

Stand: 15.06.2026 18:56:42

Initiativen auf der Tagesordnung der 44. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/11797 vom 28.04.2026
2. Initiativdrucksache 19/11798 vom 28.04.2026
3. Initiativdrucksache 19/11819 vom 30.04.2026
4. Initiativdrucksache 19/11931 vom 06.05.2026
5. Initiativdrucksache 19/11948 vom 06.05.2026
6. Initiativdrucksache 19/12183 vom 01.06.2026
7. Initiativdrucksache 19/12184 vom 01.06.2026
8. Initiativdrucksache 19/12196 vom 01.06.2026
9. Initiativdrucksache 19/12199 vom 01.06.2026
10. Initiativdrucksache 19/12197 vom 28.05.2026
11. Initiativdrucksache 19/12288 vom 09.06.2026
12. Initiativdrucksache 19/12304 vom 09.06.2026



Antrag

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

Planungsdauer, Planungsschritte und Planungskosten der Stadt-Umland-Bahn (StUB) Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach sowie Kontrolle der staatlichen Fördermittel

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Landtag über die Verwendung von Fördermitteln des Freistaates bei der Planung der StUB zu berichten:

1. zu Planungsdauer und -verlauf:
 - die gesamte bisherige Planungsdauer des Projekts StUB seit den ersten Voruntersuchungen Anfang der 1990er Jahre,
 - die einzelnen Planungsschritte (insbesondere Machbarkeitsstudien, Variantenuntersuchungen, standardisierte Bewertungen sowie vorbereitende Planungen zum Planfeststellungsverfahren),
 - die jeweiligen Gründe für wiederholte Prüfungen und Verzögerungen im Planungsprozess.
2. zu Planungskosten:
 - die bislang angefallenen Planungskosten, aufgeschlüsselt nach Planungsschritten und Zeitabschnitten,
 - die Kosten solcher Planungsschritte, deren Ergebnisse im weiteren Verfahren nicht mehr verwertet wurden,
 - die voraussichtlich noch entstehenden Planungskosten bis zum Abschluss der Planung.
3. zu Fördermitteln des Freistaates:
 - die Höhe der vom Freistaat gewährten Zuschüsse zur Planung der StUB,
 - die rechtlichen Grundlagen und Förderbedingungen dieser Zuschüsse.
4. zur Kontrolle der Mittelverwendung:
 - die Verfahren und Instrumente, mit denen der Freistaat die sachgemäße Verwendung der Fördermittel kontrolliert,
 - die konkreten Berichtspflichten und Prüfmechanismen gegenüber den Vorhabenträgern.
5. zu Sanktionen bei Fehlverwendung:
 - welche Sanktionen bei nicht zweckentsprechender Verwendung der Fördermittel vorgesehen sind (z. B. Rückforderungen),
 - ob und in welchen Fällen solche Sanktionen im Zusammenhang mit der StUB oder vergleichbaren Projekten bereits verhängt wurden.

Begründung:

Die Planung der StUB reicht bis in die frühen 1990er Jahre zurück, obwohl bereits damals positive Bewertungen der Wirtschaftlichkeit vorlagen. Dennoch ist ein Baubeginn erst für die späten 2020er Jahre vorgesehen.

Gleichzeitig wurde das Projekt wiederholt untersucht und bewertet, ohne dass der Planungsprozess zu einem zeitnahen Abschluss geführt hätte.

Die Staatsregierung hat in einer Schriftlichen Anfrage vom 2. März 2026 (Drs. 19/9806) zentrale Fragen zur Anzahl der Studien, zu deren Kosten sowie zur detaillierten Aufschlüsselung der Planungskosten nicht beantwortet und auf die Zuständigkeit der Vorhabenträger verwiesen.

Vor dem Hintergrund erheblicher finanzieller Mittel, die der Freistaat im Rahmen der Förderung – etwa nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – für Planung und Umsetzung bereitstellt, besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an Transparenz hinsichtlich

- der Effizienz des Planungsprozesses,
- der Verwendung staatlicher Mittel,
- der Wirksamkeit staatlicher Kontrollmechanismen.

Zwar erfolgt laut Staatsregierung eine nachgelagerte Prüfung der Mittelverwendung mit der Möglichkeit der Rückforderung bei Fehlverwendung und entsprechende Sanktionen wurden bereits verhängt.

Eine detaillierte parlamentarische Aufarbeitung hierzu ist bislang jedoch nicht erfolgt.

Der Berichts Antrag ist daher erforderlich, um die offenen Fragen zu klären, Transparenz herzustellen und eine fundierte parlamentarische Kontrolle sicherzustellen.



Antrag

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

Bericht über Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) in Betonschwellen im bayerischen Schienennetz

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr sowie dem Landtag einen umfassenden Bericht vorzulegen, aus dem hervorgeht,

- wie viele Betonschwellen im bayerischen Schienennetz aufgrund der bei ihrer Produktion verwendeten Gesteinsart potenziell von der Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR, sogenannter Betonkrebs) betroffen sind,
- auf welchen Streckenabschnitten in Bayern diese Schwellen verbaut wurden,
- in welchem Umfang bereits Untersuchungen, Überprüfungen oder Austauschmaßnahmen erfolgt sind bzw. derzeit durchgeführt werden,
- ob und in welchem Zeitraum ein vollständiger Austausch aller betroffenen Schwellen möglich ist,
- welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Betriebssicherheit des gesamten Schienennetzes in Bayern sicherzustellen,
- welche finanziellen Mittel für Überprüfung, Instandhaltung und Austausch der betroffenen Schwellen veranschlagt werden.

