

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Hans Friedl

Abg. Uli Henkel

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 7** auf:

Gesetzentwurf der Abgeordneten Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Ulrike Scharf u. a. (CSU)

zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (Drs. 18/21173)

- Zweite Lesung -

hierzu:

Änderungsantrag der Abgeordneten

Bernhard Seidenath, Tanja Schorer-Dremel, Alfons Brandl u. a. (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Susann Enders u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

(Drs. 18/22524)

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Vereinbarung im Ältestenrat 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Ich eröffne die Aussprache und erteile dem Kollegen Martin Wagle für die CSU-Fraktion das Wort. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Martin Wagle (CSU): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der vorliegende Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes ist ein entscheidender Beitrag zur Verwirklichung des Radnetzes Bayern, das alle Städte und Gemeinden miteinander auf direktem Weg verbinden soll. Wir haben über diese Gesetzesänderung bereits in Erster Lesung sowie im federführenden Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr diskutiert. Sie traf auf überwältigende Zustimmung. Sie wurde im federführenden Ausschuss einstimmig beschlossen. Das ist nicht nur erfreulich, sondern auch gerechtfertigt.

Derzeit können durchgehende Radwege nur im Zuge eines Neu- oder Ausbaus einer Bundes- oder Staatsstraße mittels eines Planfeststellungsverfahrens durch die Staatlichen Bauämter verwirklicht werden. Der Haken daran ist, dass sie ausschließlich durch die Staatlichen Bauämter zu verwirklichen sind. Für alle anderen Radwege, die

nachträglich an Staatsstraßen oder unabhängig davon gebaut werden, also selbstständig verlaufen sollen, ist bisher kein Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist ein entscheidender Nachteil, wie jedem einleuchtet. Zum Beispiel können einzelne Grundbesitzer wichtige Projekte scheitern lassen, selbst wenn diese vor Ort von der Bevölkerung getragen werden und bei der Umsetzung schlüssiger Verkehrskonzepte von großer Bedeutung sind. Dieser Nachteil, der den Bau von Radwegen in unverhältnismäßiger Weise erschwert, wird durch diese Gesetzesänderung beseitigt. Die Kommunen erhalten nun die Möglichkeit, mittels einer fakultativen Planfeststellung künftig für Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen Radwege und begleitende Gehwege zu planen und auch zu bauen.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Zum einen ist es eine flexible Lösung, denn "fakultativ" bedeutet, dass das Instrument zwar im Werkzeugkasten liegt, aber nicht eingesetzt werden muss. Die Lösung ist kommunalfreundlich und transparent, weil alle Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen. Sie schafft Unabhängigkeit von Hauptverkehrsadern, die nicht immer die kürzeste Verbindung darstellen und für Radfahrer einen Umweg bedeuten. Deshalb fehlt bei solchen Verbindungen die Akzeptanz der Nutzer.

Die Änderung sichert die Grundlage für einen gemeindeübergreifenden Radwegebau, und zwar sowohl in Ballungsgebieten als auch in ländlichen Räumen. Indem die Durchgängigkeit von Radwegen geschaffen wird, wird auch die Sicherheit der Radler erhöht, weil die Radwege nicht mehr an Hauptverkehrsstraßen enden müssen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich vernehme allerorten eine große Begeisterung für den Radverkehr, besonders bei Bürgermeistern und Gemeinderäten, die sich für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur engagieren wollen. Dafür benötigen sie auch das entsprechende Werkzeug, und das wird hiermit geschaffen. Das erhalten sie durch diese Gesetzesänderung. Sie ist ein bedeutender Schritt für Kommunen, selbstständig

