

Stand: 17.05.2026 20:20:25

Initiativen auf der Tagesordnung der 43. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/9837 vom 03.02.2026
2. Initiativdrucksache 19/11576 vom 15.04.2026
3. Initiativdrucksache 19/11684 vom 22.04.2026
4. Initiativdrucksache 19/11103 vom 18.03.2026
5. Initiativdrucksache 19/11152 vom 18.03.2026
6. Initiativdrucksache 19/11407 vom 08.04.2026
7. Initiativdrucksache 19/11681 vom 21.04.2026
8. Initiativdrucksache 19/11710 vom 24.04.2026
9. Initiativdrucksache 19/11712 vom 24.04.2026
10. Initiativdrucksache 19/11713 vom 24.04.2026



Antrag

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

Investitionsschutz für Bayerns Steuerzahler – Verbindliche Standards und Mobilitätsgarantien bei Aufzugsausfällen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, gegenüber der DB InfraGO AG und weiteren infrage kommenden Infrastrukturbetreibern folgende verbindliche Standards durchzusetzen:

1. Einführung der Kalendertag-Regel (Ablösung der ADAM-Statistik)

Die Verfügbarkeit von Aufzügen wird künftig auf Basis von Kalendertagen erfasst. Das ADAM-System (Minuten-Abrechnung) wird als alleiniger Nachweis abgelehnt, da es die Unzuverlässigkeit im Alltag verschleiert.

- Ein Kalendertag gilt als Ausfalltag, wenn eine unplanmäßige Störung insgesamt länger als 60 Minuten andauert.
- Ausnahme Redundanz: Ein Ausfalltag wird nicht angerechnet, wenn am betroffenen Bahnsteig ein zweiter funktionsfähiger Aufzug zur Verfügung steht.
- Ausnahme Wartung: Planmäßige Wartungen gelten nicht als Ausfalltage, sofern sie mindestens sieben Tage im Voraus angekündigt wurden.

2. Transparente Vandalismus-Statistik ohne Strafzahlung

Fälle von Vandalismus sind in der Statistik gesondert auszuweisen. Sie fließen in die Verlässlichkeitsstatistik ein, führen jedoch nicht zu einer Malus-Zahlung, sofern der Schaden polizeilich angezeigt, die Reparatur unverzüglich eingeleitet wurde, und diese nicht länger wie branchenüblich dauert.

3. Einführung eines Malus-Systems für Fördergelder

Angesichts der massiven freiwilligen Leistungen des Freistaates (u. a. das 100-Millionen-Euro-Aktionsprogramm für Stationen) ist ein Malus-System in den Finanzierungsverträgen zu verankern:

- Zielvorgabe: Eine Verlässlichkeit von 99 Prozent der Kalendertage pro Jahr (exkl. Wartung/Vandalismus).
- Sanktion: Bei Unterschreitung durch Verschulden des Betreibers (z. B. Instandhaltungsverzug) ist eine gestaffelte Rückzahlung der Landesfördermittel an den Freistaat zu leisten.

4. Permanente Mobilitätsgarantie (Ersatzverkehr)

Der Betreiber ist verpflichtet, bei jedem unplanmäßigen Aufzugsausfall (über 60 Min. ohne Redundanz) einen barrierefreien Ersatzverkehr (z. B. Taxi/Shuttle) zum nächsten barrierefreien Knotenpunkt zu organisieren und zu finanzieren.

- Bei längerfristigen Ausfällen (z. B. durch Ersatzteilmangel) ist dieser Ersatzverkehr für die gesamte Dauer des Stillstands permanent sicherzustellen.

5. Jährlicher Bericht und BEG-Ranking

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veröffentlicht jährlich die Verfügbarkeitsdaten nach der Kalendertag-Regel im Stationsqualitätsranking.

Begründung:

Die statistische Diskrepanz:

Die derzeitige minutengenaue Erfassung der Bahn verschleiert die reale Belastung. Ein störungsanfälliger Aufzug, der zweimal pro Woche für nur 90 Minuten ausfällt, erreicht nach Bahn-Logik eine Verfügbarkeit von über 98 Prozent. In der Lebensrealität des Fahrgasts ist die Anlage jedoch an fast 30 Prozent der Tage unzuverlässig. Dies führt zu einer realen Nutzbarkeit von lediglich ca. 80 Prozent der Kalendertage.