Begründung:

Als Ursache des Eisenbahnunfalls von Burgrain geht die Deutsche Bahn bislang von durch „Betonkrebs“ geschwächten Schwellen aus. In der Folge tauschte sie auf der betroffenen Strecke die Schwellen aus und begann bundesweit mit dem Austausch von rund 200 000 Betonschwellen gleicher Bauart.

Am 22. November 2022 teilte die Deutsche Bahn mit, dass weitere Untersuchungen ergeben hätten, dass eine bestimmte Gesteinsart, die bei der Produktion der Betonschwellen verwendet wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. In der Folge wurden zusätzlich rund 130 000 Betonschwellen anderer Hersteller mit derselben Gesteinsart einer Überprüfung unterzogen.

Die Deutsche Bahn prognostiziert für den Austausch der betroffenen Schwellen Kosten in dreistelliger Millionenhöhe.

Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches öffentliches Interesse daran zu klären, in welchem Umfang das bayerische Schienennetz betroffen ist und ob die Betriebssicherheit dauerhaft gewährleistet werden kann. Ein transparenter Bericht der DB InfraGO AG ist daher erforderlich, um Risiken frühzeitig zu erkennen und geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung eines sicheren Bahnverkehrs in Bayern zu gewährleisten.



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)**

Bericht der Staatsregierung über die Konditionen im Bayerischen Zinsverbilligungsprogramm

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr am 2. April 2026 angekündigt hat, die Konditionen im Bayerischen Zinsverbilligungsprogramm zu verbessern, darunter die Einführung eines Kinderzuschusses in Höhe von 5.000 Euro je Kind sowie die Senkung der Mindesteigenkapitalquote von 20 auf 15 Prozent.

Vor diesem Hintergrund wird die Staatsregierung aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bauen und Verkehr zu folgenden Punkten zu berichten:

- genaue Gestaltung des Kinderzuschusses (5.000 Euro je Kind), insbesondere Voraussetzungen, Anrechnung auf Eigenkapital, maximale Förderhöhe pro Familie und Beantragungsmodalitäten
- Einkommensgrenzen für das Bayerische Zinsverbilligungsprogramm (aktuell pro Haushaltsgröße, inkl. Pauschalen/Freibeträge) und ob der Zuschuss ausschließlich oder priorisiert einkommensschwachen Haushalten (z. B. unter 60.000 Euro Haushaltseinkommen) zusteht
- Vergleich zum früheren Baukindergeld (Zuschuss vs. Darlehen, Einkommensgrenzen, Zielgruppenfokus, Höhe und Laufzeit) sowie geplante Auswirkungen auf einkommensschwache Familien und inwiefern es angesichts von Medienberichten¹ Veränderungen beim bisherigen Zuschuss für Kinder in Höhe von 7.500 Euro je Kind bei den Wohnraumförderbestimmungen gibt
- Kompatibilität und Auffindbarkeit zu weiteren Förderungen im Bund und in Bayern bei der Antragstellung
- Zeitplan für die Aktualisierung der Förderbedingungen auf bayernlabo.de und geplante Aufklärungsmaßnahmen
- wie die Evaluierbarkeit der Förderung gewährleistet wird

¹ Vgl. <https://www.sueddeutsche.de/bayern/bayern-kinderbonus-immobilienkauf-aenderungen-kritik-kuerzung-li.3465843?reduced=true>

Begründung:

Das Bayerische Zinsverbilligungsprogramm soll Familien mit niedrigem bis durchschnittlichem Einkommen beim Bau oder Erwerb von selbstgenutztem Wohneigentum unterstützen und kann auf das Eigenkapital angerechnet werden.

Aus den derzeitigen Förderbedingungen auf der Website der Bayerischen Landesbodenkreditanstalt (BayernLabo) geht jedoch nicht klar hervor, ob und wie die Förderung gezielt einkommensschwache Haushalte priorisiert oder ob sie allen antragsberechtigten Familien mit Kindern unabhängig vom Einkommen innerhalb der allgemeinen Grenzen zugänglich ist. Das Programm richtet sich generell an Haushalte mit niedrigem bis durchschnittlichem Einkommen unterhalb der in Art. 11 Bayerisches Wohnraumförderungsgesetz festgelegten Grenzen (z. B. ca. 28.060 Euro Bruttoeinkommen für eine Person, mit Pauschalen und Freibeträgen), wobei genaue aktuelle Grenzen pro Haushaltsgröße transparent dargestellt werden sollten.

Im Unterschied zum früheren bundesweiten Baukindergeld (KfW 424, bis 2022 beantragbar), das einkommensschwache Familien mit klaren Obergrenzen (z. B. 90.000 Euro bei einem Kind, steigend pro Kind) und einem Zuschuss von 12.000 Euro pro Kind über 10 Jahre half, fehlen hier detaillierte Angaben zu einer gezielten Ausrichtung auf einkommensschwache Haushalte sowie zu Abgrenzungen. Der neue Zuschuss ist ein Einmalbetrag von 5.000 Euro pro Kind im Rahmen eines zinsverbilligten Darlehens bis zu einem Drittel der Kosten, was den Zugang erleichtert, aber die soziale Zielgruppenfokussierung unklar lässt.



