesordnung der 35. Sitzung des BV

---

### Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/8451 vom 08.10.2025
2. Initiativdrucksache 19/8680 vom 28.10.2025
3. Initiativdrucksache 19/8900 vom 13.11.2025
4. Initiativdrucksache 19/8901 vom 13.11.2025
5. Initiativdrucksache 19/8412 vom 08.10.2025
6. Beschlussempfehlung mit Bericht 19/9142 des HA vom 02.12.2025



## Antrag

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

### **Unverzüglichen Rücknahme der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 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),**

**Kerstin Schreyer, Martin Wagle, Dr. Stefan Ebner, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel CSU**

### **Die Nahversorgung im ländlichen Raum sichern – Rollende Supermärkte von der LKW-Maut ausnehmen!**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund für eine möglichst weitreichende Ausnahme für Verkaufsfahrzeuge rollender Supermärkte von der Lkw-Maut einzusetzen.

### **Begründung:**

Zum 1. Juli 2024 hat der Bundesgesetzgeber die Mautpflicht auf Bundesautobahnen und -fernstraßen ausgeweitet. Seither sind auch Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse ab 3,5 t mautpflichtig. Dies stellt die Betreiber von rollenden Supermärkten, deren Verkaufsfahrzeuge mit einem Gewicht zwischen 3,5 t und 7,5 t zuvor von der Maut ausgenommen waren, vor große wirtschaftliche Herausforderungen.

Die EU-Kommission hat bereits im Herbst 2024 einen unionsrechtskonformen Weg zur Mautbefreiung von rollenden Supermärkten aufgezeigt. Die EU-Verordnung über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr erlaubt es, bestimmte Verkaufsfahrzeuge mit einem Höchstgewicht bis zu 7,5 t, die nur im Umkreis von 100 km vom Unternehmenssitz unterwegs sind, von der Fahrtenschreiberpflicht auszunehmen. Auf Grundlage der EU-Wegekostenrichtlinie wiederum können solche Fahrzeuge von der Lkw-Maut befreit werden. Hierfür ist keine Änderung der europäischen Rechtsakte erforderlich, vielmehr ist eine Anpassung der bundesrechtlichen Normen ausreichend.

Rollende Supermärkte leisten einen unverzichtbaren Beitrag für die Nahversorgung im ländlichen Raum. Besonders für ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen stellen sie oftmals die einzige erreichbare Einkaufsmöglichkeit dar. Die Betriebe tragen somit nicht nur zur Versorgungssicherheit, sondern auch zur sozialen Teilhabe bei. Für die Betreiber rollender Supermärkte bedeutet die Lkw-Maut je nach Fahrstrecke und Fahrzeugtyp zusätzliche monatliche Kosten in etwa vierstelliger Höhe für jedes einzelne Fahrzeug. Werden die Mehrkosten durch Preiserhöhungen auf die Kunden umgelegt, läuft dies dem Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land entgegen. Um den Bestand dieser Versorgungsform zu sichern und Planungssicherheit für die

betroffenen Betriebe zu schaffen, sind alle rechtlichen Möglichkeiten für eine Mautbefreiung von rollenden Supermärkten auszuschöpfen.



## 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)**

### **Erweiterte Möglichkeiten der StVO auch in Bayern nutzen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, das angekündigte innenministerielle Schreiben (IMS) mit ergänzenden Hinweisen zur Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) unverzüglich auszustellen und somit die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in die Lage versetzen, die reformierte StVO im Sinne des Bundesgesetzgebers vor Ort umzusetzen.

Hierbei sollen die Kommunen alle neuen Möglichkeiten im Sinne der Verkehrssicherheit, Verbesserung von Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNVs erhalten. Beispielsweise sollen die Einrichtung von Zebrastreifen erleichtert, Schulstraßen ermöglicht, Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen und in verbundenen Abschnitten einfach angeordnet oder die Einrichtung von Busspuren und Parkraumbewirtschaftung unterstützt werden. Ebenso sollen den Kommunen die Möglichkeiten der StVO eröffnet werden, hinsichtlich der Aufteilung des Straßenraums zum Schutz der Umwelt, des Klimaschutzes, der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung Maßnahmen umzusetzen.

