

Stand: 10.07.2026 23:59:19

Initiativen auf der Tagesordnung der 45. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/12196 vom 01.06.2026
2. Initiativdrucksache 19/12199 vom 01.06.2026
3. Initiativdrucksache 19/12318 vom 10.06.2026
4. Initiativdrucksache 19/12415 vom 17.06.2026
5. Initiativdrucksache 19/12469 vom 17.06.2026
6. Initiativdrucksache 19/12471 vom 17.06.2026
7. Initiativdrucksache 19/12490 vom 17.06.2026
8. Initiativdrucksache 19/12585 vom 24.06.2026
9. Initiativdrucksache 19/12586 vom 24.06.2026
10. Initiativdrucksache 19/12588 vom 25.06.2026



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

Gutachten zur Wohnraumsituation in Bayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung, insbesondere das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, wird aufgefordert, ein Gutachten zur Ermittlung einer Gebietskulisse nach § 250 Baugesetzbuch (BauGB) auf Basis aktueller Daten in Auftrag zu geben.

Darüber hinaus wird die Staatsregierung aufgefordert, dem Landtag nach Fertigstellung des Gutachtens über die Ergebnisse zu berichten.

Begründung:

Im Oktober 2022 veröffentlichte das FUB IGES ein Gutachten im Auftrag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Hintergrund des Gutachtens war die Ermittlung einer Gebietskulisse für eine Verordnung nach § 250 BauGB. Insbesondere war die Feststellung von Besitzverhältnissen auf dem Wohnungsmarkt elementar, um einen Grenzwert für den Genehmigungsvorbehalt bei der Umwandlung von Wohngebäuden festzulegen. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass ab einer Gebäudegröße von elf Wohnungen der Anteil von Privateigentümern kontinuierlich sinkt. Diese Feststellung diene letztlich zur Festlegung eines Grenzwertes von zehn Wohnungen für den Genehmigungsvorbehalt.

Problematisch ist hierbei jedoch der veraltete Stand der Daten, welche die tatsächlichen Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkt im Jahr 2026 nicht abbilden. Das Gutachten selbst stammt aus dem Jahr 2022, jedoch basiert es auf Daten aus dem 2015 veröffentlichten „Zensus 2011“. Daten, auf die sich die Festlegungen stützen, sind also veraltet. Seit Mai 2025 liegt auch schon der Zensus 2022 mit einer neuen Gebäude- und Wohnungszählung als Vollerhebung vor. Aktuelle Daten belegen, dass Deutschland als Ganzes und Bayern im Speziellen in einer handfesten Wohnungskrise stecken. Der Mangel an bezahlbarem Wohnraum in Bayern wird in einer Studie des Pestel-Instituts auf 233 000 Wohnungen geschätzt.¹ Der Mietenreport 2025 des Deutschen Mieterbundes stellt fest, dass ein Drittel der Haushalte mittlerweile über 30 Prozent ihres verfügbaren Nettoeinkommens für Mietkosten aufwenden müssen.² Längst setzt sich die Gewissheit durch, dass ein massiver Mangel herrscht, welcher das Fundament der Gesellschaft ins Wanken versetzt.³ Es werden immer öfter Verdrängungseffekte beobachtet, welche sich in einer Abwanderung einkommensschwächerer Haushalte aus den Ballungsräumen auf das Land äußert. Studien legen nahe, dass diese Bewegung aus den

¹ <https://mieterbund.de/app/uploads/2026/01/Sozialer-Wohnmonitor-2026.pdf>

² https://mieterbund.de/app/uploads/2025/11/Mietenreport_2025_final03Nov.pdf

³ https://mieterbund.de/app/uploads/2025/11/Mietenreport_2025_final03Nov.pdf

Städten aufs Land nicht der Ausdruck „neuer Landliebe“ ist, sondern die Manifestation einer existenzbedrohenden Schiefelage durch Mietkostenüberbelastung.⁴ Nicht umsonst gilt in Berlin, Hamburg und Niedersachsen das Umwandlungsverbot für Bestandswohngebäude bereits ab sechs Wohneinheiten, in Hessen ab sieben. Die Beauftragung eines neuen Gutachtens, wie im Antrag gefordert, ist daher unerlässlich. Das Staatsministerium hat zwar auf Anfrage vom 27.05.2026 mitgeteilt, dass die Daten des Gutachtens von 2022 im Rahmen einer begleitenden Evaluation fortgeschrieben würden, das allein ist aber nicht ausreichend. Sie ersetzt keine objektive Bewertung der aktuellen Lage durch einen neutralen Gutachter.

