

Stand: 18.03.2025 07:48:10

Initiativen auf der Tagesordnung der 24. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/4405 vom 12.12.2024
2. Initiativdrucksache 19/5018 vom 19.02.2025
3. Initiativdrucksache 19/5020 vom 19.02.2025
4. Initiativdrucksache 19/5036 vom 19.02.2025
5. Initiativdrucksache 19/5087 vom 19.02.2025
6. Initiativdrucksache 19/5092 vom 19.02.2025
7. Initiativdrucksache 19/5188 vom 25.02.2025
8. Initiativdrucksache 19/5678 vom 10.03.2025



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Katrin Ebner-Steiner, Christoph Maier, Martin Böhm, Richard Graupner, Prof. Dr. Ingo Hahn, Markus Walbrunn, Florian Köhler, Oskar Lipp, Johannes Meier, Dieter Arnold, Oskar Atzinger, Jörg Baumann, Franz Bergmüller, Rene Dierkes, Daniel Halemba, Martin Huber, Andreas Jurca, Stefan Löw, Roland Magerl, Ferdinand Mang, Gerd Mannes, Harald Meußgeier, Johann Müller, Benjamin Nolte, Elena Roon, Franz Schmid, Ulrich Singer, Ralf Stadler, Ramona Storm, Markus Striedl, Matthias Vogler, Andreas Winhart** und **Fraktion (AfD)**

**zur Änderung der Bayerischen Bauordnung
hier: Abschaffung des Solardach-Zwangs**

A) Problem

Aufgrund des Gesetzentwurfs der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Klimaschutzgesetzes und weiterer Rechtsvorschriften vom Juni 2022 (Drs. 18/23363) und der daraufhin im Dezember 2022 beschlossenen Änderung der Bayerischen Bauordnung (Art. 44a „Solaranlagen“, vgl. Drs. 18/25743) gilt seit März 2023 in Bayern ein Solardach-Zwang für alle neuen Industrie- und Gewerbegebäude. Ab Juli 2023 betrifft diese Regelung auch alle neuen Nichtwohngebäude und ab 2025 zudem alle Nichtwohngebäude, wenn die Dachhaut vollständig erneuert wird. Im Weiteren gilt ab 2025 eine sogenannte „Soll-Vorschrift“ für alle neuen Wohngebäude.

Der Solardach-Zwang stellt eine erhebliche finanzielle Belastung für bayerische Unternehmen, Landwirte und Bauträger dar. Die Installation eines Quadratmeters Photovoltaik-Dach kostet im Durchschnitt 200 bis 300 €. Angesichts eines jährlichen Zubaus von rund 6 500 neuen Nichtwohngebäuden in Bayern entstehen so jährliche Mehrkosten von mehreren Milliarden Euro für die bayerische Wirtschaft. Zudem sind die Baukosten für Gewerbegebäude seit Juni 2022 um etwa 15 % gestiegen.

Diese Regelung verteuert und bremst den Bau neuer Produktionsstätten und Gewerbeflächen in Bayern erheblich. Seit der Einführung des Solardach-Zwangs ist die Anzahl der genehmigten Neubauten stark zurückgegangen: Die Zahl der genehmigten neuen Nichtwohngebäude ist im Jahr 2023 um über 9 % zurückgegangen und im Zeitraum Januar bis August 2024 nochmals um knapp 8 %, wobei der Neubau von Fabrik- und Werkstattgebäuden sogar um ein Fünftel eingebrochen ist.

Der Solardach-Zwang trägt somit zu einer weiteren Erhöhung der staatlich bedingten Baukosten bei, die laut dem Zentralen Immobilien Ausschuss e. V. (ZIA) mittlerweile 37 % der Gesamtkosten beim Gebäudebau in Deutschland ausmachen – deutlich mehr als in vergleichbaren Nachbarländern wie Österreich (7 %), Frankreich (19 %) oder Polen (30 %).

Das Vorhandensein einer „Soll-Vorschrift“ für alle neuen Wohngebäude ab 2025 kann von der Staatsregierung jederzeit verschärft werden und verunsichert deshalb Wohnungsbauträger und private Haushalte.

B) Lösung

Die Streichung des Art. 44a „Solaranlagen“ aus der Bayerischen Bauordnung (BayBO).