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)**

Wohnungsbau beschleunigen – Klimaschutz sichern statt ausbremsen: EU-Vorgaben sinnvoll umsetzen statt verwässern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- sich auf europäischer Ebene klar gegen eine Aufweichung zentraler klimapolitischer Vorgaben im Gebäudesektor einzusetzen, insbesondere der Gebäuderichtlinie (EPBD), der Energieeffizienzrichtlinie (EED) und der Verordnung zur Wiederherstellung der Natur,
- die EU-Klimagesetzgebung als notwendigen Rahmen für nachhaltigen und zukunftsfähigen Wohnungsbau anzuerkennen und aktiv an einer praxistauglichen, sozial gerechten Umsetzung mitzuwirken, anstatt sie pauschal als „Überregulierung“ zu diskreditieren,
- auf Bundes- und Landesebene die eigentlichen Hemmnisse für den Wohnungsbau zu beseitigen, insbesondere
 - langwierige Genehmigungsverfahren,
 - Fachkräftemangel in Bauwirtschaft und Verwaltung,
 - hohe Bodenpreise und Spekulation,
 - unzureichende Förderkulissen für bezahlbaren und gemeinwohlorientierten Wohnungsbau.
- die Transformation des Gebäudesektors als Chance zu begreifen und gezielt zu fördern durch
 - modulare Bauweisen,
 - den verstärkten Einsatz klimafreundlicher und ressourcenschonender Baustoffe,
 - die konsequente Nutzung von Bestandsgebäuden und Aufstockungspotenzialen,
 - sozial ausgewogene Förderprogramme für energetische Sanierung.
- sicherzustellen, dass Klimaschutz, Ressourcenschonung und bezahlbares Wohnen gemeinsam gedacht werden und nicht gegeneinander ausgespielt werden,
- sich dafür einzusetzen, dass europäische Vorgaben ausreichend Flexibilität für regionale Umsetzung bieten, ohne ihre klimapolitische Zielsetzung zu verwässern.

Begründung:

Der Mangel an bezahlbarem Wohnraum ist eine der zentralen sozialen Herausforderungen unserer Zeit. Gleichzeitig ist der Gebäudesektor für einen erheblichen Teil der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Eine nachhaltige Lösung kann daher nur in der Verbindung von mehr Wohnungsbau und konsequentem Klimaschutz liegen.

Die von Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Christian Bernreiter geforderte Abschwächung zentraler EU-Klimavorgaben verkennt, dass diese Regelungen nicht Ursache, sondern Teil der Lösung sind. Energieeffizienz, Sanierung und klimafreundliches Bauen senken langfristig Kosten, reduzieren Abhängigkeiten von fossilen Energien und stärken die Resilienz des Gebäudebestands.

Statt europäische Standards pauschal als bürokratische Belastung darzustellen, sollte die Staatsregierung ihre Verantwortung wahrnehmen und die Umsetzung in Bayern effizient, sozial ausgewogen und innovationsfördernd gestalten. Gerade im Bereich der Genehmigungsbeschleunigung, Digitalisierung der Verwaltung und Stärkung des gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus bestehen erhebliche landespolitische Handlungsspielräume, die bislang nicht ausreichend genutzt werden.

Auch die Verordnung zur Wiederherstellung der Natur ist kein Hindernis für Wohnungsbau, sondern ein Beitrag zu lebenswerten Städten. Urbane Grünflächen sind essenziell für Klimaanpassung, Gesundheit und Lebensqualität. Eine intelligente Stadtentwicklung verbindet Nachverdichtung mit Grünflächensicherung, anstatt beides gegeneinander auszuspielen.

Eine zukunftsfähige Wohnungspolitik setzt daher nicht auf Deregulierung beim Klimaschutz, sondern auf kluge Verfahren, gezielte Förderung und nachhaltige Bauweisen.



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)**

Stärkung der Lebenszyklusanalyse im Gebäudebau und verlässliche, bürokratiearme Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die in der novellierten EU-Gebäuderichtlinie vorgesehenen Anforderungen zur Berücksichtigung der Lebenszyklus-THG-Emissionen (Whole Life Carbon, WLC) so in das nationale Recht überführt werden, dass sie
 - eine verlässliche, klar geregelte und technisch praktikable Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen für neue Gebäude ermöglichen und
 - die datengetriebene, digitalisierte Planung und den Einsatz von kreislauforientierten Baustoffen fördern,
- für Bayern ein integriertes, praxisorientiertes Umsetzungskonzept zu erarbeiten, das
 - die Nutzung der Datenbank ÖKOBAUDAT als zentrale, einheitliche Datenbasis für alle Berechnungen vorsieht,
 - klare Standards für Bilanzierungsmethoden, Grenzen und Bezugsgrößen (z. B. Flächenmaß, Nutzungstyp) definiert und
 - die Einbindung in digitale Planungs- und Dokumentationsprozesse (z. B. BIM-basierte Planung, digitales Gebäudeloggbuch) sicherstellt, um Doppelerfassungen und Mehraufwand für Kommunen, Planende und Bauherren zu vermeiden.
- die Berücksichtigung von Lebenszyklus-THG-Emissionen so zu gestalten, dass
 - sie in die novellierte Bayerische Bauordnung, das Gebäudeenergiegesetz (GEG) und die Bayerische Energieeinsparverordnung (BayEnergieEinspV) konsistent eingebettet wird,
 - sie ab dem 1. Januar 2027 für alle neuen öffentlichen Gebäude und zunächst größere Neubauten (ab 1 000 m² Nutzfläche) verpflichtend, aber mit klaren, schrittweise zu schärfenden Grenzwerten und Zielkorridoren erfolgt, und
 - deren Bewertung im Energieausweis für Investoren, Kommunen und Planende verständlich und steuerbar ist,
- eine schrittweise, nicht bürokratie-trächtige Einführung der Anforderungen zu gewährleisten, indem

- standardisierte Rechen- und Dokumentationsvorlagen, kurze Leitlinien und Modelle für häufige Gebäudetypen bereitgestellt werden,
- Modellkommunen und Pilotprojekte unterstützt werden, um praktische Erfahrungen zu sammeln und Schnittstellen zu Genehmigungs-, Förder- und Auftragsverfahren zu testen und
- das „Once-only-Prinzip“ angewendet wird, d. h., dass einmal erfasste Daten zu Lebenszyklus-THG-Emissionen in mehreren Verfahren (Genehmigung, Förderantrag, Energieausweis) genutzt werden können, ohne erneut erhoben zu werden.