⁴ <https://doi.org/10.58007/099w-a358>



Antrag

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

Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg–Hof und der Sachsen-Franken-Magistrale sichern – Barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe in Nordostbayern ermöglichen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund, insbesondere dem unionsgeführten Bundesministerium für Verkehr, und der Deutschen Bahn AG sowie im Bundesrat mit Nachdruck dafür einzusetzen,

- die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg–Hof sowie der Sachsen-Franken-Magistrale weiterhin als vorrangige Schieneninfrastrukturprojekte zu behandeln und deren Umsetzung ohne zeitliche Verzögerung voranzutreiben,
- sicherzustellen, dass die laufenden Planungen für die Elektrifizierung beider Strecken ohne Unterbrechung fortgeführt werden und die hierfür erforderlichen Finanzmittel im Bundeshaushalt bereitgestellt werden,
- sich gegen eine Zurückstellung oder Aussetzung der Planungen im Rahmen der Priorisierung von Schieneninfrastrukturprojekten des Bundes einzusetzen,
- darauf hinzuwirken, dass die Elektrifizierung mit dem dringend notwendigen barrierefreien Ausbau der entlang der Strecken liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte verknüpft wird,
- gegenüber dem Bund insbesondere auf eine zeitnahe Herstellung der Barrierefreiheit an den Bahnhöfen in Schwandorf, Amberg, Weiden sowie weiteren Stationen entlang der Strecke hinzuwirken,
- dem Landtag zeitnah über den aktuellen Stand der Planungen und die Gespräche mit der Bundesregierung zu berichten.

Begründung:

Die Berichte über die Ergebnisse der sogenannten Fulda-Konferenz haben in der Oberpfalz und in ganz Nordostbayern erhebliche Verunsicherung ausgelöst. Medienberichten zufolge könnten wichtige Elektrifizierungsprojekte im Schienenverkehr, darunter die Bahnstrecke Regensburg–Hof und die Sachsen-Franken-Magistrale, bei den weiteren Planungen des Bundes zurückgestellt werden. Gleichzeitig bestehen Zweifel, ob die Finanzierung der nächsten Planungsschritte gesichert ist.

Eine solche Entwicklung hätte gravierende Auswirkungen auf die verkehrliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Region. Die Elektrifizierung der Strecke Regensburg–Hof stellt ein zentrales Infrastrukturprojekt für die Oberpfalz dar. Sie

ist Bestandteil einer wichtigen europäischen Verkehrsachse in Richtung Tschechien und von großer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr. Während andere Regionen längst von modernen elektrifizierten Bahnverbindungen profitieren, ist Nordostbayern weiterhin auf Dieselbetrieb angewiesen. Dies beeinträchtigt die Attraktivität des Schienenverkehrs, erschwert die Erreichung der Klimaziele und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Region.

Besonders problematisch wäre eine Verzögerung der Elektrifizierung, weil mit ihr zugleich wichtige Maßnahmen zur Modernisierung und Barrierefreiheit der Bahnhöfe verbunden sind. In Städten wie Schwandorf, Amberg und Weiden warten die Bürgerinnen und Bürger seit Jahrzehnten auf einen umfassenden barrierefreien Ausbau der Bahninfrastruktur. Dass zentrale Oberzentren und große Kreisstädte auch im Jahr 2026 noch nicht durchgängig barrierefrei an den Schienenverkehr angebunden sind, ist nicht länger hinnehmbar.

Ein Planungsstopp würde darüber hinaus weder zu einer nachhaltigen Entlastung der öffentlichen Haushalte noch zu einer effizienteren Projektumsetzung führen. Im Gegenteil: Bereits erstellte Gutachten müssten aktualisiert, Planungen neu angepasst und fachliche Kapazitäten später mit erheblichem Mehraufwand wieder aufgebaut werden. Dies würde nicht nur wertvolle Zeit kosten, sondern auch zusätzliche Kosten verursachen.