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Keine

Gesetzentwurf

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

§ 1

Art. 44a der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 5 des Gesetzes vom 23. Juli 2024 (GVBl. S. 257) geändert worden ist, wird aufgehoben.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

Der Solardach-Zwang, der 2023 in Bayern für Industrie-, Gewerbe- und Nichtwohngebäude eingeführt wurde und ab 2025 als „Soll-Vorschrift“ auch für Wohngebäude greifen soll, hat erhebliche finanzielle Belastungen für Unternehmen, Landwirte und Bau-träger zur Folge. Daher ist die Abschaffung des Solardach-Zwangs notwendig, um die hohen Baukosten zu senken und den Bau neuer Produktions- und Gewerbeflächen wie-der zu erleichtern.

B) Im Einzelnen

Zu § 1 (Änderung der Bayerischen Bauordnung)

Durch die Aufhebung des Art. 44a der Bayerischen Bauordnung entfällt der Solardach-Zwang. Dies soll die staatlich bedingten Zusatzkosten beim Bau senken und den drin-gend notwendigen Bau von Industrie-, Gewerbe- und weiteren Nichtwohngebäuden för-dern. Die aktuelle Regelung ist mitverantwortlich für den Rückgang der Neubauzahlen und den Anstieg der Baukosten in Bayern. Die Entlastung durch die Abschaffung des Solardach-Zwangs wird es Unternehmen, Wohnungsbaugesellschaften und anderen Bauherren erleichtern, bezahlbare Immobilien zu realisieren, was auch dem allgemei-nen Gebäudemarkt zugutekommt.

Zu § 2 (Inkrafttreten)

Dieser Paragraph regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.



Antrag

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

Mietpreisbremse entfristen und verschärfen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich für eine unbefristete Geltung der Mietpreisbremse und eine Verbesserung ihrer Rahmenbedingungen einzusetzen.

Begründung:

Zum 31.12.2025 tritt die Verordnung zur Festlegung des Anwendungsbereichs bundesrechtlicher Mieterschutzvorschriften (MiSchuV) außer Kraft. Die zugrundeliegende Bundesgesetzgebung muss für die Zukunft gesichert werden, wofür zeitnah sichergestellt werden muss, dass die Mietpreisbremse unter der nächsten Bundesregierung beibehalten, entfristet und verschärft wird. Ein ersatzloser Ausfall der Mietpreisbremse hätte verheerende Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt in Kommunen mit angespanntem Wohnungsmarkt, da dann nicht nur ungebremste Mietpreiserhöhungen zu befürchten sind. Durch den Wegfall des in der MiSchuV befristet bestimmten, örtlichen Anwendungsbereiches würden auch alle hiermit verbundenen Maßnahmen ihre Rechtsgrundlage verlieren – etwa die Kappungsgrenze nach § 558 Abs. 3 Satz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Dies hätte langfristig schwerwiegende Auswirkungen auf die Mietpreisentwicklung in Städten mit angespanntem Wohnungsmarkt, welche bereits jetzt ein besorgniserregendes Maß erreicht haben.

Wie sich z. B. aus der Auswertung der Vergleichsplattform „immobilienscout24.de“ ergibt, beträgt die durchschnittliche Kaltmiete in Bamberg 10,34 Euro/m², in Bayreuth 10,61 Euro/m², in Nürnberg 11,22 Euro/m², in Augsburg 12,01 Euro/m², in Ingolstadt 12,05 Euro/m² und in der Landeshauptstadt München sogar 19,30 Euro/m². Unter Annahme einer durchschnittlichen Wohnfläche von 50 m² pro Person kostet Alleinstehenden die Kaltmiete hier mindestens 500 Euro/Monat und dazu kommen noch Betriebskosten von mindestens 320 Euro/Monat. Steigen die Mieten ungebremst weiter, so wird sich die Wohnungsnot weiter verschärfen und sich zum sozialen Sprengstoff entwickeln. Es liegt auch in der Verantwortung der Staatsregierung, dies zu verhindern. Es darf nicht so weit kommen, dass sich nur noch wirklich reiche Menschen das Wohnen in den Städten leisten können und alle anderen ins Umland ausweichen müssen. Der Anspruch auf angemessenen, bezahlbaren Wohnraum ist ein Menschenrecht und ist besonders in den Ballungsräumen eine wichtige Bedingung der Wahrnehmung von beruflichen Möglichkeiten. Deshalb darf das Wohnen nicht noch mehr zum Luxusgut werden, als dies bereits jetzt vielerorts der Fall ist.