Darüber hinaus wird die Staatsregierung aufgefordert, die Wirkung und Akzeptanz der Lebenszyklusanalyse im Gebäudebau regelmäßig zu evaluieren und dem Landtag dabei insbesondere zu berichten über

- die Entwicklung der Lebenszyklus-THG-Emissionen neuer Gebäude in Bayern,
- den zusätzlichen administrativen Aufwand für Kommunen, Unternehmen und Planungsbüros,
- den Beitrag der Maßnahme zur Reduktion von Ressourcenverbrauch und zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft im Bauwesen sowie
- Verbesserungsvorschläge zur weiteren Vereinfachung und Fortentwicklung der Vorgaben.

Begründung:

Mit der novellierten EU-Gebäuderichtlinie wird die Berücksichtigung der Lebenszyklus-THG-Emissionen von Gebäuden zentraler Baustein klimafreundlichen Bauens. Neben dem Betrieb eines Gebäudes sind die sogenannten „graue Emissionen“ aus Herstellung, Bau, Instandhaltung und Rückbau von Baumaterialien mitentscheidend für den tatsächlichen Klimafußabdruck. Bayern versteht nachhaltiges Bauen bereits heute als Aufgabe, die sich über den gesamten Gebäudelebenszyklus erstreckt. Die Lebenszyklusanalyse ist damit ein zentrales Instrument, um die Klimaschutzziele des Freistaates mit dem notwendigen Bau- und Sanierungsbedarf zu verbinden.

Um jedoch nicht in überbordende Bürokratie zu führen, muss die Umsetzung in Bayern klug, standardisiert und digital gestaltet werden. Die Schaffung einheitlicher Daten-, Methoden- und Dokumentationsstandards, die Nutzung von ÖKOBAUDAT, die frühzeitige Einbindung in digitale Planungsprozesse und die Bereitstellung praxisnaher Werkzeuge für Kommunen und Planungsbüros sind entscheidend, damit die Lebenszyklusanalyse nicht zum Hindernis, sondern zum Hebel für klima- und ressourceneffizientes Bauwesen wird.

Die Staatsregierung wird daher aufgefordert, sich auf Bundesebene für eine verlässliche, klare und bürokratiearme Umsetzung der Lebenszyklus-THG-Anforderungen einzusetzen und für Bayern ein integriertes, schrittweises und praxisorientiertes Umsetzungskonzept zu entwickeln.

Damit die Lebenszyklusbilanz nicht in Bürokratie ausartet, sollte Bayern auf fünf Dinge setzen:

- Einheitliche Datenbasis mit ÖKOBAUDAT und klaren Standardwerten, damit nicht jede Kommune eigene Tabellen baut.
- Frühzeitige Integration in digitale Planungsprozesse wie BIM und digitale Gebäudelogbücher, damit Daten einmal erfasst und mehrfach genutzt werden können.
- Vereinfachte Schwellen- und Stufenmodelle, etwa zunächst für größere Neubauten und öffentliche Vorhaben, damit der Einstieg praktikabel bleibt.
- Standardisierte Tools und Vorlagen für Kommunen und Planungsbüros, um den Aufwand klein zu halten.

- Ein „Once-only“-Prinzip bei der Datenerhebung, damit dieselben Angaben nicht in Baugenehmigung, Förderantrag und Energieausweis erneut abgefragt werden.



Antrag

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

Versicherungspflicht für Pedelecs

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere im Bundesrat, dafür einzusetzen, dass auch die in § 1 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG) erfassten Pedelecs der Versicherungspflicht nach § 1 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) unterworfen werden.

Begründung:

Der Opferschutz im Straßenverkehr weist derzeit eine Regelungslücke auf. Auch mit sogenannten Pedelecs, die bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h elektrisch unterstützen, können erhebliche Personen- und Sachschäden verursacht werden. Die Verbraucherzentrale weist ausdrücklich auf das Risiko folgenreicher Unfälle sowie hoher Schadenersatzforderungen hin. Gleichwohl hängt die Absicherung von Schäden, die durch solche Fahrzeuge verursacht werden, bislang im Wesentlichen von einer freiwilligen Privathaftpflichtversicherung ab.

Auch im Vergleich zu Elektrokleinstfahrzeugen erscheint die derzeitige Rechtslage inkonsistent. E-Scooter unterliegen nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) einer Versicherungspflicht, obwohl ihre bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 20 km/h liegt. Pedelecs hingegen erreichen unterstützte Geschwindigkeiten bis zu 25 km/h, ohne einer entsprechenden Versicherungspflicht zu unterliegen. Wird die Versicherungspflicht am Gefährdungspotenzial im Mischverkehr orientiert, ist diese Differenzierung kaum überzeugend und für die Bevölkerung schwer nachvollziehbar.

