

Stand: 20.04.2025 18:27:01

Initiativen auf der Tagesordnung der 26. Sitzung des BV

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/5888 vom 21.03.2025
2. Initiativdrucksache 19/5978 vom 26.03.2025
3. Initiativdrucksache 19/6149 vom 01.04.2025
4. Initiativdrucksache 19/6165 vom 02.04.2025
5. Initiativdrucksache 19/6164 vom 02.04.2025



Antrag

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

Experimente am Reisenden beenden – Verbrennungsmotoren beibehalten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Planungen für einen dieselfreien Schienenpersonennahverkehr in Schwaben und im westlichen Oberbayern sofort zu beenden. Die altbewährten, zuverlässigen und leistungsstarken Verbrennungsmotoren sollen beibehalten werden.

Begründung:

Auf der Bahnkonferenz „Bahnland Bayerisch Schwaben“ sagte Staatsminister Christian Bernreiter am 25.02.2025, dass die Staatsregierung den Dieselbetrieb in Schwaben beenden und alle Linien auf elektrischen Betrieb oder Akku-Züge umstellen will. Gemäß dem von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten vom 30.01.2025 sollen in Oberstdorf und Kempten als Vorabmaßnahmen einer geplanten Streckenelektrifizierung Lademöglichkeiten für Akkus geschaffen werden. Ladestationen sollen auch in Füssen und Krumbach entstehen, zudem ein Unterwerk zur Bahnstromversorgung in Immenstadt.

Der Aufbau von neuen Lademöglichkeiten und der notwendigen Versorgungsinfrastruktur ist zudem extrem kostenintensiv. Gemäß Grundgesetz ist der Bund für die Schieneninfrastruktur zuständig. Der Freistaat ist bereits letztes Jahr mit der vertraglichen Zusicherung von mehr als 80 Mio. Euro für die Planung von Streckenelektrifizierungen in Vorleistung gegangen.

Darüber hinaus sieht die jetzige Planung ein ineffizientes Stückwerk vor: so soll die Strecke von Augsburg nach Buchloe von Streckenkilometer 0 bis 12 elektrifiziert werden, was einer Fahrzeit von 8 bis 12 Minuten entspricht. Von Streckenkilometer 12 bis 39 wird nicht elektrifiziert. Buchloe ist dann wieder unter Fahrdraht. So verhindert eine Elektrifizierungslücke von 27 km durchgehend elektrischen Betrieb von Augsburg bis Lindau. Auch auf der Nebenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt zeichnet sich ein ähnliches Bild. Andere Strecken wie die Staudenbahn mit völlig ungewissem Fahrgastaufkommen oder der Nebenbahn nach Schongau, wo bedingt durch geringes Fahrgastaufkommen ein Stundentakt mit den kleinen LINT 41 Fahrzeugen durchgeführt wird, ist eine Wirtschaftlichkeit einer (Teil-)elektrifizierung nicht absehbar.

Die Technik des Verbrennungsmotors ist bewährt, Optimierungspotenzial noch immer vorhanden und die Tankinfrastruktur flächendeckend verfügbar.

Somit ist es sowohl aus finanziellen als auch aus Gründen der eh schon mangelnden Zuverlässigkeit im Netz nicht geboten, hier irgendwelche Experimente mit Teilelektrifizierungen und fragwürdigen Akku-Zügen in einem dermaßen umfangreichen Rahmen direkt am Fahrgast zu erproben.



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)**

Umbauordnung entwickeln – Erleichterungen für das Bauen in Bestand schaffen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, eine Umbauordnung zu schaffen bzw. in die Bayerische Bauordnung (BayBO) zu implementieren, um das Bauen im Bestand zu erleichtern und zu fördern.

Begründung:

Die Schaffung einer Umbauordnung stellt einen wichtigen Schritt dar zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung, zur Unterstützung der Bauwirtschaft und zum Schutz unserer natürlichen Ressourcen.

Die Anhörung „Bauen im Bestand“ in der 18. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 26.11.2024 hat gezeigt, dass sämtliche Sachverständigen eine „Bauwende“ fordern und dafür die rechtlichen Rahmenbedingungen konsequent auf den Um- und Weiterbau des Gebäudebestands ausgerichtet werden müssen. Regelungsentwürfe einer solchen Umbauordnung gibt es bereits von der Bayerischen Architektenkammer, auch die Bayerische Ingenieurekammer-Bau hat hierzu Vorschläge für das „Bauen im Bestand“ gemacht.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat von der Kanzlei GGSC (Gaßner, Groth, Siederer und Coll. PartGmbH) ein Gutachten mit Vorschlägen zur Umbauordnung erstellen lassen, das wir in diesem Zuge gerne bewertet und berücksichtigt wüssten.