Schutz von Landesmitteln:

Bayern zahlt freiwillig enorme Summen für den Ausbau (zuletzt 100 Mio. Euro für barrierefreie Stationen). Es ist dem Steuerzahler nicht vermittelbar, dass der Freistaat die Hardware bezahlt, die Bahn aber bei der Wartung versagt. Wer staatliche Fördergelder annimmt, muss für die Funktionsfähigkeit haften.

Verantwortung bei Langzeit-Defekten:

Monatelange Ausfälle wegen fehlender Ersatzteile dürfen nicht das Problem der Fahrgäste sein. Die Pflicht zur Finanzierung eines Ersatzverkehrs – auch über lange Zeiträume – zwingt den Betreiber dazu, Reparaturen zu beschleunigen und Ersatzteile effizienter vorzuhalten.



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)**

Klimaschutzprogramm 2026: Richtung stimmt – doch die Bauwende braucht mehr

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Rahmen der Länderbeteiligung zum Klimaschutzprogramm 2026 mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass folgende Punkte in die weitere Ausgestaltung aufgenommen werden:

- Bestandserhalt und Umnutzung werden konsequent vor Neubau priorisiert.
- Verbindliche Rahmenbedingungen und zielgerichtete Anreize für zirkuläres Bauen werden geschaffen.
- Materialeffizienz und Lebenszyklusbetrachtungen werden unbürokratisch und systematisch in Förderprogramme und -kriterien integriert.
- Planungs- und Investitionssicherheit für alle am Bau Beteiligten werden durch langfristig verlässliche Zielvorgaben und Förderkulissen gewährleistet.
- Fördermittel für Planungsleistungen im Bestand werden substantiell aufgestockt, um komplexe Umnutzungs- und Sanierungsvorhaben zu ermöglichen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, den Landtag bei der Positionierung der Länderbeteiligung aktiv einzubeziehen und insbesondere dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr zeitnah hinsichtlich des Klimaschutzprogramms 2026 zu berichten.

Begründung:

Der Gebäudesektor steht vor einem tiefgreifenden Umbau, um die Klimaziele bis 2045 zu erreichen. Die aktuellen Emissionsdaten verdeutlichen, dass die notwendigen Einsparungen nur realisierbar sind, wenn der Fokus konsequent auf den Bestand gelegt wird – auf Weiterbauen, Umnutzen und intelligentes Transformieren statt Abriss und Neubau.

Wesentliche Elemente einer echten Bauwende fehlen bislang im Klimaschutzprogramm: ein stringentes Konzept für klimaverträgliches Bauen im Bestand, klare Priorisierung von Bestandserhalt, stärkere Förderung zirkulärer Materialkreisläufe sowie bessere Rahmenbedingungen für Planungsbüros und Kommunen.

Leerstehende oder untergenutzte Gebäude bieten erhebliche Potenziale zur Schaffung von Wohnraum und Ressourcenschonung. Um diese Potenziale zu heben, braucht es gezielte Anreize, Planungssicherheit und ausreichende Fördermittel – gerade auch für die frühe Planungsphase, in der über die Nachhaltigkeit von Projekten entschieden wird.

Der Landtag hat ein eigenes Interesse, diese fundamentale Weichenstellung in der Bau- und Klimapolitik mitzugestalten. Daher ist es geboten, dass die Staatsregierung die konstruktiven Vorschläge der Länder aufgreift und das Thema im zuständigen Fachausschuss parlamentarisch behandelt.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Julia Post, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Kerstin Celina, Andreas Hanna-Krahl, Sanne Kurz, Eva Lettenbauer, Gabriele Triebel, Dr. Sabine Weigand, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Frauen müssen übrigens auch mal – Änderung der Versammlungsstättenverordnung

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, § 12 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Versammlungsstätten (Versammlungsstättenverordnung – VStättV) dahingehend zu ändern, dass künftig in Versammlungsstätten eine gleiche Anzahl an Toilettenanlagen für Damen und Herren vorgeschrieben wird.

Begründung:

Die derzeitige Regelung in § 12 VStättV schreibt keine Gleichverteilung von Damen- und Herrentoiletten vor. In der Praxis führt dies dazu, dass Frauen bei Großveranstaltungen regelmäßig erheblich längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen als Männer. Das betrifft nicht nur den Komfort, sondern auch Fragen der Gleichstellung, Teilhabe und Würde.