Das Unfallgeschehen unterstreicht die Relevanz der Problematik. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) kamen im Jahr 2024 insgesamt 192 Pedelec-Nutzer im Straßenverkehr ums Leben. Darüber hinaus waren bei 67,7 Prozent der Fahrradunfälle mit Personenschaden weitere Verkehrsteilnehmer beteiligt. Dies zeigt, dass es sich nicht lediglich um Fälle der Selbstgefährdung handelt, sondern regelmäßig auch Dritte betroffen sind.

Darüber hinaus könnten Ansprüche durch eine Pflichtversicherung leichter durchgesetzt werden. Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz begründet geplante Verschärfungen der Haftung bei E-Scootern unter anderem damit, dass Geschädigte ihre Ansprüche häufig nur schwer durchsetzen können, da Fahreridentität und Verschulden schwer nachweisbar sind. Überträgt man diese Erwägungen auf den Bereich der Pedelecs, könnte eine Versicherungspflicht – etwa in Verbindung mit einem sichtbaren Kennzeichen oder Versicherungssticker – auch hier die Identifizierung nach Unfällen erleichtern. Dies stellt eine naheliegende Schlussfolgerung dar.

Insgesamt würde die vorgeschlagene Änderung zu mehr Konsistenz und Verständlichkeit im Straßenverkehrsrecht führen und zugleich den Opferschutz erheblich verbessern.



Antrag

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

Einführung einer Helmpflicht für Fahrer von E-Scootern und Pedelecs

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere im Bundesrat, dafür einzusetzen, dass § 21a der Straßenverkehrsordnung (StVO) dahingehend geändert wird, dass für Fahrer von E-Scootern sowie Pedelecs eine allgemeine Helmpflicht eingeführt wird.

Begründung:

Die Nutzung von E-Scootern und Pedelecs hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Parallel dazu ist jedoch auch ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen mit diesen Fahrzeugen festzustellen.

Nach aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2024 in Deutschland 11 944 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden registriert, was einem Anstieg von 26,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dabei kamen 27 Menschen ums Leben, über 1 500 Personen wurden schwer und mehr als 11 000 leicht verletzt.

Besonders besorgniserregend ist, dass ein Großteil der Verunglückten die Fahrzeuge selbst führte und somit ungeschützt den unmittelbaren Unfallfolgen ausgesetzt war. Hinzu kommt, dass fast die Hälfte der Unfallopfer jünger als 25 Jahre ist, wodurch insbesondere junge Verkehrsteilnehmer einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Die steigenden Unfallzahlen sowie die hohe Zahl schwerer Verletzungen verdeutlichen, dass E-Scooter und vergleichbare Fahrzeuge trotz ihrer geringen Geschwindigkeit ein erhebliches Gefährdungspotenzial aufweisen. Insbesondere Kopfverletzungen zählen zu den häufigsten und schwerwiegendsten Unfallfolgen, denen durch das Tragen eines Helmes wirksam begegnet werden kann.

Auch im Bereich der Pedelecs ist ein ähnlicher Trend zu beobachten: Die zunehmende Verbreitung geht mit steigenden Unfallzahlen und schweren Verletzungen einher, was zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich macht.

Ein Blick ins Ausland zeigt, dass entsprechende Regelungen bereits umgesetzt werden. In Österreich wurden im Zuge einer Novelle der StVO verschärfte Vorschriften für E-Scooter eingeführt, darunter eine Helmpflicht für Kinder und Jugendliche. Diese Maßnahmen wurden ausdrücklich mit der steigenden Zahl von Verkehrsunfällen und dem Ziel einer verbesserten Verkehrssicherheit begründet.

Die Einführung einer allgemeinen Helmpflicht in Deutschland würde somit nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung schwerer Unfallfolgen leisten, sondern auch eine Angleichung an bewährte internationale Regelungen darstellen.

Angesichts der dynamischen Entwicklung im Bereich der Elektrokleinstfahrzeuge ist eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen dringend geboten, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu erhöhen.



Antrag

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

Grundgesetzgemäße Finanzierung der Schienen- und Bahninfrastruktur durch Bund und DB

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere im Bundesrat, dafür einzusetzen, dass Art. 87e Abs. 4 Satz 1 Grundgesetz (GG) und der darin festgeschriebene Gewährleistungsauftrag des Bundes strikt befolgt wird.

Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert, sich im Zuge der aktuell angestrebten Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung auf Bundesebene für eine Abkehr von der bisherigen Systematik der Mischfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur einzusetzen – und zwar dergestalt, dass Bund und DB entsprechend ihrer grundgesetzlichen Verantwortung sämtliche Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur selbst planen, bauen und finanzieren, ohne freiwilligen Kostenbeitrag der Länder und unabhängig davon, ob es sich um Projekte des Fern- oder Nahverkehrs beziehungsweise um Ersatzinvestitionen handelt.

Begründung:

Nach Art. 87e Abs. 4 Satz 1 GG ist der Bund verpflichtet, zum Wohl der Allgemeinheit und um dem Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen, das – wohlgerne bundeseigene – Schienennetz zu erhalten und auszubauen. Darunter fallen auch Bahnhöfe. Gleichwohl werden Investitionen in die bundeseigene Schienen- und Bahninfrastruktur seit Jahren in erheblichem Umfang durch den Freistaat mitfinanziert.