zu planen und auszubauen. Die Kommunen können damit genau dort die Radwege bauen, wo die Menschen tatsächlich fahren wollen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, egal wie Sie den Gesetzentwurf jetzt bezeichnen, ob wie die Kollegin Aures als "Bröckerla" oder wie der Kollege Dr. Bächler als "Mosaikstein" oder als Meilenstein, er hilft auf jeden Fall, den Bau der Radwege in ganz Bayern entscheidend voranzubringen. Deshalb bitte ich Sie um Ihre Zustimmung.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Kollege. – Nächster Redner ist der schon genannte Dr. Markus Bächler für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Bächler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank für diesen Gesetzentwurf. Sie wollen, dass die Kommunen beim Bau von Radwegen auch enteignen oder mit Enteignung drohen können. Das ist sicherlich ein wichtiger Schritt, um den Kommunen ein schnelleres Vorankommen beim Schließen von Lücken im Radwegenetz zu ermöglichen. Allerdings verstehe ich nicht, dass wir die Aussprache dazu noch brauchen. Wir haben das nahezu wortgleich schon in der Ersten Lesung hier gehabt und auch im Ausschuss. Es war völlig unstrittig. Insofern kann ich es jetzt hier kurz machen und spare Ihnen fünf Minuten, dann sind wir fünf Minuten früher beim Mittagessen: Wir stimmen dem Gesetzentwurf zu.

(Beifall bei den GRÜNEN – Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Kollege. – Nächster Redner ist für die FREIEN WÄHLER der Herr Kollege Hans Friedl. Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, Herr Minister, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir haben uns vor rund zwei Monaten das erste Mal mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes hier

im Plenum beschäftigt, danach im Ausschuss. Heute ist die Zweite Lesung dieser Gesetzesinitiative.

Die eine oder der andere, welche auch das Ehrenamt als Gemeinde-, Stadt- oder Kreisrat innehaben, kann sagen: Vielleicht ist der Gegenstand des Gesetzentwurfes nicht der große Meilenstein. Nichtsdestoweniger ist jedes kleine Puzzleteil für sich genommen wichtig, um am Ende ein vollständiges, stimmiges Bild zu erhalten. Die Kann-Bestimmung, für den Bau von Rad- und begleitenden Gehwegen außerhalb geschlossener Ortschaften nun ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, ist aber mehr als nur ein kleines Puzzleteil. Genau dieses Puzzleteil ist bei der Expertenanhörung im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr Anfang 2021 aufgezeigt worden. Kommunen können den altbewährten, zuweilen beschwerlichen Weg gehen und unter Umständen am Ende des Tages mit leeren Händen dastehen. Das kennen wir alle.

Auch wenn die Kolleginnen und Kollegen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN meinen, dass die Planung von Radschnellwegen in die Hand des Freistaates gehört, so müssen wir uns hier im Maximilianeum doch immer dessen bewusst sein, dass die Planungshoheit bei den Kommunen liegt, und dort gehört sie in meinen Augen bei Rad- und Gehwegen auch hin. Nun können die Kommunen für den Bau von Rad- und Gehwegen außerhalb geschlossener Ortschaften ein Planfeststellungsverfahren einleiten. Die Betonung liegt auf "können". Eine Bevormundung von oben brauchen wir auch an dieser Stelle nicht.

Es wird also keine Kommune gezwungen, eine Planfeststellung durchzuführen, und vielerorts wird es auch ohne gehen; aber vielleicht hilft das Instrument bei schwierigen Bedingungen. Wenn ein Radweg über Gemeindegrenzen hinweg errichtet werden soll, führt das mögliche Planfeststellungsverfahren potenziell schneller ans klar formulierte Ziel, zu einer vernünftigen Radwegeinfrastruktur nicht nur in Ballungsräumen oder touristisch besonders bedeutsamen Räumen.

Warum diese Radwege genutzt werden, ist am Ende des Tages egal. Während der Freizeit ist das prima; aus Gründen der Entlastung des motorisierten Individualverkehrs oder des Klimaschutzes ist es natürlich besser. Trotzdem höre ich schon die betroffenen Verwaltungen klagen: Wie sollen wir den Mehraufwand des Planfeststellungsverfahrens bewältigen? – Da ist etwas dran, und trotzdem ist das Verfahren ein "Kann". Zweitens kann man es auch als Chance betrachten, etwas für Bürgerinnen und Bürger zu bewegen und umzusetzen. Deshalb werden wir FREIE WÄHLER das machen, was wir in der Ersten Lesung angekündigt und im Ausschuss gelebt haben: Wir werden dem Gesetzentwurf zustimmen. Ich persönlich bitte um Unterstützung des Gesetzentwurfs durch Sie alle, genauso für den Änderungsantrag von CSU und FREIEN WÄHLERN. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie im Sinne der Bürgerinnen und Bürger handeln wollen, dann stimmen Sie zu!