Antrag

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

Sicherstellung einer kontinuierlichen Holzbauförderung in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. das Bayerische Holzbauförderprogramm fortzuführen und strategisch zu verankern:
 - a) das Bayerische Holzbauförderprogramm (BayFHolz) in seiner bisherigen inhaltlichen Ausrichtung bis zum 31. Dezember 2030 fortzuführen und die derzeit ausgesetzten Verfahren zur Antragstellung unverzüglich wieder zu eröffnen;
 - b) die Förderkonditionen, insbesondere die derzeitige Obergrenze von 200.000 Euro je Baumaßnahme, im Hinblick auf Baukostenentwicklung und Projektgrößen zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen sowie das Programmvolumen gegebenenfalls auszuweiten;
 - c) die Verwendung von Holz als zentralen Baustoff insbesondere für kommunale Gebietskörperschaften, kommunale Wohnungsbauprojekte sowie für den mehrgeschossigen Wohnungsbau verbindlich in der bayernweiten Wohn- und Klimastrategie zu verankern;
2. die Auswirkungen des Programmauslaufs zu evaluieren und Perspektiven für die Bauwende aufzuzeigen:
 - a) die strukturellen klimapolitischen und wirtschaftlichen Effekte eines Auslaufens des Förderprogramms transparent zu analysieren und dem Landtag hierüber schriftlich zu berichten;
 - b) konkrete Vorschläge für eine Weiterentwicklung des Programms vorzulegen, insbesondere im Hinblick auf eine stärkere Einbindung kommunaler Wohnungsgesellschaften sowie die gezielte Förderung kleinerer mehrgeschossiger und generationenübergreifender Bauprojekte;
 - c) ergänzend die Förderung alternativer nachhaltiger Baustoffe im Gebäudebereich systematisch zu prüfen, um die Transformation hin zu einer klimaneutralen Bauweise in Bayern nicht zu verlangsamen.

Begründung:

Mit der BayFHolz unterstützt der Freistaat Bauvorhaben in Holzbauweise, um langfristig gebundenen Kohlenstoff in Gebäuden zu sichern und die Klimaneutralität Bayerns voranzubringen. Nach derzeitiger Verwaltungspraxis läuft die Richtlinie zum 31. Dezember 2026 aus; neue Förderanträge werden bereits nicht mehr angenommen. Eine Verlängerung ist bislang nicht vorgesehen.

Damit wird ein zentrales Instrument klimafreundlichen Bauens faktisch beendet. Seit Einführung wurden rund 510 Vorhaben mit einem Gesamtvolumen von etwa 58 Mio. Euro gefördert. Unterstützt wurden insbesondere Neubau, Erweiterung und Aufstockung kommunaler Gebäude, etwa Verwaltungsgebäude, Schulen, Pflege- und Behinderteneinrichtungen sowie Kindertagesstätten ab 300 m² Bruttogrundfläche sowie mehrgeschossige Wohngebäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 mit mindestens drei Wohneinheiten und entsprechende Aufstockungen.

Die Förderung erfolgt als Zuschuss von 500 Euro pro Tonne im Holz gebundenem Kohlenstoff, mit einer Bagatellgrenze von 25.000 Euro und einer Obergrenze von 200.000 Euro je Baumaßnahme. Zuwendungsempfänger sind kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände ebenso wie private und öffentliche Investoren mit sozialer oder öffentlicher Zweckbindung.

Die Einstellung des Programms schwächt ein konkret messbares Klimaschutzinstrument im Gebäudesektor. Holzbau reduziert graue Emissionen, bindet CO₂ langfristig in der Bausubstanz und stärkt zugleich regionale Wertschöpfungsketten in Forstwirtschaft und Holzhandwerk. Angesichts des weiterhin hohen Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum in Bayern ist es widersprüchlich, ein Instrument auslaufen zu lassen, das nachhaltige Bauweisen im kommunalen und mehrgeschossigen Wohnungsbau gezielt unterstützt.

Auch die Argumentation, der Holzbau sei inzwischen vollständig wettbewerbsfähig und bedürfe keiner Förderung mehr, greift zu kurz. Förderprogramme entfalten ihre Wirkung gerade in Transformationsphasen: Sie setzen verlässliche Investitionssignale, schaffen Planungssicherheit und beschleunigen die Marktdurchdringung klimafreundlicher Bauweisen. Die Aussetzung der Antragstellung führt demgegenüber zu Unsicherheit und bremst Planungs- und Investitionsentscheidungen im kommunalen wie im privaten Bereich.

Die Verlängerung und strategische Weiterentwicklung der Holzbauförderung ist daher erforderlich, um die Bauwende in Bayern ökologisch wirksam, sozial ausgewogen und wirtschaftlich tragfähig zu gestalten.