Die Mietpreisbremse kann die Wohnungsnot zwar nicht allein lösen, aber sie ist als begleitende Maßnahme unerlässlich. Sie ist nicht nur für Menschen mit niedrigem Einkommen wichtig, sondern auch für Familien mit mittlerem. Dies betrifft also rund zwei

Drittel aller Arbeitnehmer, die laut Erfassung des Statistischen Bundesamtes weniger als 4.500 Euro brutto im Monat verdienen (Stand 2023). Das Ziel der Mietpreisbremse muss es sein, diesen Menschen auch in Zukunft bezahlbares Wohnen zu ermöglichen und denjenigen mit niedrigem Einkommen mehr Zugang zu angemessenem Wohnraum zu ermöglichen. Hierzu muss die bestehende Gesetzgebung einerseits entfristet werden, um die Mietpreisbremse zu einem langfristig verlässlichen Regulierungsinstrument zu machen. Andererseits müssen bestehende Ausnahmen (wie für Neubauten) reduziert, die Mietpreisbremse auf weitere Kommunen angewendet, Sanktionen bei Verstößen verstärkt und die Handlungsmöglichkeiten der Mieter generell erweitert werden. Ein Blick zu unseren europäischen Nachbarn zeigt, dass Mietpreisbremsen ein bewährtes Mittel zur Eindämmung explodierender Mietpreise sein können. Dänemark, Frankreich, Spanien und die Niederlande verfügen bereits seit Langem über vergleichbare Regelungen. Entfristen und Nachjustieren der bestehenden Mietpreisbremse würden in jedem Fall mehr Menschen zu bezahlbarem Wohnraum verhelfen als eine unregulierte, rein marktwirtschaftliche Strategie.



Antrag

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

Keine Verzögerung bei Sanierung des Schienennetzes!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich für die vorbehaltlose Umsetzung der durch die Deutsche Bahn AG geplanten Korridorsanierung der Schieneninfrastruktur und dessen Ausbau zum Hochleistungsnetz einzusetzen.

Begründung:

Nach Jahrzehnten voller Sparmaßnahmen und Flickenteppichreparaturen ist die deutsche Schieneninfrastruktur marode und dringend reparaturbedürftig. Die bisherige Strategie der Reparatur „unter rollendem Rad“ ist gescheitert und rächt sich nun durch immer weiter sinkende Pünktlichkeit. Laut Deutsche Bahn AG kommen bereits ein Drittel aller Fernzüge nicht mehr pünktlich an, wofür zu 80 Prozent die marode Infrastruktur verantwortlich ist. Ein Strategiewechsel ist dringend nötig gewesen, und mit dem Konzept der Generalsanierung der wichtigsten Streckenabschnitte wurde dieser lange überfällige Strategiewechsel endlich angestoßen.

Laut Meldung der Deutschen Presse-Agentur vom 02.02.2025 hat die Union auf Bundesebene jüngst Zweifel an der Generalsanierung der Schieneninfrastruktur geäußert. Man wolle die geplanten Maßnahmen überprüfen und bezichtigt die Deutsche Bahn AG grundlos der „Schummel-Sanierung“. Echte Alternativen zur Generalsanierung werden nicht benannt, es werden lediglich wieder Einsparungen bei den Sanierungsplänen in Aussicht gestellt. Die bisherige Zurückhaltung bei der Sanierung des Schienennetzes hat indes den Zugverkehr in Deutschland an den Rand des Zumutbaren gebracht und ist auf ganzer Linie auf ein Versagen des von der CSU geführten Bundesverkehrsministeriums in der Zeit von 2009 bis 2021 zurückzuführen. Ein Umkrempeln der Pläne und ein Abbruch der Korridorsanierungen wäre ein schwerer Fehler, welcher die Lage nur weiter verschlechtern statt verbessern würde. Der Zustand des Schienennetzes erlaubt keine weitere zeitliche Verzögerung bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen mehr.