Der Bayerische Oberste Rechnungshof (ORH) stellt hierzu in seiner Beratenden Äußerung „Freiwillige Leistungen Bayerns für Investitionen in die Schienen- und Bahninfrastruktur des Bundes“ fest, dass Bayern im Zeitraum von 2020 bis 2024 insgesamt knapp 1,6 Mrd. Euro beziehungsweise durchschnittlich mehr als 300 Mio. Euro jährlich freiwillig für Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur aufgewendet hat.

Diese Mittel fehlen dem Freistaat bei seinen eigentlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Insbesondere fehlen sie für die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen und damit für Verbesserungen des Angebots im SPNV sowie für eine höhere Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Der ORH weist ausdrücklich darauf hin, dass insbesondere die für Infrastrukturmaßnahmen verwendeten Regionalisierungsmittel dann nicht mehr für die Bestellung von SPNV-Verkehrsleistungen zur Verfügung stehen.

Hinzu kommt, dass der Bund mittlerweile über ein Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität in Höhe von bis zu 500 Mrd. Euro verfügt, aus dem ausdrücklich auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere freiwillige Kofinanzierung bundeseigener Infrastruktur durch die Länder weder sachgerecht noch erforderlich.

Die bestehende Mischfinanzierung verursacht zudem einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Der ORH kritisiert die komplexen und parallelaufenden Förder- und Finanzierungsverfahren auf Bundes- und Landesebene ausdrücklich als bürokratisch, aufwendig und intransparent. Zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen würden unter anderem benötigt für den Abschluss und die Abwicklung von Finanzierungsverträgen, die Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen der Förderung, die Durchführung parallelaufender Förderverfahren auf Bundes- und Landesebene sowie die projektbegleitende Kontrolle durch den Freistaat.

Der ORH empfiehlt daher nachdrücklich, die bisherige Systematik der Mischfinanzierung zu beenden und Bund sowie DB künftig die vollständige Verantwortung für Planung, Finanzierung und Durchführung der Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur zu übertragen.



Antrag

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

Keine einseitig zulasten des Freistaates ausgestalteten Finanzierungsverträge bei Schieneninfrastrukturprojekten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei Investitionen in die Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur des Bundes keine einseitig zulasten des Freistaates ausgestalteten Bau- und Finanzierungsverträge beziehungsweise ergänzende Finanzierungsverträge abzuschließen.

Der Kostenanteil des Freistaates ist bei entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen vertraglich verbindlich zu fixieren, sodass finanzielle Risiken möglicher Kostensteigerungen vollständig bei Bund und DB verbleiben.

Infrastrukturmaßnahmen dürfen nicht gleichzeitig mittels staatlicher Förderung und zusätzlicher Zahlung eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs finanziert werden.

Begründung:

Nach Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) ist der Bund für Bau, Ausbau und Erhalt der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Dennoch beteiligt sich der Freistaat seit Jahren in erheblichem Umfang freiwillig an Investitionen in Schienenwege und Bahnhöfe des Bundes. Zwischen 2020 und 2024 investierte Bayern hierfür durchschnittlich mehr als 300 Mio. Euro jährlich.

Der Bayerische Oberste Rechnungshof (ORH) kritisiert in seiner Beratenden Äußerung „Freiwillige Leistungen Bayerns für Investitionen in die Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur des Bundes“ ausdrücklich die bestehende Praxis der Mischfinanzierung.

Diese Mischfinanzierungen erzeugen enormen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für Abschluss und Abwicklung von Finanzierungsverträgen, das Erarbeiten der rechtlichen Grundlagen für die Förderung, die Durchführung parallelaufender Förderverfahren auf Bundes- und Landesebene sowie die Projektbegleitung durch den Freistaat.

Seine Mittel stellt der Freistaat nach Maßgabe eigener Gesetze und Finanzierungsprogramme zur Verfügung. Hinzu kommen projektbezogene Finanzierungsverträge, in denen Bayern wesentliche finanzielle Risiken einzelner Maßnahmen übernimmt – zum Teil auch für Kostensteigerungen im Projektverlauf.

Die Deutsche Bahn ist zwar für Durchführung und Projektsteuerung der jeweiligen Maßnahme verantwortlich, die finanzielle Verantwortung und das Kostenrisiko werden ihr jedoch durch Bund und Freistaat weitgehend abgenommen. Durchführungs- und Finanzverantwortung liegen damit nicht in einer Hand. Der ORH stellt hierzu fest, dass auf Seiten der DB dadurch wirksame Anreize zu Kostendisziplin und Termintreue fehlen.



Antrag

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

Entlastung durch Bayern-Bonus fürs Deutschlandticket

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bayerische Pendlerinnen und Pendler sowie Familien durch einen Bayern-Bonus aufs Deutschlandticket zu entlasten. Die für eine Reduzierung des Deutschlandtickets auf 43 Euro in den Monaten August und September dieses Jahres nötigen Mittel sind aus Haushaltsresten zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Die anhaltend hohen Energiepreise belasten breite Teile der Bevölkerung auch in Bayern erheblich. Insbesondere Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen, Familien, Pendlerinnen und Pendler sowie Auszubildende und Studierende sehen sich steigenden Kosten für Strom, Heizung und Mobilität ausgesetzt. In dieser Situation ist es Aufgabe des Staates, soziale Härten abzufedern und zugleich den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Die Bundesregierung versucht, dieser Aufgabe durch die Absenkung der Mineralölsteuer um 17 Cent pro Liter nachzukommen. Das kann diejenigen entlasten, die für den Arbeitsweg auf das Auto angewiesen sind. Die Mineralölkonzerne müssen diese Absenkung auch an die Kundinnen und Kunden in voller Höhe weitergeben.