Vor dem Hintergrund der angekündigten Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur wäre eine Zurückstellung dieser für Nordostbayern zentralen Projekte nicht nachvollziehbar. Die Menschen in der Oberpfalz erwarten zu Recht Verlässlichkeit und Planungssicherheit. Jahrzehntelang vorbereitete Infrastrukturvorhaben dürfen nicht unmittelbar vor dem nächsten Umsetzungsschritt infrage gestellt werden.

Die Staatsregierung ist daher aufgefordert, sich mit Nachdruck auf Bundesebene für die Fortführung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg–Hof und der Sachsen-Franken-Magistrale einzusetzen und gleichzeitig den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe entlang dieser Strecken sicherzustellen. Nur so kann eine leistungsfähige, klimafreundliche und für alle Menschen zugängliche Schieneninfrastruktur in Nordostbayern verwirklicht werden.



Antrag

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

Digitale Parkraumüberwachung: Mehr Sicherheit durch Scan-Fahrzeuge

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, ein Modellprojekt zur Einführung von Scan-Fahrzeugen zur digitalen Parkraumüberwachung am Beispiel von Baden-Württemberg umzusetzen. Hierzu sollen geeignete Kommunen für die Pilotierung ausgewählt und bei der praktischen Umsetzung unterstützt werden.

Begründung:

Falsch geparkte Autos sind gerade in städtischen Räumen ein erhebliches Sicherheitsrisiko und stören den Verkehrsfluss. Blockierte Rad- und Gehwege schränken die tägliche Mobilität von älteren Menschen, Personen mit Behinderungen oder Eltern mit Kinderwagen massiv ein. Zudem blockieren Falschparkende wichtige Durchfahrten für Rettungsdienste, den ÖPNV, die Müllabfuhr und Lieferverkehr.

Abhilfe schaffen hier nur zügige und regelmäßige Kontrollen. Die bisherige manuelle Erfassung von Falschparkerinnen und Falschparkern ist für die Städte und Gemeinden jedoch zeitaufwendig, kostenintensiv und durch den Personalmangel in der Verkehrsüberwachung schwer stemmbar. Die Digitalisierung dieses Prozesses bietet daher eine enorme Entlastung und sorgt für mehr Sicherheit.

Die sogenannten Scan-Fahrzeuge, die mit laserbasierten Scansystemen und Sensoren ausgestattet sind, können falsch parkende Autos im Vorbeifahren erkennen und deren Kennzeichen erfassen. Ein einziges Scan-Fahrzeug schafft die Prüfung von bis zu 1 000 Kfz pro Stunde. Diese Technik ist in EU-Ländern wie den Niederlanden, Frankreich oder Polen längst gängig und wurde hier in Deutschland bisher nur vom Bundesland Baden-Württemberg getestet. Die Pilotierung zeigte große Erfolge: Die Parkraumkontrolle wurde durch die eingesetzten Scan-Fahrzeuge schneller, kostengünstiger und effizienter.

Die rechtliche Grundlage für den flächendeckenden Einsatz bildet das geänderte Straßenverkehrsgesetz (StVG), das einen bundesweit einheitlichen Rechtsrahmen für die Nutzung von Scan-Fahrzeugen schafft. Ziel der neuen Technik ist es, die Arbeit der Verkehrsüberwachung spürbar zu erleichtern, kommunale Ausgaben zu senken und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig zu erhöhen.



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)**

Schluss mit den starren Vorgaben der BauNVO – Betriebswohnungen in Gewerbegebieten für Mitarbeitende ermöglichen

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag begrüßt ausdrücklich den einstimmigen Vorschlag der Enquete-Kommission Bürokratieabbau, Betriebswohnungen im Gewerbegebiet für Mitarbeitende zu ermöglichen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

- das bisherige pauschale Verbot von Betriebswohnungen für Mitarbeitende in Gewerbegebieten nach § 8 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) aufgehoben wird,
- den Kommunen ein gemeindlicher Ermessensspielraum gegeben wird, Betriebswohnungen situationsangepasst zuzulassen,
- auch die Umnutzung leerstehender ehemals gewerblich genutzter Gebäude für Wohnzwecke rechtlich möglich wird.