1. Ausgangslage:

Die aktuelle BayBO legt den Fokus primär auf Neubauten, was die Umnutzung und den Umbau von Bestandsgebäuden erschwert. Dies steht im Widerspruch zu den Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung und den Bedürfnissen der Bauwirtschaft.

2. Notwendigkeit einer Umbauordnung:

- Förderung der Ressourceneffizienz durch Nutzung bestehender Bausubstanz
- Reduzierung des Flächenverbrauchs durch Intensivierung der Innenentwicklung
- Anpassung an sich wandelnde gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedürfnisse
- Unterstützung der Bauwirtschaft bei der Transformation hin zu mehr Bestandserhaltung

3. Vorteile einer Umbauordnung:
 - Vereinfachung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für Umbauten
 - Schaffung von Rechtssicherheit für Bauherren und Planer
 - Förderung innovativer Lösungen im Bestandsumbau
 - Beitrag zum Klimaschutz durch Reduktion von Abriss und Neubau
4. Umsetzungsvorschläge:
 - Einbeziehung der Vorschläge der Bayerischen Architektenkammer und weiterer Verbände sowie des Gutachtens der Kanzlei GGSC
 - Anpassung der Anforderungen an Bestandsgebäude (z. B. Brandschutz, Schallschutz)
 - Einführung von Flexibilitätsklauseln für kreative Umnutzungskonzepte
 - Schaffung von Anreizen für nachhaltige Umbauten (z. B. durch vereinfachte Verfahren)
5. Finanzielle Auswirkungen:
 - Kurzfristig: Kosten für die Erarbeitung und Implementierung der Umbauordnung
 - Langfristig: Einsparungen durch effizientere Nutzung bestehender Bausubstanz und Reduzierung von Neubaumaßnahmen

Niedersachsen und Bremen haben als Vorreiter bereits eine Umbauordnung geschaffen:

1. Niedersachsen hat als erstes Bundesland am 18. Juni 2024 eine novellierte Bauordnung (NBauO) eingeführt, die als erste Umbauordnung in Deutschland gilt.
2. Bremen hat am 15. Mai 2024 eine weniger umfangreiche, aber ebenfalls bedeutende Novelle der Bauordnung beschlossen, die als „Umbauordnung light“ bezeichnet wird.
3. Baden-Württemberg plant eine Reform der Landesbauordnung (LBO), die laut der zuständigen Ministerin zu einer „echten Umbau-Ordnung“ werden soll.

Das kann Bayern auch! Bayern sollte ein deutliches Signal für mehr Umbau und Bestandserhalt direkt in der Bauordnung verankern oder als eigene Umbauordnung schaffen, die nur den Bestandsumbau im Blick hat.



Antrag

der Abgeordneten **Jürgen Baumgärtner, Alexander Flierl, Tanja Schorer-Dremel, Volker Bauer, Konrad Baur, Dr. Andrea Behr, Franc Dierl, Leo Dietz, Jürgen Eberwein, Thomas Holz, Jochen Kohler, Joachim Konrad, Dr. Petra Loibl, Josef Schmid, Thorsten Schwab, Martin Wagle, Ilse Aigner, Daniel Artmann, Prof. Dr. Winfried Bausback, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Christian Bernreiter, Markus Blume, Maximilian Böttl, Robert Brannekämper, Dr. Alexander Dietrich, Alex Dorow, Holger Dremel, Norbert Dünkel, Dr. Stefan Ebner, Dr. Ute Eiling-Hütig, Georg Eisenreich, Wolfgang Fackler, Kristan Freiherr von Waldenfels, Karl Freller, Thorsten Freudenberger, Sebastian Friesinger, Albert Füracker, Judith Gerlach, Martina Gießübel, Alfred Grob, Patrick Grossmann, Petra Guttenberger, Josef Heisl, Dr. Florian Herrmann, Joachim Herrmann, Michael Hofmann, Petra Högl, Klaus Holetschek, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Andreas Huber, Melanie Huml, Andreas Jäckel, Björn Jungbauer, Michaela Kaniber, Andreas Kaufmann, Sandro Kirchner, Manuel Knoll, Harald Kühn, Stefan Meyer, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Stephan Oetzing, Thomas Pirner, Tobias Reiß, Jenny Schack, Andreas Schalk, Ulrike Scharf, Helmut Schnotz, Sascha Schnürer, Martin Schöffel, Kerstin Schreyer, Dr. Harald Schwartz, Bernhard Seidenath, Dr. Markus Söder, Werner Stieglitz, Martin Stock, Karl Straub, Peter Tomaschko, Carolina Trautner, Steffen Vogel, Peter Wachler, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU),**

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

Praxistauglicher Umgang mit Ersatzbaustoffen

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag begrüßt den Einsatz der Staatsregierung für praxistaugliche Regeln für den Umgang mit Ersatzbaustoffen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund weiterhin dafür einzusetzen, dass die im August 2023 in Kraft getretene Ersatzbaustoffverordnung (EBV) vereinfacht wird, indem einheitliche und niedrigschwellige Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft von mineralischen Ersatzbaustoffen festgelegt werden.