In Bayern nutzen 2 bis 2,5 Millionen Menschen das Deutschlandticket. Eine Absenkung des Preises für das Deutschlandticket um 20 Euro für zwei Monate ist daher ein gezielter Beitrag zur Entlastung derjenigen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Sie sorgt dafür, dass Mobilität auch in Zeiten hoher Lebenshaltungskosten bezahlbar bleibt. Gerade in den Sommerferienmonaten kann ein solches vergünstigtes Ticket auch Familien entlasten, für die dadurch Ausflüge und andere Ferienaktivitäten günstiger werden.

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs ist ein zentraler Baustein für eine sozial gerechte Klimapolitik. Nur wenn Bus und Bahn attraktiv und bezahlbar sind, gelingt der Umstieg vom Individualverkehr auf klimafreundliche Alternativen. Eine Reduzierung des Ticketpreises ist daher nicht nur sozialpolitisch geboten, sondern auch ökologisch sinnvoll und erhöht die Attraktivität des ÖPNV. Nur mit attraktiven Preisen ist der Umstieg von Auto auf Schiene für viele attraktiv. Das sieht auch die Deutsche Bahn selbst so.

Darüber hinaus ist zu betonen, dass die hohen Energiepreise maßgeblich durch externe Faktoren beeinflusst sind, auf die einzelne Verbraucherinnen und Verbraucher keinen Einfluss haben. Es ist daher gerechtfertigt, dass der Staat hier ausgleichend eingreift und strukturelle Entlastungen schafft, anstatt die Kosten einseitig auf die Bevölkerung abzuwälzen. Eine Begrenzung der Absenkung auf zwei Monate federt die aktuellen Herausforderungen aufgrund des Irankrieges ab.

Die Absenkung des Deutschlandtickets um 20 Euro ist eine zielgerichtete, sozial gerechte und ökologisch sinnvolle Maßnahme im Anschluss an den Tankrabatt der Bundesregierung. Sie entlastet die Menschen unmittelbar, stärkt die gesellschaftliche Teilhabe und unterstützt die notwendige Verkehrswende. Vor dem Hintergrund der aktuellen Energiepreisentwicklung ist sie nicht nur politisch sinnvoll, sondern auch dringend erforderlich.

Bayern hat bisher seine Finanzkraft noch nicht dazu genutzt, Pendlerinnen und Pendler sowie Familien in Bayern zu entlasten. Das hat bisher ausschließlich der Bund gemacht. Mit einem eigenen Bayern-Bonus wird der Freistaat seiner Aufgabe gerecht.



Antrag

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

Baustelle digitaler Bauantrag: das kann die Landesebene verbessern – Digitale Baugenehmigungen einfach, unbürokratisch und allgemein zugänglich gestalten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- die bestehenden digitalen Bauantragsverfahren im BayernPortal zu einem intelligenten Pre-Check weiterzuentwickeln, der Antragstellende bereits vor Einreichung bei der Prüfung auf Vollständigkeit, formale Plausibilität und offenkundig fehlende Unterlagen unterstützt,
- hierfür regelbasierte, KI-gestützte und perspektivisch auch LLM-basierte Verfahren zu prüfen und in geeigneten Pilotprojekten zu erproben, wobei rechtsverbindliche Entscheidungen weiterhin ausschließlich durch die zuständigen Behörden getroffen werden,
- die rechtlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für einen offenen, diskriminierungsfreien und maschinenlesbaren Zugang zu den relevanten Geodaten und planungsrechtlichen Zoning-Daten zu schaffen,
- bestehende Geodatenangebote des Freistaates, insbesondere BayernAtlas, Geportal Bayern, ALKIS-Dienste und weitere Geodatendienste, daraufhin zu überprüfen, ob sie für automatisierte Auswertungen in digitalen Bauverfahren ausreichend vollständig, aktuell, dokumentiert, georeferenziert, maschinenlesbar, lizenzrechtlich nutzbar und über standardisierte Schnittstellen abrufbar sind,
- sicherzustellen, dass Datenformate und Darstellungsformen automatisierte Weiterverarbeitung nicht unnötig erschweren, sondern dem Open-Data-Grundsatz, anerkannten Geodatenstandards und den Anforderungen moderner Fachverfahren entsprechen,
- eine landesseitig organisierte, unabhängige Feedback- und Beteiligungsstruktur für kommunale Bauverwaltungen einzurichten, insbesondere durch regelmäßige vom Land moderierte Praxis- und Feedbackrunden, eines strukturierten Issue-Trackings für Fachverfahrens- und Schnittstellenprobleme sowie eine zentrale Plattform zur Einbringung von Verbesserungsvorschlägen durch Praktikerinnen und Praktiker,
- die Abhängigkeit von einzelnen Softwareanbietern im Bereich der Bauantragsverfahren zu reduzieren, insbesondere durch offene Schnittstellen, modulare Architekturen, transparente Dokumentation und interoperable Lösungen auf Basis von Standards wie XBau, XPlanung und weiteren einschlägigen Geodatenstandards,
- die Entwicklung und den Einsatz quelloffener, datenschutzkonformer und on-premise betreibbarer Software- und KI-Lösungen im Bauverwaltungsbereich aktiv zu fördern,

- einen rechtlichen und organisatorischen Rahmen für die Entwicklung digitaler Werkzeuge durch Kommunen, interkommunale Kooperationen und staatlich-kommunale Pilotprojekte zu schaffen, um praxistaugliche Lösungen schneller testen, nachnutzen und skalieren zu können.