Schon jetzt ist das deutsche Schienennetz im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich und sinkt immer weiter in den Qualitätsrankings. Ohne leistungsfähige Schieneninfrastruktur kann der SPNV in Deutschland keinen sinnvollen Beitrag zum Klimaschutz beitragen, der Güterverkehr würde weiterhin über die Straße erfolgen und die dort bestehenden Probleme weiter verstärken. Deshalb ist es zwingend notwendig, dass sich der Freistaat hinter die Pläne der Generalsanierung stellt, diese unterstützt und gegebenenfalls erweitert, anstatt diese erneut kaputtsparen und einkürzen zu wollen. Die bereits erfolgte Sanierung der Riedbahn zeigt, dass das Konzept der Korridorsanierung der richtige Weg ist. Eine gebündelte Sanierungsmaßnahme statt unzähligen

Kleinstreparaturen schafft endlich Planungssicherheit und mehr Zuverlässigkeit. Nur, wenn langfristig ein Konsens zur vorbehaltlosen Unterstützung der Generalsanierung besteht, kann es die nötige Planungssicherheit für die dringend notwendigen Sanierungen geben und ein Hochleistungsnetz hergestellt werden.

Die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit unseres Schienennetzes ist von gesamtgesellschaftlicher Relevanz. Langfristige Investitionen und weitsichtige Planung statt kurzfristiger Ersparnis sind das Gebot der Stunde, wofür auch Bayern seinen Teil leisten muss.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler** und
Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nachtruhe schützen: Lärmkontingent am Flughafen München reduzieren!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag erkennt an, dass Fluglärm und insbesondere die Lärmemissionen durch Nachtflüge eine hohe Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion darstellen.

Die Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, sich als Anteilseignerin des Flughafens München dafür einzusetzen, das Lärmkontingent für Nachtflüge am Flughafen München zu halbieren.

Begründung:

Das Lärmkontingent für Nachtflüge am Flughafen München ist zu hoch. Bisher wurde das Kontingent noch nie voll ausgeschöpft, doch schon jetzt ist die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion immens. De facto könnten aber noch deutlich mehr Nachtflüge rechtmäßig durchgeführt werden. Im Sinne des Vorsorgeprinzips im Gesundheitsschutz ist es deshalb notwendig, dass Lärmkontingent deutlich zu reduzieren.

In den Vor-Corona-Jahren 2018 und 2019 wurde das Lärmkontingent mit 78 bzw. 76 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht zu jeweils 71 Prozent ausgelastet. Das Jahr 2024 lag bereits wieder bei 65 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht. Das Lärmkontingent wurde dadurch aber nur zu 55 Prozent ausgelastet. Rechnet man die Nachtflugbewegungen der genannten Jahre auf eine hundertprozentige Auslastung des Lärmkontingents hoch, so wären in den Jahren 2018 und 2019 noch 110 bzw. 107 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht möglich gewesen, im Jahr 2024 aber bereits 118. Diese Verschiebung des Verhältnisses von Nachtflugbewegungen pro Durchschnittsnacht zur Ausschöpfung des Lärmkontingents rührt vom technologischen Fortschritt her: Viele Flugzeuge sind inzwischen leiser, so können auch mehr Flugbewegungen im Rahmen desselben Lärmkontingents durchgeführt werden. Der technologische Fortschritt bringt hier also einen klaren Nachteil für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion mit sich: Leisere Flugzeuge, aber ein dauerhafter, hoher Schallpegel durch mehr Nachtflugbewegungen.

Das Konzept des Lärmkontingents zeigt damit spätestens jetzt klare Schwachstellen und muss angepasst werden. Die Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, sich als Anteilseignerin des Flughafens München für eine Halbierung des Lärmkontingents für Nachtflüge einzusetzen. Denkbar wäre sowohl eine einmalige als auch eine schrittweise Absenkung. Zudem wären eine regelmäßige Überprüfung und ggf. weitere Absenkung des Lärmkontingents sinnvoll. Nur so können auch die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenregion vom technischen Fortschritt profitieren und dauerhaft entlastet werden.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Andreas Birzele, Benjamin Adjei, Dr. Markus Büchler, Barbara Fuchs, Tim Pargent, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Stephanie Schuhknecht, Cemal Bozoğlu, Maximilian Deisenhofer, Gülseren Demirel, Toni Schuberl, Florian Siekmann** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Digitale Ausgabe von Parkausweisen für Handwerkerinnen und Handwerker, Handelsvertretungen und Soziale Dienste ermöglichen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Anwendungshinweise des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration zum Vollzug der Straßenverkehrsordnung zu § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11 StVO (Parkerleichterungen für Handwerksbetriebe, Handelsvertreter und im sozialen Dienst Tätige) dahingehend zu ändern, dass Parkausweise für Handwerksbetriebe sowie weitere auf Basis von Ausnahmetatbeständen erteilte Parkausweise künftig von den Kommunen auch digital ausgegeben werden können. Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Handwerksbetriebe sowie Handelsvertretungen und Soziale Dienste sollen die Möglichkeit erhalten, ihre Parkausweise vollständig digital zu beantragen, zu erhalten und selbst auszudrucken (Print at home), ohne hierfür persönlich bei einer Behörde erscheinen zu müssen. Die Anwendungshinweise des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration sollen künftig auch ein konkretes Muster für den selbst ausdrückbaren Parkausweis vorgeben, der von Handwerkerinnen und Handwerkern, Handelsvertretungen und Sozialen Diensten zusammen mit einem sogenannten Arbeitsstättennachweis im Fahrzeug zu hinterlegen ist.
- Die Möglichkeit, Ausweise bei Behörden persönlich abzuholen, soll weiter bestehen bleiben.