Begründung:

Mit der im August 2023 in Kraft tretenden EBV soll bundeseinheitlich geregelt werden, wie mineralische Abfälle – z. B. Bauschutt – bestmöglich zu verwerten sind. Mineralische Abfälle sind mit einem Aufkommen von mehr als 275 Mio. t pro Jahr der größte Abfallstrom in Deutschland. Über 80 Prozent davon stammen aus der Bau- und Abbruchwirtschaft.

Das umweltpolitisch sinnvolle Ziel, mehr Recyclingbaustoffe beim Bauen einzusetzen, verfehlt die neue Regelung allerdings massiv. In der neuen EBV-Version fehlt eine eigenständige Regelung mit festgelegten Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft mineralischer Ersatzbaustoffe. Dieser Mangel erschwert erheblich sowohl die Verwertung wie auch den Einsatz mineralischer Ersatzbaustoffe.

Das für den Wiedereinbau von Recycling-Baustoffen vorgesehene Verfahren ist ausgesprochen bürokratisch, sehr kompliziert sowie zeit- und kostenintensiv. Dies betrifft vor allem die vorzunehmende Analytik sowie die Klassifizierung und die aufwendige Dokumentation. Gerade bei kleinen und mittelgroßen Baumaßnahmen ist der hier zu betreibende Aufwand völlig unverhältnismäßig.

Die bislang ohnehin schon strengen Schadstoffgrenzwerte für Recyclingbaustoffe werden durch die neue EBV weiter abgesenkt. Eine wissenschaftliche Begründung für diese Verschärfung oder ein sonstiger sachlicher Grund sind nicht ersichtlich.

Das komplizierte Regelwerk der EBV muss daher erheblich vereinfacht und praxistauglich gestaltet werden. Es muss klar geregelt werden, welche Kriterien eingehalten werden müssen, damit ein „Abfall“ zum „Ersatzbaustoff“ wird. Diese würde die Einordnung auf der Baustelle deutlich vereinfachen und zudem die Akzeptanz von Recycling-Baustoffen und die Weiterverwendung von Bodenaushub aller Qualitäten erheblich steigern. Nur so ist eine höhere Recyclingquote in der Bauwirtschaft erreichbar. Diese hätte einen enorm starken Hebel auf die CO₂-Bilanz. Zudem würden die knappen Deponiekapazitäten erheblich entlastet werden.

Bereits die vormalige Bundesregierung hatte die Erarbeitung einer Abfallende-Verordnung angestrebt. Im Zuge dessen hatte die Staatsregierung intensiv dafür geworben, möglichst viele Ersatzbaustoffe in deren Anwendungskreis einzubeziehen. Das Vorhaben des Bundes wurde jedoch wegen der vorgezogenen Neuwahlen nicht abgeschlossen. Um die Kreislaufwirtschaft im Baubereich zu stärken, ist nun dringend ein neuer Anlauf für eine praxistaugliche Regelung auf Bundesebene erforderlich.



Antrag

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

Schluss mit Eltern-Taxis - Sicherheit für unsere Kinder

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Errichtung von Schulstraßen aktiv zu unterstützen und den Kommunen Handlungsempfehlungen für die Errichtung von Schulstraßen zu geben.

Begründung:

In Bayern gibt es rund 1,7 Mio. Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Schulbus unterwegs sind. Sie sollen sicher in die Schule und wieder nach Hause kommen. Vor den Schulen sorgen allerdings zunehmend „Eltern-Taxis“ für Verkehrschaos und Gefahren. Eltern und Kommunen fordern daher die Einrichtung von Schulstraßen, also zeitweise für den Durchgangsverkehr gesperrte Straßen, jedoch zeigt sich das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration reserviert. Nach einem Bericht von BR24 vom 24.03.2025 („Druck auf Eltern-Taxis – Kommen bald Schulstraßen in Bayern?“) haben etwa die Regierungen von Oberbayern und Oberfranken anfragenden Kommunen mitgeteilt, dass die Einrichtung von Schulstraßen nicht möglich sei.