Antrag

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

Pendlerinnen und Pendlern nicht in den Rücken fallen – Stark frequentierte Knotenpunkte entlasten

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag lehnt die von der Deutschen Bahn ins Spiel gebrachte geplante Reduzierung des Zugangebotes im Regionalverkehr um bis zu 25 Prozent, um die stark frequentierten Knotenpunkte zu entlasten, ab.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, weiterhin im bisherigen Umfang Zugkilometer zu bestellen und so das ohnehin schon reduzierte Angebot aufrecht zu erhalten.

Begründung:

In verschiedenen Medien wurde thematisiert, dass die Task Force des Bundesministeriums für Verkehr und der Bahn erwägt, zur Entlastung der Knotenpunkte das Zugangebot als Ultima Ratio zu reduzieren. Die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG unterstützt diese Forderungen und präzisierte, dass vor allem der Regionalverkehr reduziert werden solle. Vermeintlich würde eine solche Reduktion dabei helfen, besonders stark ausgelastete Knotenpunkte zu entlasten und die Pünktlichkeit zu verbessern. Pauschale Forderungen solch tiefer Einschnitte in das Zugangebot verbreiten Unsicherheit und kommunizieren den Bürgern, dass der Zugverkehr auf dem Land und auf stark frequentierten Strecken wie Augsburg–München stärker eingeschränkt wird, als dies schon aktuell der Fall ist.

Dass stark frequentierte Knotenpunkte entlastet werden müssen, steht außer Frage. Dass jedoch wie so häufig der Rotstift dort angesetzt werden soll, wo ohnehin schon kaum Angebot besteht, ist unverantwortlich. In ländlichen Gebieten ist der Zugverkehr bereits jetzt sehr dünn, denn erst im letzten Jahr wurden 500 000 Zugkilometer abgestellt – vorrangig im Regionalverkehr.

Viele Menschen – vor allem Pendlerinnen und Pendler – werden die Bahn als Verkehrsmittel komplett aufgeben. Wenn weniger Züge fahren, werden die Züge, die fahren nur noch voller. Dies würde wiederum zu weniger Absatz für das Deutschlandticket und andere Tarife bedeuten und Menschen vermehrt zurück zum Auto drängen. Dies kann eine Abwärtsspirale verursachen, in der weniger Absatz von Tickets und sinkendes Interesse an der Bahn als Vorsatz genutzt werden, weitere Kürzungen zu veranlassen.

Die vermeintlichen Vorteile solcher Maßnahmen sind dabei überschaubar, denn es wäre nur eine minimale Verbesserung der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit zu erwarten. Wenn schon Reduktionen im Raum stehen, sollte man diese mit Maß angehen und andere Optionen zur Verbesserung der Situation in Erwägung ziehen. Aber wie auch schon in den letzten Jahrzehnten scheint bei Problemen mit dem Zugverkehr nur eine

Lösung in den Augen des Freistaates zu existieren: Immer weiter kaputtsparen, ausdünnen, abbestellen und Menschen in Autos zwingen. Das hat bisher nichts verbessert und wird die Lage auch in Zukunft nur weiter verschlechtern.



Antrag

der Abgeordneten **Andreas Jurca, Andreas Winhart, Johann Müller** und
Fraktion (AfD)

Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge aufheben – Öffentlichen Parkraum fair bewirtschaften

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Gebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 10 Satz 3 Zuständigkeitsverordnung auf öffentlichen parkgebührenpflichtigen Flächen in Bayern aufzuheben.

Begründung:

Die Gebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf öffentlichen parkgebührenpflichtigen Flächen in Bayern ist nicht länger vermittelbar. Während Bürger, Pendler und Besucher für die Nutzung knappen öffentlichen Parkraums regulär bezahlen müssen, hält der Freistaat für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen weiterhin an einem pauschalen Sonderprivileg fest. Der Fahrzeugantrieb allein ist kein sachgerechter Grund, einzelne Nutzergruppen dauerhaft von Parkgebühren zu befreien.

Hinzu kommt ein offenkundiger Wertungswiderspruch im Handeln der Staatsregierung. Der Freistaat beendet zugleich die bisherige Möglichkeit des kostenfreien Ladens privater Elektro- und Hybridfahrzeuge durch Beschäftigte und Besucher staatlicher Dienststellen und schafft hierfür in der Staatsverwaltung flächendeckend neue Einnahmetitel für die Abgabe von Ladestrom. In zahlreichen Einzelplänen werden bereits konkrete Einnahmen angesetzt, in weiteren Bereichen zumindest entsprechende Leertitel vorgesehen. Die bislang bezifferten Ansätze summieren sich auf rund 350.000 Euro im Jahr 2026 und rund 410.000 Euro im Jahr 2027.