Begründung:

Die Digitalisierung administrativer Prozesse erleichtert nicht nur Antragstellung und Bearbeitung, sondern reduziert auch den bürokratischen Aufwand etwa für Handwerkerinnen und Handwerker und soziale Dienste erheblich. Die Beantragung der Handwerkerparkausweise ist häufig schon digitalisiert. Doch die immer noch analoge Ausgabe der Parkausweise als formgebundene Papiausweise verhindert eine unbürokratische und einfache Abwicklung.

Die derzeitigen Anwendungshinweise des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration erfordern weiterhin ein persönliches Erscheinen im Amt. Dies entspricht nicht mehr den Anforderungen einer modernen Verwaltung.

Eine Anpassung der Anwendungshinweise reduziert den Verwaltungsaufwand für Antragstellerinnen und Antragssteller und Behörden. Der Freistaat hat sich im Rahmen

der Entbürokratisierungsoffensive verpflichtet, Verwaltungsprozesse effizienter zu gestalten. Es ist daher an der Zeit, die rechtlichen Vorgaben so anzupassen, dass eine zeitgemäße Verwaltungspraxis ermöglicht wird.



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Ursula Sowa, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, 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 über die Zwischenergebnisse der Pilotprojekte zum Gebäudetyp E

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr über die Zwischenergebnisse der 19 Pilotprojekte des Modellvorhabens Gebäudetyp E möglichst im 2. Quartal 2025 zu berichten.

Begründung:

Im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) wurde auf Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und FDP (vgl. Drs. 18/26122) am 15.12.2023 der Startschuss für 19 Pilotprojekte zum „Gebäudetyp E“ gegeben.

Der „Gebäudetyp E“ geht zurück auf eine Initiative der Bayerischen Architektenkammer. Das Bauen unter dem Schlagwort „Gebäudetyp E“ zielt darauf ab, die Vielzahl an Normen und Regelwerken auf den Prüfstand zu stellen, um mit normreduzierten und abweichenden Lösungen einfachere und damit kostengünstigere und ressourcenschonendere Gebäude errichten zu können. Im Sommer 2023 hat das StMB dafür Art. 63 BayBO von einer Ermessensvorschrift in eine Sollvorschrift umgewandelt, sodass nun Abweichungen regelmäßig zugelassen werden sollen, insbesondere bei Vorhaben zur Erprobung neuer Bau- und Wohnformen.

Die Pilotprojekte zum Gebäudetyp E sollen neue Wege beschreiten, indem sie von gesetzlichen Vorschriften, Technischen Baubestimmungen und anerkannten Regeln der Technik abweichen, wo es sinnvoll ist und die Sicherheit des Gebäudes und seiner Bewohner nicht beeinträchtigt wird. Die Pilotprojekte werden wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Ziel der Untersuchung ist es insbesondere, die Wirksamkeit von bauordnungsrechtlichen Erleichterungen in der Praxis zu erproben und ggf. weiteren Handlungsbedarf zu identifizieren.

Das Forschungsvorhaben zum Gebäudetyp E ist auf eine Laufzeit von zwei Jahren (bis Ende 2025, vgl. Drs. 18/27844) angesetzt. Erste Zwischenergebnisse zu den insgesamt 19 Pilotprojekten sollen voraussichtlich bis Ende des ersten Quartals 2025 veröffentlicht werden (vgl. Drs. 19/4881). Die Staatsregierung soll zum aktuellen Stand und Fortschritt der Pilotprojekte sowie den bisher erzielten Erkenntnissen im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr berichten.