Tatsächlich ist die temporäre oder dauerhafte Einrichtung von Schulstraßen ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler und zur Förderung ihrer kindgerechten, eigenständigen Mobilität. Das Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht bieten durchaus Möglichkeiten, Schulstraßen durch verkehrsrechtliche Anordnungen für den nicht-motorisierten Verkehr freizugeben. Hierfür müssen sie für Kfz gesperrt werden:

Im Straßenverkehrsrecht kommt es nach § 45 Abs. 1 Straßenverkehrs-Ordnung dabei grundsätzlich darauf an, Straßensperrungen für Kfz anhand der örtlichen Gegebenheiten und gefahrenträchtiger Umstände gut zu begründen, da Maßstab grundsätzlich die qualifizierte Gefahrenlage ist. Es gibt jedoch im Umfeld von Schulen typischerweise vom Ordnungsgeber und der Rechtsprechung anerkannte Gefahren, die eine solche Begründung in vielen Fällen möglich erscheinen lassen. Daneben können auch ohne eine erheblich überdurchschnittliche Gefahr Sperrungen im Rahmen eines Verkehrsversuchs, zur Errichtung einer Fahrradstraße bzw. -zone oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Die Stadt München hat etwa beschlossen, im Rahmen eines Verkehrsversuchs im kommenden Jahr an zwei Standorten Schulstraßen einzurichten.

Das Straßenrecht bietet in Art. 8 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz die Möglichkeit einer Teileinziehung beispielsweise zur Einrichtung einer Fußgängerzone, die grundsätzlich auch temporär, also beschränkt auf den Schulbeginn und das Schulende möglich ist.

Im Gegensatz zu Bayern lassen andere Bundesländer Schulstraßen nicht nur zu, sie fördern sie sogar aktiv. Nordrhein-Westfalen, wo es bereits rund 40 Schulstraßen gibt, hat für seine Kommunen eine Handreichung verfasst, wie solche zeitweisen Einschränkungen des Verkehrs rechtssicher umgesetzt werden können. Auch in Baden-Württemberg hält man die Einrichtung von Schulstraßen jetzt schon problemlos für möglich und will sie sogar an allen geeigneten Schulstandorten einrichten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Schulwegsicherheit und der Schutz unserer Kinder muss oberste Priorität haben. Die Staatsregierung muss daher unverzüglich ihre Zurückhaltung aufgeben und die Kommunen aktiv bei der Einrichtung von Schulstraßen unterstützen. Sie muss konkrete Handlungsempfehlungen herausgeben, damit die Gemeinden rechtssicher entsprechende Schulstraßen einrichten können.



Antrag

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

Bericht zur Vergabe der Mittel für den sozialen Wohnungsbau

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag und im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr schriftlich und mündlich über die Vergabe der Mittel der sozialen Wohnraumförderung, insbesondere der einkommensorientierten Förderung (EOF), zu berichten.

Der Bericht soll unter anderem folgende Aspekte beleuchten:

- Entwicklung der für die soziale Wohnraumförderung zur Verfügung stehenden Mittel (Bundes- und Ländermittel) seit 2023
- Verteilung der Mittel sowohl auf die verschiedenen Förderarten (u. a. EOF, Aufwendungsorientierte Förderung – AOF sowie Mietwohnraum und Eigenheimförderung) als auch regional (Zuweisungen an die verschiedenen Bewilligungsstellen) seit 2023
- Entwicklung von Anträgen und Bewilligungen (inklusive vorzeitiger Maßnahmenbeginn) seit 2023
- aktueller Sachstand bei den EOF-Mitteln (u. a. Auszahlungen, Bewilligungen, Antragsaufkommen 2025)
- Perspektiven für die EOF 2025 und 2026

Begründung:

Verschiedene Faktoren, wie der Einbruch des frei finanzierten Wohnungsbaus und das zunehmende Engagement der BayernHeim als neuer großer Akteur auf dem Feld des Mietwohnungsbaus, haben in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass die Nachfrage im Bereich der sozialen Wohnraumförderung, speziell der einkommensorientierten Förderung, stark gestiegen ist. Inzwischen ist das Förderprogramm sehr stark überzeichnet. Aufgrund der Überhänge sollen – mit Ausnahme von Einzelfällen – 2025 und womöglich auch 2026 keine neuen Anträge bewilligt werden.

Für Kommunen, Wohnungsbauunternehmen und letztlich auch für alle Menschen, die eine bezahlbare Wohnung suchen, stellt diese Situation ein großes Problem dar. Aufgrund der Planungsunsicherheiten müssen laufende Projektplanungen gestoppt werden, Baubeginns- und Fertigstellungsziele können nicht erreicht werden, durch größere Verzögerungen kann die Wirtschaftlichkeit von Baumaßnahmen nicht mehr gegeben sein, Investoren könnten sich zurückziehen.

Das Ziel des hier beantragten Berichts sollte insbesondere sein, Transparenz über die aktuelle Situation der Vergabe der EOF-Mittel zu schaffen und Perspektiven für die Mittelvergabe 2025 und 2026 aufzuzeigen.