Wenn aber selbst das kostenlose Laden an staatlichen Dienststellen nicht mehr aufrechterhalten werden soll und der Freistaat stattdessen künftig flächendeckend Einnahmen aus kostenpflichtigen Ladevorgängen erwartet, ist erst recht nicht ersichtlich, warum an anderer Stelle weiterhin ein pauschales kostenloses Parken für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen gewährt werden soll. Wer staatliche Sonderprivilegien aus fiskalischen Gründen zurücknimmt, kann gebührenfreie Vorrechte im öffentlichen Parkraum nicht gleichzeitig weiter rechtfertigen.

Öffentlicher Parkraum ist gerade in Innenstädten und Ballungsräumen knapp. Seine Nutzung muss nach nachvollziehbaren, allgemeinen und für alle geltenden Regeln erfolgen. Gebührenbefreiungen für einzelne Antriebsformen verzerren die Parkraumbewirtschaftung, schwächen die Einnahmemöglichkeiten der öffentlichen Hand und schaffen neue Ungleichbehandlungen zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen mag ursprünglich als Förderinstrument gemeint gewesen sein. Dauerhafte Gebührenprivilegien im knappen öffentlichen Raum sind jedoch weder zielgenau noch ordnungspolitisch überzeugend. Wenn der Freistaat

selbst beim kostenlosen Laden zurückrudert und hierfür im Haushalt zusätzliche Einnahmen einplant, ist auch das kostenlose Parken mit E-Kennzeichen konsequenterweise zu beenden.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Christian Zwanziger, Gabriele Triebel, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Kerstin Celina, Andreas Hanna-Krahl, Sanne Kurz, Eva Lettenbauer, Julia Post, Dr. Sabine Weigand** und Fraktion (**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**)

Berichts Antrag: Mehr Teilhabe und weniger Bürokratie durch ein Deutschlandticket für alle Schülerinnen und Schüler

Der Landtag wolle beschließen:

Angesichts des hohen bürokratischen Aufwands bei der derzeitigen Organisation der Schülerbeförderung sowie bestehender Ungleichheiten beim Zugang zu Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe junger Menschen wird die Staatsregierung aufgefordert, dem Landtag sowie im Ausschuss für Bildung und Kultus über die Möglichkeiten der Einführung eines vergünstigten beziehungsweise kostenfreien Deutschlandtickets (D-Ticket) für alle Schülerinnen und Schüler zu berichten. Die Fragestellungen sind dabei, soweit möglich, differenziert nach Schülerinnen und Schülern an Grundschulen sowie an weiterführenden Schulen zu betrachten.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen berücksichtigen:

- Welchen Zeitplan verfolgt die Staatsregierung bei der Erstellung eines Konzepts für ein vergünstigtes D-Ticket für Schülerinnen und Schüler? Welche Szenarien (Klassenstufe, Berechtigtenkreis, Preis) werden von dem Konzept erfasst?
- Wie hoch sind die derzeitigen Gesamtausgaben des Freistaates für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler, wenn sämtliche relevanten Positionen berücksichtigt werden (z. B. Zuschüsse an Kommunen und Landkreise für die Schülerbeförderung oder Ausgleichszahlungen an Verkehrsverbände für Mindereinnahmen durch das 365-Euro-Ticket)?
- Wie hoch schätzt die Staatsregierung die Gesamtausgaben der Kommunen für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler pro Jahr?
- Welche Kosten würden dem Freistaat neben den Ticketkosten weiterhin entstehen, wenn allen Schülerinnen und Schülern ein Deutschlandticket zur Verfügung gestellt werden würde (z. B. für die Organisation und Finanzierung zusätzlicher Schülerverkehre oder spezieller Schulbusangebote, bürokratischer Aufwand für Abrechnung mit den Kommunen)? Wie schätzt die Staatsregierung die Unterschiede ein, je nachdem, ob ein kostenfreies oder ein vergünstigtes D-Ticket eingeführt würde?
- Inwiefern könnte ein D-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen, etwa durch eine wachsende Zahl regelmäßiger Nutzerinnen und Nutzer sowie eine frühzeitige Bindung junger Menschen an den ÖPNV?
- Welche staatlichen und kommunalen Stellen sind derzeit mit der Bearbeitung von Anträgen und Anliegen im Zusammenhang mit der Schülerbeförderung befasst (z. B. Staatsministerien, Regierungen, Landratsämter, kreisfreie Städte, Gemein-

den und Schulen)? Wie hoch schätzt die Staatsregierung den bürokratischen Aufwand dabei in Summe ein? Wie verändert sich dieser Aufwand nach Einschätzung der Staatsregierung mit Einführung eines vergünstigten D-Tickets, wie verändert sich dieser Aufwand mit Einführung eines kostenfreien D-Tickets?