### **Begründung:**

Nach Inkrafttreten der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes am 16. Juli 2025 gilt seit 11. Oktober 2024 mit der 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eine neue StVO. Am 9. April 2025 trat ergänzend die zwölfte Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in Kraft. Hiermit hat der Bundesgesetzgeber neue Spielräume eröffnet: Straßenverkehrsbehörden können nun an zusätzlichen Stellen streckenbezogen Tempo 30 anordnen, erleichtert Zebrastreifen einrichten oder auch Flächen für Rad- und Fußverkehr umwidmen und so Wegstrecken verkürzen und die Aufenthaltsqualität durch weniger Lärm, mehr Stadtgrün gesteigert werden – zusätzlich zu verkehrlichen Gründen nun auch aus Gründen des Klima-, Gesundheits- und Lärmschutzes sowie des Städtebaus. Kommunen erhalten mehr Möglichkeiten, den Parkraum zu ordnen. Außerdem werden die Kommunen durch ein Antragsrecht gestärkt.

Leider warten viele Straßenverkehrsbehörden derzeit auf das angekündigte IMS des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration und vollziehen die bundesrechtlichen Änderungen noch nicht. Dies geht aus einer Vielzahl von Stellungnahmen unterschiedlicher Straßenverkehrsbehörden ausdrücklich hervor. Zwar können die Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich schon jetzt verkehrsrechtliche Anordnungen auf Basis der rechtskräftigen StVO und StVO-VwV tätigen. Dennoch hindert die Straßenverkehrsbehörden in vielen Fällen das Nichtvorliegen des ihnen angekündigten IMS

mit ergänzenden Vollzugshinweise und Konkretisierungen an der Umsetzung der geänderten bundesrechtlichen Vorgaben in der bayerischen Verwaltungspraxis. Zahlreiche aktuelle Stellungnahmen von Straßenverkehrsbehörden verweisen auf das ausstehende IMS und warten in der Sache ab, ohne zu handeln.



## Antrag

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)**

### Vereinfachung und Praxistauglichkeit der KfW-Baudarlehen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene und in den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass die Fördervoraussetzungen und Nachweisverfahren für KfW-Baudarlehen – insbesondere für Neubauten – wesentlich vereinfacht und praxistauglich ausgestaltet werden.

Dabei soll sie darauf hinwirken,

- dass die Berechnung von Treibhausgasemissionen und Primärenergiebedarf künftig auf Grundlage der produktbezogenen Umweltdeklarationen (EPD) der Hersteller erfolgen kann,
- dass ein bundesweit einheitliches Nachweisverfahren („QNG-Basis“ (QNG = offizielles, staatliches Gütesiegel)) geschaffen wird, das unabhängig von der jeweils beauftragten Zertifizierungsinstitution gilt,
- dass zur Erfüllung der Anforderung „Schadstoffvermeidung in Baumaterialien“ eine Produktkennzeichnung „QNG-Ready“ eingeführt wird,
- dass bei Bestandsgebäuden und Sanierungen im Ressourcenpass ausschließlich neu eingesetzte Materialien bilanziert werden müssen.

### Begründung:

Die derzeitigen Anforderungen und Nachweisverfahren der KfW-Förderprogramme sind in der Baupraxis vielfach zu komplex, wenig transparent und innovationshemmend. Eine Vielzahl an Förderstufen, separate Nachweisverfahren und heterogene Zertifizierungsbedingungen erschweren eine fachgerechte Umsetzung und schrecken Bauherinnen und Bauherren ab.

Das Nachweisverfahren für Treibhausgasemissionen und Primärenergiebedarf stützt sich aktuell auf veraltete Rechenwerttabellen, die innovative Baustoffe und klimafreundliche Herstellungsverfahren unzureichend abbilden. Die Hersteller stellen mit den Umweltproduktdeklarationen (EPD) bereits detaillierte, haftungsrechtlich belastbare Nachweise zur Verfügung. Deren Anerkennung würde Bürokratie abbauen, die Arbeit von Planungsbüros erleichtern und den Einsatz ökologisch optimierter Materialien fördern.

Auch das Nachweisverfahren für die Zertifizierungsstufe „KfN mit QNG“ ist uneinheitlich und kostenintensiv, da jede Zertifizierungsstelle eigene Zusatzanforderungen stellt. Ein einheitlicher „QNG-Basis“-Standard unter Federführung des Bundes würde Transparenz, Vergleichbarkeit und Effizienz erhöhen, ohne die freiwillige Vertiefung durch private Zertifizierungen einzuschränken.



Der Nachweis der Schadstoffvermeidung in Baustoffen erfolgt bislang über komplizierte technische Prüfungen, die nur Fachleuten zugänglich sind und den Bauprozess verlangsamen. Eine einfach erkennbare Produktkennzeichnung „QNG-Ready“, analog zum Blauen Engel, würde eine sichere und praxisnahe Lösung schaffen.