Begründung:

Betriebswohnungen für Mitarbeitende eines Betriebes sind in Gewerbegebieten bundesrechtlich nach § 8 BauNVO pauschal verboten. Selbst wenn Gemeinden der Ansicht sind, dass Betriebswohnungen für Mitarbeitende in direkter Nähe des Betriebs in einem speziellen Einzelfall sinnvoll wären – etwa zur Verkürzung von Pendelwegen, zur Stärkung der lokalen Arbeitsmarktbindung oder zur Entlastung der Wohnsituation in schrumpfenden Regionen – gibt es keine rechtliche Möglichkeit, dies zu realisieren.

Auch die Umnutzung bestehender und ggf. leerstehender Gebäude für Wohnzwecke ist in Gewerbegebieten nach der aktuellen BauNVO unzulässig. Dies verhindert eine flächensparende, nachhaltige Nutzung bestehender Infrastruktur und führt zu weiterem Neubau statt zu innerer Entwicklung.

Genau diese starren Vorgaben der BauNVO müssen beendet werden. Eine Aufnahme der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen auch für andere Mitarbeitende als dem Betriebsleiter bzw. -inhaber würde den Gemeinden erlauben, hier situationsangepasst zu entscheiden. Sie könnten

- leerstehende ehemals gewerblich genutzte Gebäude für Wohnzwecke umnutzen statt neu zu bauen,
- Pendelwege verkürzen und damit Klima- und Verkehrsziele unterstützen,
- die Wohnsituation für Mitarbeitende in angespannten Wohnmärkten verbessern.

Die Enquete-Kommission Bürokratieabbau des Landtags hat sich in ihren Handlungsempfehlungen für eine solche Änderung eingesetzt. Das Bundesrecht muss hier flexibilisiert werden, um den gemeindlichen Ermessensspielraum zu stärken und nachhaltigere, gemeinwohlorientierte Lösungen zu ermöglichen.

Diese Flexibilisierung dient auch den bayerischen und EU-Klimazielen, da sie innerstädtische Nachnutzung ermöglicht, Flächenverbrauch reduziert und damit nachhaltige Bauweisen unterstützt, statt weiteren Neubau auf der grünen Wiese zu fördern.



Antrag

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

Faire Wettbewerbsbedingungen im Schienenpersonenfernverkehr sicherstellen – Verdrängungswettbewerb verhindern

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag erkennt die potenziellen Gefahren eines ungesteuerten Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr durch ausländische Eisenbahnunternehmen.

Die Staatsregierung wird daher aufgefordert, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen für einen geregelten Wettbewerb um Fernverkehrsverbindungen geschaffen werden.

Begründung:

In den Medien kursieren Gerüchte über drohende Verschlechterungen von ICE- und IC-Verbindungen durch den Markteintritt des italienischen Konzerns Italo, welcher für 2028 geplant ist. Dessen Ankündigung, nur die wirtschaftlich interessantesten Verbindungen bedienen zu wollen, schürt Ängste eines Zusammenbruchs des Modells der Querfinanzierung weniger lukrativer Strecken. In Bayern befürchten insbesondere die Städte Bamberg, Augsburg und Ingolstadt eine negative Entwicklung ihrer Verbindungen. Gesunder Wettbewerb ist prinzipiell wünschenswert, aber die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und auch die Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG sehen das sehr reale Risiko, dass nur die lukrativsten Strecken auch in Zukunft verlässlich erhalten bleiben. Durch ein Modell der Querfinanzierung werden aktuell die weniger wirtschaftlichen Verbindungen des DB Fernverkehrs durch Erträge aus stärker ausgelasteten Strecken finanziert. Der Markteintritt eines Konkurrenten könnte diese Querfinanzierung gefährden.

Für die Verkehrswende ist unbedingt zu gewährleisten, dass Zugfahrten eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sind. Hierzu müssen Züge günstig, pünktlich und zuverlässig sein, was angesichts der maroden Infrastruktur derzeit nicht der Fall ist. Die Pünktlichkeit der ICs und ICEs liegt bei nur 62,2 Prozent, die Zahl der Langsamfahrstellen in Bayern ist zuletzt auf etwa 100 gestiegen. Gleichzeitig steigen die Preise für die Zugfahrenden, der finanzielle Druck erhöht sich insbesondere auf weniger wohlhabende Menschen und das Vertrauen in die Bahn als Verkehrsmittel sinkt immer weiter. Wettbewerb auf der Schiene muss vor allem den Kunden zugutekommen, auch außerhalb der größten Metropolen.