Antrag

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

LKW-Führerschein für die Mitglieder der Blaulichtfamilie vereinfachen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich bei der Bundesregierung für eine Reformierung des Führerscheinrechts einzusetzen: Eine Führerscheinklasse C mit entsprechender nationaler Schlüsselnummer, die mit vermindertem Prüfungsumfang einen erleichterten Einstieg ermöglicht, soll für die „Blaulichtfamilie“ und die Freiwilligen Feuerwehren geschaffen werden.

Begründung:

Neben generellen Nachwuchsproblemen haben die Freiwillige Feuerwehr, das Technische Hilfswerk sowie gelegentlich Rettungsdienste und Blutspendedienste mit schwereren Fahrzeugen das Problem, geeignete Fahrer zu finden.

Grund dafür ist unter anderem die ausgesetzte Wehrpflicht und damit verbunden der Wegfall des Bundeswehrführerscheins, der früher über den Staat finanziert wurde.

Einige wesentliche Inhalte der LKW-Fahrprüfung, sowohl in Theorie als auch in Praxis, sind für den reinen Einsatz im Ehrenamt, z. B. bei der Feuerwehr, nicht erforderlich. Weder müssen hier fundierte Kenntnisse über Ladungssicherung – denn diese werden für die speziellen Einsatzzwecke immer separat vermittelt – noch für die Lenk- und Ruhezeiten oder saisonal bedingte Fahrverbote von den jeweiligen Prüflingen im späteren Leben angewendet werden.

Zudem handelt es sich bei den späteren Einsätzen, z. B. bei der Feuerwehr, immer um gleiche Fahrzeuge bzw. um einen sehr geringen Pool an verfügbaren Fahrzeugen, die von den Fahrern bewegt werden müssen. Deswegen sind in der Praxis deutlich weniger Fahrstunden notwendig – zumal später auf den Fahrzeugen eine separate, intensive Einarbeitung und Schulung erfolgt, was bei Speditionskraftfahrern nicht immer der Fall ist.

In der Theorieprüfung ist eine deutliche Straffung der Themengebiete ebenfalls möglich und angebracht. Für eine private Nutzung des LKW-Führerscheins könnten Absolventen dann eine Zusatzprüfung absolvieren.

Mit unserem Antrag soll es für junge Menschen wieder attraktiver werden, sich ehrenamtlich einzubringen. Gleichzeitig nimmt es den Freiwilligen Feuerwehren die Sorge um geeignetes Fahrpersonal und vereinfacht die Finanzierung des Führerscheins für die Fahrschüler deutlich. Alle Fahrer, die bereits die Führerscheinklasse B besitzen, kennen bereits die Verkehrsregeln und Schilder und können sich im Normalfall sicher im Verkehr bewegen. Es muss in Anlehnung an die alte Führerscheinklasse 2 de facto nur das Bedienen der Maschine LKW und das Verständnis für die Größe des Fahrzeuges geschult werden.



Antrag

der Abgeordneten **Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Konrad Baur, Jürgen Eberwein, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Josef Schmid, Thorsten Schwab CSU,**

Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER)

ALKIS-Freischaltung der Eigentümerdaten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, der Deutschen Bahn Zugang zum Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS) zu gewähren, um ohne Umwege an die Eigentümerdaten der an den Strecken der Deutschen Bahn angrenzenden Grundstücke zu erhalten.

Begründung:

Durch die zunehmenden klimatischen Veränderungen waren in jüngerer Vergangenheit direkte Auswirkungen auf die Großwetterlagen in Bayern zu spüren. Einflüsse auf die Vegetation entlang von Bahnstrecken haben zum Teil zu erheblichen Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs geführt.

Die Deutsche Bahn ist zum sicheren Betrieb der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt verpflichtet. Allerdings wird die Deutsche Bahn gerade im Bereich der Vegetation immer wieder vor große Herausforderungen gestellt, ihre Anlagen in einem sicheren und hoch verfügbaren Zustand zu halten.

Die Voraussetzungen zur Teilnahme am Verfahren „ALKIS Eigentumsdaten“ werden in der Bayerischen ALKIS-Abrufverordnung geregelt. Der Zugang ist demnach nur für bestimmte Nutzergruppen möglich, z. B. Gerichte, Behörden, Notare, Steuerberater.

Durch den Zugang zu ALKIS könnte die Deutsche Bahn die Eigentümerdaten der an ihren Strecken angrenzenden Grundstücke erhalten, um den Vegetationsschnitt ordnungsgemäß durchführen zu können.