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Nächster Redner ist für die AfD-Fraktion der Abgeordnete Uli Henkel. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Uli Henkel (AfD): Herr Präsident, geschätzte Kollegen! Wir haben heute, aber auch bei der Ersten Lesung und in den Ausschüssen einiges zur Bedeutung des Fahrradwegeausbaus gehört, und in seltener Einigkeit begrüßen doch tatsächlich alle sechs demokratischen Fraktionen im Hohen Hause den vorliegenden Gesetzentwurf.

(Beifall bei der AfD)

Ja, auch die AfD wird hier zustimmen; denn immerhin können von dem Gesetzentwurf selbst die motorisierten Verkehrsteilnehmer profitieren, die die überwiegenden Nutzer von Verkehrswegen insgesamt sind und auch in Zukunft bleiben werden, selbst wenn die Radfahrer bei diesem Entwurf nun im Vordergrund stehen sollen.

Aktuell sieht man sich vielerorten in Bayern mit Problemen beim Bau von Radwegen und auch allgemein der Straßenführung außerhalb geschlossener Ortschaften konfrontiert, jedenfalls bei jenen Projekten, die nicht, wie das Gesetz es ausdrückt, von besonderer Bedeutung sind und damit dann ohnehin ein Planfeststellungsverfahren erfordern. Insbesondere der hierfür notwendige Grunderwerb, die Kleinteiligkeit zahlreicher durch diese Projekte betroffenen Einzelregelungen und natürlich Rechtsstreitigkeiten mit Anwohnern und Interessenverbänden gestalten den Ausbau solcher Infrastrukturmaßnahmen dann äußerst zäh bzw. führen – wir haben es vorhin gehört – nicht selten sogar zu deren Scheitern.

Wie mein Kollege Bergmüller in der Ersten Lesung bereits ausgeführt hat, halten wir deshalb das Ansinnen, den Werkzeugkasten der Kommunen durch die Option der fakultativen Planfeststellung beim Bau von Radwegen, Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen sowie begleitenden Gehwegen zu erweitern, für sehr begrüßenswert. Es bleibt also – und das ist uns als Partei der Freiheit sehr wichtig – aufgrund der optionalen Natur damit letztlich den Gemeinden überlassen, ob sie denn von dieser Neuregelung Gebrauch machen wollen oder eben nicht.

In jedem Falle besteht Grund zur Hoffnung, dass die Entwicklung der Infrastruktur auch im ländlichen Raum durch den Gesetzentwurf weiter vorangetrieben werden kann, wobei dahinstehen mag, ob es sich dabei um einen Meilenstein, wie die Initiatoren sagen, oder um "Bröckerla" handelt, wie Frau Kollegin Aures gesagt hat.

Keinesfalls aber sollte unsere insgesamt wohlwollende Einordnung dieses Entwurfes nun von Ihnen dahingehend missinterpretiert werden, dass wir uneingeschränkt den in diesem Hause zelebrierten Enthusiasmus für Fahrradwege insgesamt teilen würden. Zwar legen auch wir großen Wert darauf, dass die Bürger, die mit dem Radl unterwegs sind und unterwegs sein wollen, ihr Ziel schnell, sicher und natürlich auch möglichst komfortabel erreichen können; allzu oft muss aber leider festgestellt werden, dass der Fahrradwegeausbau auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer geht und mitunter sogar auch von einigen hier im Hohen Hause als Teil eines Kulturkampfes gegen das

Auto und den motorisierten Individualverkehr im Allgemeinen missbraucht wird. Unrühmlicher Primus in Bayern ist – wie sollte es auch anders sein? – natürlich die Landeshauptstadt, die mit Unsummen Geldes für Radwege mutwillig Parkplätze vernichtet und München gezielt in die Stauhauptstadt Deutschlands verwandelt, womit zumindest der Umwelt ein echter Bärendienst erwiesen wird.