Im ländlichen Bereich wird bereits jegliches Einsparpotenzial genutzt, das Angebot außerhalb der Metropolen verschlechtert sich zunehmend. Sollten nun auch noch die ICE- und IC-Anbindung von weniger ausgelasteten Knotenpunkten an ins Wanken geraten, wird das Vertrauen in die Schiene nachhaltig erschüttert. Angesichts dieser Lage ist es absolut notwendig, dass der Wettbewerb um Fernverkehrsfahrten so gestaltet wird,

dass die Versorgung in der Fläche gewährleistet bleibt und eine Verbesserung für die Kunden eintritt. Hierzu muss verhindert werden, dass nur Erträge aus lukrativen Verbindungen abgeschöpft werden. Der Freistaat muss deshalb frühzeitig den Bund dazu aufrufen, die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb zum Wohle der Allgemeinheit zu schaffen. Ohne die Sicherstellung eines Ausgleichs zwischen mehr und weniger lukrativen Verbindungen droht sonst eine zunehmende Konzentration des Angebots auf bereits ausgelastete Verbindungen.



Antrag

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

Frühzeitige, transparente und koordinierte Kommunikationsplanung für die Nutzerinnen und Nutzer der Bahnstrecke München – Rosenheim sicherstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- sich gegenüber der Bundesregierung, der Deutschen Bahn AG sowie den weiteren beteiligten Planungsträgern dafür einzusetzen, dass für die Planung und Umsetzung der Aus- und Neubaumaßnahmen auf der Bahnstrecke München – Rosenheim frühzeitig eine umfassende Kommunikations- und Beteiligungsstrategie entwickelt wird,
- gemeinsam mit allen betroffenen Akteuren bereits in der frühen Planungsphase einen verbindlichen Kommunikationsprozess aufzusetzen, um Bürgerinnen und Bürger, Kommunen sowie betroffene Institutionen rechtzeitig und transparent über Planungsstände, Bauabläufe, verkehrliche Auswirkungen und mögliche Belastungen zu informieren,
- gegenüber den Gemeinden darzulegen, in welchem Umfang die geplante Korridor-sanierung Einfluss auf die Planungen des Nordzulaufs des Brennerbasistunnels haben kann, besonders im Hinblick auf den Lärmschutz entlang der Bestandsstrecke nach Neubaustandard,
- hierzu insbesondere folgende Akteure einzubeziehen:
 - die betroffenen Städte, Gemeinden und Landkreise entlang der Strecke,
 - die Deutsche Bahn AG und ihre Projektgesellschaften,
 - die Autobahn GmbH des Bundes beziehungsweise die zuständigen Autobahndirektionen und Straßenbauasträger,
 - die zuständigen Verkehrsverbände und ÖPNV-Aufgabenträger,
 - die Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern,
 - die Rettungsdienste, Feuerwehren und Katastrophenschutzbehörden,
 - die Schulen, Kindertageseinrichtungen und Bildungseinrichtungen entlang der betroffenen Korridore,
 - Bürgerinitiativen sowie weitere betroffene Interessengruppen.
- dem Landtag über die geplanten Maßnahmen zur Kommunikation und Beteiligung sowie über die vorgesehenen Abstimmungsstrukturen zwischen den beteiligten Akteuren zu berichten.

Begründung:

Die Bahnstrecke München – Rosenheim ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen Bayerns. Sie ist von zentraler Bedeutung für den regionalen und überregionalen Personenverkehr, den Güterverkehr sowie für die Anbindung an die europäischen Nord-Süd-Korridore. Die anstehenden Ausbau- und Planungsmaßnahmen werden über viele Jahre hinweg erhebliche Auswirkungen auf die betroffenen Kommunen, die Verkehrsinfrastruktur und die Menschen vor Ort haben. Insbesondere die Frage des Lärmschutzes entlang der Bestandsstrecke beschäftigt die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bereits jetzt enorm.