- Welche Auswirkungen eines vergünstigten Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler auf die Verbesserung der Bildungsgerechtigkeit – insbesondere im Hinblick auf die Entlastung bei Schulfahrten und Unterrichtsgängen, die bislang von den Eltern zu tragen sind – erwartet die Staatsregierung? Erwartet die Staatsregierung Effekte durch die Einführung eines vergünstigten/kostenfreien D-Tickets auf die Bildungsgerechtigkeit in Hinblick auf außerschulische Bildungsangebote und Feriengestaltung?
- Welchen induzierten Verkehr erwartet die Staatsregierung durch die Einführung eines vergünstigten beziehungsweise kostenfreien Deutschlandtickets für alle Schülerinnen und Schüler? Inwieweit muss das ÖPNV-Angebot deshalb ausgeweitet werden? Welche Kosten verursacht das?

Begründung:

Der Freistaat gewährt Schulwegkostenfreiheit derzeit nur unter engen Voraussetzungen. Schülerinnen und Schüler müssen mindestens zwei Kilometer (Grundschule) beziehungsweise drei Kilometer (weiterführende Schulen) von der Schule entfernt wohnen und zudem die nächstgelegene geeignete Schule besuchen. Ausnahmen gelten bei Einzelfallprüfung bei besonders beschwerlichen oder gefährlichen Schulwegen. Wird Schulwegkostenfreiheit gewährt, wird grundsätzlich das jeweils wirtschaftlichste Ticket erstattet. Ab der 11. Jahrgangsstufe ist darüber hinaus eine Eigenbeteiligung von bis zu 320 Euro pro Schülerin bzw. Schüler und bis zu 490 Euro pro Familie und Schuljahr vorgesehen.

Die derzeitige Regelung führt sowohl zu einem hohen bürokratischen Aufwand als auch zu erheblichen Unterschieden bei der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe junger Menschen. Während einige Schülerinnen und Schüler gar keine Fahrkarte erhalten, bekommen andere lediglich ein Streckenticket für den Schulweg in den Monaten September bis Juli, wiederum andere ein Jahresticket für ihren jeweiligen Verkehrsverbund.

Selbstständige Mobilität ist jedoch ein zentraler Faktor für gesellschaftliche Teilhabe und persönliche Entwicklung und sollte nicht von dem sozioökonomischen Hintergrund der Schülerinnen und Schüler abhängen.

Ein D-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler würde einen wichtigen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit leisten. Gleichzeitig würde ein einheitliches Ticketmodell den bürokratischen Aufwand für Behörden und Eltern enorm reduzieren und jungen Menschen frühzeitig einen einfachen Zugang zum ÖPNV ermöglichen.



Antrag

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

Bericht zur Übernachtung von rund 500 Passagieren in Flugzeugen am 19. Februar 2026 und zur Servicequalität am Flughafen München

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Landtag zu folgenden Fragestellungen zu berichten:

- Welche konkreten witterungsbedingten Ereignisse (insbesondere Schneefall) am 19. Februar 2026 am Flughafen München haben zu den erheblichen Betriebsstörungen geführt und wie häufig treten solche Wetterbedingungen am Flughafen München auf?
- Warum mussten infolge dieser Witterungsbedingungen etwa 500 Passagiere über Nacht in Flugzeugen verbleiben, insbesondere
 - warum wurde ein Aussteigen der Passagiere nicht möglich oder nicht organisiert,
 - welche Engpässe bestanden bei Abstellpositionen, Enteisung, Bodenabfertigung oder Terminalkapazitäten?
- Inwieweit sind die bestehenden Winterdienst- und Notfallkonzepte des Flughafens München geeignet, starke Schneefälle zu bewältigen, und wurden diese am genannten Tag vollständig und ordnungsgemäß umgesetzt?
- Welche Rolle haben die Münchner Flughafen GmbH (FMG) sowie ihre Tochtergesellschaften bei der Entstehung und Bewältigung der Situation gespielt, insbesondere im Hinblick auf:
 - Winterdienst und Schneeräumung,
 - Flugzeugabfertigung und Enteisung,
 - Passagierbetreuung und Informationsmanagement?
- Welche Maßnahmen wurden während der Nacht konkret ergriffen, um die Situation der betroffenen Passagiere zu verbessern (Versorgung, Betreuung, Kommunikation)?
- Haben nach Auffassung der Staatsregierung die Leistungen der Münchner Flughafen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften unter den gegebenen Witterungsbedingungen den Anforderungen entsprochen?
- Welche Aufsichts- und Einflussmöglichkeiten nimmt die Staatsregierung gegenüber der Münchner Flughafen GmbH wahr, insbesondere vor dem Hintergrund der Beteiligung des Freistaates?
- Wie stellt die Staatsregierung die Qualität und Krisenfestigkeit der Leistungen der Münchner Flughafen GmbH und ihrer Tochtergesellschaften sicher, insbesondere im Hinblick auf extreme Wetterlagen?