Bei Sanierungen ist die derzeit geforderte vollständige CO<sub>2</sub>-Bilanzierung des Gebäudebestands realitätsfern. Für eine ressourcenschonende, aber umsetzbare Klimabilanz genügt es, neu eingebaute Materialien zu dokumentieren. Eine solche Fokussierung stärkt den Erhalt bestehender Strukturen und die Kreislaufwirtschaft.

Mit diesen Anpassungen wird die Förderpraxis der KfW modernisiert, rechtssicher vereinfacht und besser mit den Erfordernissen des Bauwesens und des Klimaschutzes in Einklang gebracht.

Im Einzelnen:

#### Antragsteil 1 – Vereinfachung der Nachweisverfahren

Die Berechnung der Treibhausgasemissionen und des Primärenergiebedarfs soll künftig auf Grundlage der produktbezogenen Umweltdeklarationen (EPD) der Baustoffhersteller erfolgen können. Diese enthalten sämtliche umwelt- und CO<sub>2</sub>-relevanten Daten und gelten als überprüfbar und haftungsrechtlich abgesichert. Einheitliche, von Behörden vorgegebene, aber oft veraltete Rechenwerttabellen und komplizierte Berechnungstools sind aufzugeben. Ziel ist ein wissenschaftlich belastbarer, gleichzeitig praxistauglicher und innovationsfreundlicher Nachweisrahmen.

#### Antragsteil 2 – Einheitliche Nachweisstruktur für QNG-Zertifizierungen

Das derzeitige System unterschiedlicher Zertifizierungsstellen (z. B. DGNB, BNB, NaWoh) ist uneinheitlich und verursacht vermeidbare Mehrkosten.

Der Bund soll daher ein einheitliches Nachweisverfahren („QNG-Basis“) einführen, das für alle Zertifizierungsinstitutionen gilt und den Mindeststandard des Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude abbildet.

Vertiefte Zertifizierungen bleiben dem privaten Sektor vorbehalten (z. B. für Marketingzwecke oder Investorenanforderungen im Sinne der EU-Taxonomie).

#### Antragsteil 3 – Vereinfachter Nachweis der Schadstoffvermeidung

Zur Erfüllung der QNG-Anforderung 3 („Schadstoffvermeidung in Baumaterialien“) soll eine Produktdeklaration „QNG-Ready“ eingeführt werden, die von akkreditierten Fachinstitutionen vergeben werden kann (z. B. nach dem Modell des „Blauen Engels“ oder „Sentinel Haus“). Dadurch entfällt die derzeit komplexe Prüfung auf Einzelproduktebene und die Umsetzung in der Baupraxis wird erheblich beschleunigt.

#### Antragsteil 4 – Praxisgerechte Regelung des Ressourcenpasses

Für Bestandsgebäude und Sanierungen ist die Pflicht zur vollständigen Lebenszyklusanalyse und CO<sub>2</sub>-Bilanzierung des gesamten Gebäudes in der Praxis nicht realisierbar. Künftig soll es ausreichen, im Ressourcenpass nur neu eingesetzte Materialien oder Bauteile zu dokumentieren. Freiwillig können bestehende Bauteile zusätzlich aufgenommen werden. Diese Fokussierung auf neue Materialien stärkt die Kreislaufwirtschaft, fördert den Einsatz von Recyclingbaustoffen und reduziert den bürokratischen Aufwand.



## Antrag

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

### **Staatliche Liegenschaftspolitik neu ausrichten – Vorrang für Erbpacht und nachhaltige Nutzung sichern**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die staatliche Liegenschaftspolitik stärker am Gemeinwohl auszurichten und entsprechend folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Grundsätzlich soll bei für Wohnraumentwicklung geeigneten staatlichen Grundstücken die Vergabe im Erbbaurecht als Regelfall vorgesehen werden.
- Veräußerungen von Grundstücken sollen nur in eng begründeten Ausnahmefällen erfolgen, wenn eine Vergabe im Erbbaurecht nachweislich nicht möglich oder wirtschaftlich unvertretbar ist und die Grundstücke einer Wohnbebauung dauerhaft nicht zugänglich sind.