Erfahrungen aus vergleichbaren Infrastrukturprojekten zeigen, dass mangelnde oder verspätete Kommunikation zu Verunsicherung, Vertrauensverlust und vermeidbaren Konflikten führt. Eine frühzeitige, transparente und kontinuierliche Information der Öffentlichkeit sowie die Einbindung aller betroffenen Akteure sind daher wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreiche Projektumsetzung.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Abstimmung mit weiteren Infrastrukturträgern zu. Insbesondere die zuständigen Straßen- und Autobahnbehörden müssen frühzeitig eingebunden werden, um mögliche Wechselwirkungen zwischen Schienen- und Straßenverkehr sowie notwendige Umleitungs- und Verkehrslenkungskonzepte rechtzeitig planen zu können. Ebenso sind Schulen und andere Bildungseinrichtungen auf verlässliche Informationen angewiesen, um die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern sowie die Erreichbarkeit ihrer Standorte gewährleisten zu können.

Die Staatsregierung steht in der Verantwortung, die verschiedenen Akteure frühzeitig an einen Tisch zu bringen und für einen strukturierten Kommunikationsprozess zu sorgen. Ziel muss es sein, Transparenz zu schaffen, Akzeptanz zu fördern und Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die betroffenen Kommunen so gering wie möglich zu halten. Dadurch können Planungssicherheit geschaffen und unnötige Konflikte im weiteren Verfahren vermieden werden.



Antrag

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

Bahnchaos aufklären und modernes Krisenmanagement bei der Deutschen Bahn einfordern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- sich gegenüber der Deutschen Bahn AG, auf der Bundesebene und in der Verkehrsministerkonferenz mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die Ursachen der bundesweiten Störung des digitalen Zugfunksystems GSM-R vollständig, transparent und zeitnah aufgeklärt werden,
- auf die Deutsche Bahn AG und auf das Bundesministerium für Verkehr einzuwirken, ein modernes, ausfallsicheres und redundantes Krisen- und Notfallmanagement für den Bahnverkehr zu etablieren, das bei Ausfällen kritischer digitaler Systeme die Aufrechterhaltung eines sicheren und möglichst stabilen Bahnbetriebs gewährleistet,
- sich für den Aufbau zusätzlicher technischer Redundanzen und Rückfallebenen bei sicherheitsrelevanten Kommunikations- und Steuerungssystemen einzusetzen, damit der Ausfall einzelner Komponenten nicht zum bundesweiten Stillstand des Schienenverkehrs führt,
- bei der Deutschen Bahn AG auf eine umfassende Modernisierung und Digitalisierung der kritischen Infrastruktur hinzuwirken, insbesondere bei Kommunikations-, Leit-, Sicherungs- und Informationssystemen,
- sich dafür einzusetzen, dass Fahrgäste im Krisenfall schneller, verlässlicher und über digitale Kanäle in Echtzeit informiert werden und Betreuungs- sowie Unterstützungsangebote an Bahnhöfen verbessert werden,
- dem Landtag über die Ergebnisse der Gespräche mit der Deutschen Bahn AG und in der Verkehrsministerkonferenz sowie über die von Bund und Bahn geplanten Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz der Bahninfrastruktur zu berichten.

Begründung:

Am späten Dienstagabend kam es infolge einer Störung des digitalen Zugfunksystems GSM-R zu einem bundesweiten Stillstand des Bahnverkehrs. Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre sowie der Güterverkehr waren betroffen. Tausende Reisende saßen in Zügen und Bahnhöfen fest, zahlreiche Fahrgäste erreichten ihre Ziele erst mit erheblicher Verspätung oder mussten die Nacht unterwegs verbringen. Man stelle sich vor, der Komplettausfall hätte sich im morgendlichen Berufsverkehr ereignet.

Der Vorfall offenbart in besorgniserregender Weise die Verwundbarkeit zentraler digitaler Infrastrukturen des deutschen Schienenverkehrs. Der digitale Zugfunk GSM-R erfüllt eine sicherheitskritische Funktion. Er dient nicht nur der Kommunikation zwischen Lokführerinnen und Lokführern sowie den Betriebszentralen, sondern ist insbesondere für Notfallmeldungen und die schnelle Einleitung von Nothaltaufträgen unverzichtbar. Ein Ausfall dieses Systems stellt daher nicht nur ein betriebliches, sondern auch ein sicherheitsrelevantes Problem dar.