- Welche Konsequenzen und Verbesserungsmaßnahmen werden aus den Ereignissen gezogen, um sicherzustellen, dass Passagiere auch bei starkem Schneefall künftig nicht in vergleichbarer Weise beeinträchtigt werden?

Begründung:

Am 19. Februar 2026 kam es am Flughafen München infolge starken Schneefalls zu erheblichen Störungen im Flugbetrieb. In diesem Zusammenhang mussten Berichten zufolge rund 500 Passagiere über Nacht in Flugzeugen verbleiben. Auch wenn extreme Witterungsbedingungen grundsätzlich zu Beeinträchtigungen im Luftverkehr führen können, wirft ein derartiger Vorfall Fragen hinsichtlich der organisatorischen Vorbereitung, der Krisenbewältigung und der Qualität der Serviceleistungen auf.

Gerade bei vorhersehbaren Wetterereignissen wie Schneefall ist zu erwarten, dass entsprechende Winterdienst- und Notfallkonzepte vorhanden und wirksam umgesetzt werden, um die Auswirkungen auf Passagiere möglichst gering zu halten. Die Tatsache, dass eine größere Zahl von Reisenden über Nacht nicht aus den Flugzeugen aussteigen konnte, deutet darauf hin, dass entweder Kapazitätsgrenzen erreicht wurden oder organisatorische Defizite bestanden haben könnten.

Der Flughafen München ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt. Daraus ergibt sich ein besonderes öffentliches Interesse an einem funktionierenden Krisenmanagement sowie an einer hohen Qualität der Leistungen – auch unter schwierigen Witterungsbedingungen.

Der Flughafen München wird von der Flughafen München GmbH betrieben, an der der Freistaat mit 51 Prozent beteiligt ist. Der Landtag hat daher ein berechtigtes Interesse daran zu klären, inwieweit die witterungsbedingten Einschränkungen unvermeidbar waren oder ob strukturelle bzw. organisatorische Verbesserungen erforderlich sind. Ebenso ist zu untersuchen, wie die Staatsregierung im Rahmen ihrer Beteiligungs- und Aufsichtsfunktion die Leistungsfähigkeit und Krisenfestigkeit der Flughafenbetreiber sicherstellt.

Ein Bericht der Staatsregierung ist erforderlich, um Transparenz herzustellen, mögliche Schwachstellen zu identifizieren und die Grundlage für Verbesserungen im Interesse der Passagiere und der Infrastruktur des Luftverkehrsstandorts Bayern zu schaffen.



Antrag

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

Bayerische Transitwege schützen – Konsequentes Vorgehen gegen illegale Kabotage durch ausländische Frachtführer nach französischem Vorbild

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Hinblick auf die

- Stärkung der Straßenkontrollen die bayerischen Kontrollgruppen für den Schwerverkehr (SVKG) der Polizei personell und technisch (insbesondere durch mobile DSRC-Fernauslesesysteme) so zu unterstützen, dass die Kontrolldichte bei ausländischen Fahrzeugen auf den bayerischen Haupttransitachsen auf Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht und die Sicherheit und Ordnung signifikant erhöht wird.
- Prüfung administrativer Tätigkeitsverbote eine rechtliche Prüfung einzuleiten, inwieweit im Rahmen der bayerischen Vollzugshoheit bei schwerwiegenden und systematischen Verstößen insbesondere gegen das Wettbewerbsrecht (Kartellrecht) gegen ausländische Unternehmen – analog zum französischen Modell – einjährige Tätigkeitsverbote für das bayerische Staatsgebiet verhängt werden können.
- Initiative zur Änderung des Bundesrechts über den Bundesrat eine Gesetzesinitiative zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) einzubringen, um befristete Kabotageverbote gegen unzuverlässige ausländische Firmen bundesweit rechtssicher als Regelsanktion zu verankern.
- jährliche Berichterstattung dem Landtag jährlich einen Bericht über die Anzahl der kontrollierten ausländischen Fahrzeuge sowie die Art, Schwere und geografische Verteilung der festgestellten Kabotageverstöße in Bayern vorzulegen.