Begründung:

Die Dauer von Baugenehmigungsverfahren stellt einen zentralen Engpass für die Schaffung von Wohnraum und die Umsetzung von Bauvorhaben in Bayern dar. Digitale Lösungen bieten erhebliche Potenziale zur Beschleunigung, werden jedoch bislang nicht konsequent ausgeschöpft.

Aktuelle Erkenntnisse aus der Verwaltungspraxis und wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass der maßgebliche Hebel zur Verfahrensbeschleunigung weniger auf kommunaler Ebene liegt, sondern vor allem in landesweit bereitgestellten Infrastrukturen, Standards und Datenzugängen. Kommunen können ihre Verfahren nur insoweit effizient gestalten, wie ihnen geeignete digitale Werkzeuge und qualitativ hochwertige Daten zur Verfügung stehen.

Insbesondere fehlt es an einer vorgelagerten, digitalen Vollständigkeitsprüfung von Bauanträgen. KI-gestützte Systeme können bereits heute zuverlässig prüfen, ob Anträge formal vollständig sind und offensichtliche Inkonsistenzen enthalten. Eine solche Pre-Check-Funktion im BayernPortal würde sowohl Antragstellende als auch Bauämter erheblich entlasten und Rückläufe reduzieren.

Ein weiterer zentraler Engpass besteht im eingeschränkten Zugang zu Geodaten und planungsrechtlichen Informationen. Derzeit sind relevante Daten – etwa zu Flurstücken und planungsrechtlichen Festsetzungen – nur eingeschränkt zugänglich, nicht durchgängig maschinenlesbar oder mit lizenzrechtlichen bzw. wirtschaftlichen Zugangsbarrieren versehen. Diese Strukturen stehen einer breiten Nutzung für digitale Anwendungen entgegen und erschweren Innovationen, etwa die Entwicklung automatisierter Prüfwerkzeuge im Bauordnungsrecht.

Zudem bestehen Hinweise auf strukturelle Defizite in der Steuerung und Weiterentwicklung der eingesetzten Fachsoftware. Kommunale Anwenderinnen und Anwender berichten von unzureichenden Rückkopplungsmechanismen zur Landesebene sowie einer starken Abhängigkeit von einzelnen Softwareanbietern. Feedbackprozesse werden derzeit maßgeblich durch Anbieter organisiert, was zu Interessenkonflikten und hohen Kosten für Erweiterungen führen kann.

Gleichzeitig eröffnen standardisierte Datenformate (XBau und XPlanung) sowie moderne Entwicklungswerkzeuge neue Möglichkeiten für die Entwicklung eigener, passgenauer Lösungen – auch auf kommunaler Ebene. Diese Potenziale bleiben bislang weitgehend ungenutzt, da ein unterstützender rechtlicher und organisatorischer Rahmen fehlt.

Durch offene Daten, standardisierte Schnittstellen, KI-gestützte Vorprüfungen und eine verbesserte Governance kann das Baugenehmigungsverfahren in Bayern spürbar beschleunigt, kosteneffizienter gestaltet und resilienter gegenüber Abhängigkeiten von einzelnen Anbietern gemacht werden.



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 nachwachsenden Baustoffen aus Paludikulturen – Beschleunigung der Markteinführung in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- die Fördersystematik bezüglich „Paludi-Baustoffen“ so auszurichten, dass Zuschüsse für Forschung, Pilotprojekte, Zertifizierung (DIBt-Zulassungen) und Verarbeitungsinfrastruktur (z. B. KoNaRo Straubing (KoNaRo = Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe), TFZ (TFZ = Technologie- und Förderzentrum im Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe), TUM Campus Straubing) gewährt werden können,
- bestehende Förderungen um diese Baustoffe zu ergänzen,
- in der öffentlichen Beschaffung (z. B. Liegenschaften des Freistaates) den Einsatz von Baustoffen aus Paludikulturen (Schilf, Seggen, Rohrglanzgras, Moorbiomasse) priorisiert vorzuschreiben,
- bei öffentlichen Ausschreibungen der Staatsregierung und der nachgelagerten Behörden die Verwendung von mehr nachhaltigen Baustoffen aus Bayern und insbesondere aus den Mooren vorzuschreiben,
- einen runden Tisch „Paludi-Baustoffe Bayern“ mit Partnern wie der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf (HSWT), TU München, KoNaRo Straubing, Fraunhofer Institut für Bauphysik, Typha Technik und ZELFO Technology einzurichten, um Zertifizierungsverfahren zu beschleunigen und Normen (DIN/EN) anzupassen.

Begründung:

Nachwachsende Baustoffe aus Paludikulturen (z. B. Dämmplatten, Trennwände aus Seggen oder Rohrglanzgras) ermöglichen klimaneutrale Moornutzung, ersetzen Torf und helfen dabei, Baukosten zu senken. Projekte wie MOORuse (HSWT-PSC (PWC = Peatland Science Centre – Institut für Ökologie und Landwirtschaft) / TU München) zeigen großes Potenzial. Der Überführung der Ergebnisse im Baustoffbereich in die Breite stehen jedoch oft Zertifizierungshürden im Weg (Bauproduktenverordnung, Deutsches Institut für Bautechnik). Bayern als Biomasse-Hotspot (Straubing) kann durch Förderung Innovationen vorantreiben, Landwirte entlasten und Klimaziele (55 Prozent Reduktion bis 2030) erreichen.