Besonders alarmierend ist, dass offenbar der Ausfall eines einzelnen Systems ausreichen konnte, um den Bahnverkehr bundesweit zum Erliegen zu bringen. Dies wirft erhebliche Fragen hinsichtlich der technischen Redundanzen, der Ausfallsicherheit sowie des Krisen- und Notfallmanagements der Deutschen Bahn auf.

Ein solcher Vorfall muss transparent und lückenlos aufgeklärt werden. Künftig sind Notfallmechanismen erforderlich, die ein vergleichbares Desaster verhindern. Millionen Menschen verlassen sich täglich auf die Bahn als zuverlässiges Verkehrsmittel. Voraussetzung dafür sind robuste digitale Systeme, wirksame Sicherheitskonzepte und ein professionelles Krisenmanagement.

Die Staatsregierung muss sich deshalb gegenüber der Deutschen Bahn AG und dem Bund dafür einsetzen, die Resilienz der Bahninfrastruktur deutlich zu erhöhen, technische Abhängigkeiten zu reduzieren und die Digitalisierung der Schiene so voranzutreiben, dass moderne Systeme nicht zu neuen Schwachstellen, sondern zu mehr Zuverlässigkeit und Sicherheit führen. Nur so kann das Vertrauen der Fahrgäste in den Schienenverkehr nachhaltig gestärkt werden.



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)**

Schwerlastverkehr einfach einfach machen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Voraussetzungen und das Genehmigungsverfahren für Schwerlastverkehr radikal zu vereinfachen und folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. Alle Straßenbaulastträger werden verpflichtet, die Rahmendaten ihrer Brücken- und Straßenbauwerke (u. a. Traglast, Spannweite, baulicher Zustand) in einer zentralen Datenbank – idealerweise direkt im zentralen Genehmigungsportal VEMAGS – zu erfassen und beständig zu aktualisieren.
2. Die Zuständigkeit für die Ausnahmegenehmigung eines Fahrzeugs nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird von der Regierung der Oberpfalz auf die unteren Straßenverkehrsbehörden verlagert, die die Ausnahmegenehmigung gleichzeitig mit einem Antrag auf Schwerlastverkehr bearbeiten.
3. Schwerlasttransportgenehmigungen werden nicht länger sklavisch an ein bestimmtes Fahrzeug gekoppelt, sondern sollen kurzfristig auch mit anderen Fahrzeugen gefahren werden können, sofern die Achszahl, Achslast und Maße nur geringfügig abweichen.
4. Die Beteiligung der Polizei am Genehmigungsprozess wird regelhaft abgeschafft und nur in begründeten Ausnahmefällen durchgeführt.
5. Die Anforderungen an Begleitfahrzeuge (Art und Anzahl der Fahrzeuge sowie Anzahl und Schulung der benötigten Personen) werden mit den anderen Bundesländern harmonisiert, damit an der Landesgrenze weder Fahrzeug- noch Fahrerwechsel notwendig sind.
6. Die Dauer von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO sowie von Dauererlaubnissen für Schwerlasttransporte wird auf den maximalen Zeitraum ausgedehnt – falls möglich auch unbefristet.
7. Auf Bundesebene wird sich dafür eingesetzt, dass die anderen Bundesländer identisch verfahren, um im Idealfall Antragsstellern zu ermöglichen, sich über die zentrale Datenbank VEMAGS binnen Minuten selbst eine Genehmigung zu erteilen.

Begründung:

Zu 1.:

In den Niederlanden dauert die Genehmigung für einen Schwerlasttransport zwei bis fünf Tage, während in Deutschland zwei bis drei Wochen zu veranschlagen sind. Dies liegt nicht nur in der unterschiedlichen Größe der Länder begründet, sondern vor allem darin, dass in Deutschland in einem Genehmigungsprozess sämtliche auf der Wegstrecke liegenden Straßenbaulastträger zu beteiligen sind – im Regelfall also die Autobahn GmbH und mindestens zwei weitere Landratsämter. Die für die Entscheidung notwendigen Daten über die Traglasten, Spannbreiten und den baulichen Zustand von Brücken und Straßen sind in Deutschland jeweils nur bei den zuständigen Behörden vorhanden, wohingegen in den Niederlanden eine zentrale Datenbank genutzt wird. Ohne ein digitales Register lassen sich Bearbeitungszeiten nicht verkürzen. Bayern sollte daher sich selbst und alle Kommunen dazu verpflichten, diese Daten zentral in VEMAGS einzupflegen.