Eine Veräußerung an Kommunen stellt eine sinnvolle Ausnahme dar, da das Grundstück so weiterhin in öffentlicher Hand verbleibt. Hierbei soll sichergestellt werden, dass die kommunale Nutzung dauerhaft auf gemeinwohlorientierten Wohnraum ausgerichtet wird. Beim Verkauf sollen folgende Prämissen beachtet werden:

- nur mit gemeinwohlorientierter Zweckbindung,
- Rückfallrecht an den Freistaat im Fall einer Zweckänderung,
- ggf. Sicherung eines Vorkaufsrechts des Landes.
- Bei der Entwicklung staatlicher Liegenschaften soll der Umbau und die Umnutzung von Bestandsgebäuden grundsätzlich gegenüber dem Neubau zu bevorzugt werden. Geringere Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu einem Neubau soll in Kauf genommen werden, sofern dadurch Ressourcen geschont, Flächenversiegelung vermieden und schneller bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden kann.
- Diese Zielvorgaben sollen in Art. 63 und Art. 64 der Haushaltsordnung des Freistaates Bayern (Bayerische Haushaltsordnung – BayHO) verankert werden.
- Für die Vergabe im Erbbaurecht soll eine verbindliche Richtlinie erlassen werden, die insbesondere folgende Punkte regelt:
  - Grundsätze zur Festsetzung eines sozial verträglichen Erbbauzinses unter Beachtung der beihilferechtlichen Vorgaben,
  - Zweckbindung auf die Schaffung und Sicherung von bezahlbarem Wohnraum im Sinne des Bayerischen Wohnraumförderungsgesetzes (BayWoFG),
  - Erstzugriffsrechte für Gebietskörperschaften, kommunale Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften sowie weitere gemeinwohlorientierte Akteure.

**Begründung:**

Grund und Boden sind ein knappes, nicht vermehrbares Gut und für die soziale Entwicklung unserer Städte und Gemeinden von zentraler Bedeutung. Mit jeder Grundstücksveräußerung gibt der Freistaat dauerhaft Einflussmöglichkeiten auf Mietpreisbindungen und die Steuerung gemeinwohlorientierter Wohnraumversorgung aus der Hand. Gleichzeitig steigt das Risiko, dass Flächen dauerhaft Spekulationsprozessen ausgesetzt werden.

Die Vergabe im Erbbaurecht ermöglicht dagegen, das Eigentum des Freistaates zu bewahren und dennoch aktiven Wohnungsbau zu fördern. Gleichzeitig kann so langfristig bezahlbarer Wohnraum gesichert und die Daseinsvorsorge gewährleistet werden.

Eine Veräußerung an Kommunen kann jedoch sinnvoll sein. In diesem Fall bleibt die Fläche weiterhin in öffentlicher Hand, und die Kommune kann vor Ort flexibel gemeinwohlorientierten Wohnraum schaffen. Zwar bedeutet dies formal einen Abgang aus dem Grundstocksvermögen des Freistaates, doch ist dies haushaltspolitisch vertretbar, wenn eine dauerhafte Zweckbindung für gemeinwohlorientierten Wohnraum rechtlich abgesichert wird und der öffentliche Einfluss erhalten bleibt.

Ein weiterer Schwerpunkt muss auf dem Umbau vorhandener Gebäude liegen. Bestandsnutzungen sind nicht nur ökologisch vorteilhaft, sondern leisten auch einen Beitrag zur Schonung von Ressourcen und Flächen. Dabei ist eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung nicht ausschlaggebend; eine im Vergleich zum Neubau schlechtere Wirtschaftlichkeit ist hinzunehmen, wenn sie mit klimapolitischen Zielen, Ressourcenschonung und schnelleren Wohnraumgewinnen in Einklang steht.

Damit wird eine Liegenschaftspolitik verankert, die den Bedürfnissen der Bevölkerung nach bezahlbarem Wohnraum gerecht wird, gleichzeitig ökologisch wie sozial verantwortungsvoll handelt und die Steuerungsmöglichkeiten sowohl des Freistaates als auch der Kommunen stärkt.



## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen**

**Antrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Johannes Becher, Jürgen Mistol  
u.a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
Drs. 19/8412**

**Staatliche Liegenschaftspolitik neu ausrichten - Vorrang für Erbpacht und nachhaltige Nutzung sichern**

### **I. Beschlussempfehlung:**

Ablehnung

Berichterstatter: **Tim Pargent**  
Mitberichterstatter: **Michael Hofmann**

### **II. Bericht:**

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat den Antrag mitberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 77. Sitzung am 22. Oktober 2025 beraten und mit folgendem Stimmresultat:  
CSU: Ablehnung  
FREIE WÄHLER: Ablehnung  
AfD: Ablehnung  
B90/GRÜ: Zustimmung  
SPD: Zustimmung  
Ablehnung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 2. Dezember 2025 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:  
CSU: Ablehnung  
FREIE WÄHLER: Ablehnung  
AfD: Ablehnung  
B90/GRÜ: Zustimmung  
SPD: Zustimmung  
Ablehnung empfohlen.

**Josef Zellmeier**  
Vorsitzender