Begründung:

Die hohen Treibstoffpreise setzen Transportunternehmen derzeit unter großen Druck. Zugleich ist Bayern als zentrales europäisches Transitland in besonderem Maße von illegaler Kabotage betroffen. Ausländische Transportunternehmen umgehen zunehmend die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, indem sie das zulässige Kontingent an Binnenverkehren systematisch überschreiten. Diese Verstöße gegen geltendes Recht führen zu einem unlauteren und ruinösen Preiswettbewerb, der die Existenzgrundlage des bayerischen Transportgewerbes gefährdet.

Das europäische Recht lässt Einschränkungen der Dienstleistungsfreiheit bei Verstößen gegen die Sicherheit und Ordnung oder das Wettbewerbsrecht zu. Frankreich hat bereits mit einer Verschärfung des nationalen Rechts reagiert und ermöglicht es den Behörden, gegen rückfällige Unternehmen einjährige Kabotageverbote auszusprechen.

Der Freistaat muss seine staatliche Eigenständigkeit nutzen, um durch technische Innovation und administrative Härte auf den Autobahnen einen vergleichbaren Schutzeffekt für den heimischen Markt zu erzielen. Ziel des Antrags ist es, den Kontrolldruck dort zu maximieren, wo die Verstöße stattfinden – auf der Straße –, ohne die bayerische Unternehmerschaft mit zusätzlicher Bürokratie zu belasten.



Antrag

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

Abschaffung der Luftverkehrsteuer – Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und bayerischen Luftfahrt sichern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene, insbesondere im Bundesrat, sowie gegenüber der Bundesregierung mit Nachdruck dafür einzusetzen, das Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) mit dem Ziel zu ändern, die Luftverkehrsteuer vollständig abzuschaffen.

Begründung:

Die deutsche und europäische Luftfahrtbranche befindet sich aktuell in einer angespannten Lage. Auslöser ist insbesondere die jüngste Entwicklung auf den Energiemärkten infolge geopolitischer Konflikte. So hat sich der Preis für Kerosin innerhalb weniger Wochen nahezu verdoppelt und liegt inzwischen bei bis zu rund 1.800 US-Dollar pro Tonne.

Parallel dazu warnen europäische Flughafenverbände vor einem drohenden Versorgungsengpass bei Flugtreibstoff, der bereits innerhalb weniger Wochen eintreten könnte und erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr sowie die gesamte Wirtschaft hätte.

Ein solcher Engpass würde nicht nur den Flugverkehr selbst beeinträchtigen, sondern auch weitreichende wirtschaftliche Folgen haben. Der Luftverkehr ist ein zentraler Bestandteil moderner Volkswirtschaften: Er sichert Millionen Arbeitsplätze, ermöglicht internationale Handelsströme und ist unverzichtbar für Export, Tourismus und Standortattraktivität. In Europa trägt die Luftfahrt jährlich rund 851 Mrd. Euro zur Wirtschaftsleistung bei und sichert etwa 14 Millionen Arbeitsplätze.

Gerade für den exportorientierten Wirtschaftsstandort Deutschland und den international stark verflochtenen Freistaat ist eine leistungsfähige und wettbewerbsfähige Luftverkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Flughäfen wie München sind wichtige Drehkreuze für Wirtschaft, Wissenschaft und Tourismus. Einschränkungen im Luftverkehr wirken sich daher unmittelbar auf Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand aus.

Vor diesem Hintergrund stellt die Luftverkehrsteuer einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil für deutsche Fluggesellschaften und Flughäfen dar. Während die Branche bereits massiv durch steigende Treibstoffkosten, drohende Versorgungsengpässe und internationale Konkurrenz belastet wird, verschärft die Luftverkehrsteuer die Situation weiter.

Die Abschaffung der Luftverkehrssteuer ist daher ein notwendiger Schritt, um

- die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und bayerischen Luftfahrt zu stärken,
- zusätzliche Belastungen für Unternehmen und Verbraucher zu reduzieren,
- die internationale Anbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu sichern,
- negative Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung zu vermeiden.

Angesichts der aktuellen Krisensituation mit stark gestiegenen Treibstoffkosten und drohenden Engpässen ist ein entschlossenes Handeln auf Bundesebene erforderlich.