Zu 2.:

Um einen Schwerlasttransport durchführen zu können, müssen die dafür in Betracht kommenden Fahrzeuge bereits im Vorfeld über eine Sondergenehmigung nach § 70 StVZO verfügen. Diese Sondergenehmigung erteilt nach der Verordnung über die Zuständigkeit im Verkehrswesen (ZustVVerk) in Bayern zentral die Regierung der Oberpfalz. Für Logistikunternehmen, aber auch landwirtschaftliche Betriebe bedeutet dies einen zusätzlichen Schritt bei einer zweiten Behörde. Im Sinne des in allen Bereichen angestrebten One-Stop-Shop-Prinzips sollte die Zuständigkeit daher bei den unteren Straßenverkehrsbehörden konzentriert werden.

Zu 3.:

Genehmigungen für Schwerlasttransporte sind bisher an das beantragte Fahrzeug gebunden. Da die Genehmigungsdauer sehr variabel ist, bedeutet dies für Logistikunternehmen, dass sie ihr Fahrzeug frühzeitig für genau diesen Transport reservieren müssen und ihre Fahrzeuge dadurch nicht flexibel zwischennutzen können. Da alle Fahrzeuge ohnehin eine Sondergenehmigung samt aller relevanten Fahrzeugdaten haben, ist unverständlich, weshalb die Genehmigungen nicht kurzfristig auch auf andere Fahrzeuge übertragen werden können. Innerhalb einer zentralen Datenbank sollten alle relevanten Daten automatisiert abgeprüft werden können und eine zeitnahe Übertragung der Genehmigung möglich sein.

Zu 4.:

Früher wurde im Rahmen der Amtshilfe bei einer gewissen Breite eines Schwerlasttransportes automatisch eine Begleitung durch die Polizei angefordert. Dies ist durch Begleitfahrzeuge mittlerweile nicht mehr nötig, jedoch ist es bisher den Genehmigungsbehörden selbst überlassen, ob die Polizei informiert, angehört oder sogar am Transport beteiligt wird. Für eine möglichst unbürokratische Abwicklung kann daher regelhaft auf die Beteiligung der Polizei verzichtet werden.

Zu 5.:

Zwar regelt die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung grundsätzlich deutschlandweit die Anforderungen an Begleitfahrzeuge und Fahrzeugführende, jedoch erlaubt diese Verordnung den Ländern auch, selbst Rechtsverordnungen zu erlassen. Im Detail führt das dazu, dass die Anforderungen nicht zu 100 Prozent identisch sind bzw. die Auflagen nicht immer in der deutschlandweit identischen Reihenfolge erlassen werden. Logistikunternehmen müssen daher bei länderübergreifenden Transporten im Vorfeld stets prüfen, ob die Auflagen überall identisch sind. Hier muss dringend eine deutschlandweit einheitliche Anforderungsliste und damit einhergehend ein einheitlicher Auflagenbescheid erwirkt werden.

Zu 6.:

Genehmigungen für Einzelfahrzeuge oder beantragte Dauererlaubnisse für Schwerlasttransporte haben teils unterschiedliche Fristen. Dauererlaubnisse für Transporte können längstens für drei Jahre erteilt werden. Einzelfahrzeuggenehmigungen werden oft für zehn Jahre erteilt, bedürfen aber für Verlängerungen eines TÜV-Gutachtens. Hier

sollte im Interesse einer möglichst einfachen Handhabung der maximal mögliche Ermessensrahmen ausgeübt werden.

Zu 7.:

Bestünde eine deutschlandweit aktuelle Datenbank über alle Straßen und Brückenbauwerke, könnte die zentrale Plattform VEMAGS in Sekunden ermitteln, ob die beantragte Route mit dem gewählten Fahrzeug befahrbar ist, oder, falls nicht, eine Alternativroute vorschlagen. Auch der Austausch des Fahrzeugs wäre dann nur ein in Sekunden prüfbarer Parameter. Um dies deutschlandweit umzusetzen, soll sich die Staatsregierung im Bundesrat und Bundestag dafür einsetzen, dass diese zentrale Datenbank endlich angelegt wird und alle Bundesländer im Genehmigungsverfahren identisch vorgehen.