Das, geschätzte Kollegen, soll jedoch Thema für einen anderen Tag sein; denn der hier vorliegende Gesetzentwurf liegt aus den eingangs beschriebenen Gründen jedenfalls im wohlverstandenen Interesse der Bürger im schönen Bayern, und die AfD stimmt ihm deshalb natürlich auch zu. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der AfD)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Herr Abgeordneter. – Nächste Rednerin ist für die SPD-Fraktion die Kollegin Inge Aures. Frau Kollegin, Sie haben das Wort.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Was lange dauert, wird gut – da gibt es ein altes Sprichwort; aber in diesem Zusammenhang kann man sagen: Es wird fast gut. Herr Minister, warten wir mal ab, was daraus wird.

Ich möchte kurz Revue passieren lassen: Bereits auf dem Parteitag der CSU am 18./19. Oktober 2019 wurde beschlossen, dass die CSU-Fraktion im Landtag aufgefordert wird, eine gesetzliche Regelung zu schaffen, zu erarbeiten und auch beschließen zu lassen. Sage und schreibe hat es "nur" zwei Jahre und fünf Monate gedauert, bis wir so weit sind. Heute kommen wir in die Gänge. Auch in der Expertenanhörung vom 2. Februar 2021, die sich ebenfalls mit der Radverkehrsförderung beschäftigt hatte, wurde dieses Thema aufgegriffen. Wir – das möchte ich für die SPD-Fraktion ausdrücklich sagen – unterstützen selbstverständlich diesen Gesetzentwurf; denn durch dieses fakultative Planfeststellungsverfahren für die Radwege, die Kreisstraßen und die Gemeindestraßen wird ein langwieriges Verfahren auf jeden Fall beschleunigt.

(Beifall bei der SPD)

Ich denke, für unsere Kommunen wird damit ein großes Problem gelöst; denn es gibt das Problem der manchmal schwierigen und teilweise unmöglichen Grundstückserwerbe. Mit diesem Gesetz wird ein Schritt nach vorne gemacht. Aber es wird auch vor Ort Klarheit bringen und vor allem Rechtssicherheit, wie man damit umzugehen hat. Nun steht den Städten, den Kommunen, den Landkreisen und Gemeinden eine Hilfe zur Seite, ohne – das betone ich ausdrücklich – neue Obligationen zu schaffen. Das heißt, sie können selbst entscheiden, ob sie das anwenden wollen oder nicht. Beim Ausbau von Radwegen kann man sicher einiges beschleunigen.

Ich denke daran, dass meine Kollegin Alexandra Hiersemann gesagt hat, es gibt das Projekt eines Radwegs von der Stadt Erlangen zum Landkreis Erlangen-Höchstadt. Ich hoffe, dass hier schneller gebaut werden kann, noch vor 2025, und dass dieses Gesetz bei diesem Projekt schon greifen kann. Darüber würde mich ganz besonders freuen.

(Beifall bei der SPD)

Lieber Kollege Martin Wagle, du hast alles wieder wunderbar in blumigen Worten vorgestellt. Ich unterstütze es natürlich. Aber aus dem "Bröckerla" aus der Ersten Lesung ist leider kein Brocken in der Zweiten Lesung geworden. Geben wir uns mal damit zufrieden. Wir als SPD werden euch auf dem Weg natürlich begleiten, damit sich nicht nur dieses kleine Konglomerat sozusagen herauskristallisiert, sondern wir hoffen darauf, dass es auch weitergeht.

Sehr geehrter Herr Minister, es bleibt nur zu hoffen – so wie ich es Ihnen schon in der Ersten Lesung ins Stammbuch geschrieben habe –, dass es in den Ämtern auch entsprechendes Personal gibt. Ich erinnere an die Erste Lesung. Für das Jahr 2021 gab es 7.444 Stellen. Davon waren nur 7.230 Stellen besetzt; 214 Stellen waren also unbesetzt. Wenn man etwas voranbringen und beschleunigen will, braucht man auch entsprechendes Personal. Herr Minister, deshalb kann ich Ihnen nur zurufen – jetzt

sind Sie schon ein paar Tage im Amt –: Krempeln Sie jetzt mal die Ärmel hoch, und sorgen Sie mit dem Gesetz dafür, dass sich hinterher auch etwas tut! – Nicht, dass wir in einem Jahr evaluieren müssen und dann sagen: Ach, eigentlich hat es nichts gebracht.

In diesem Sinne wollen wir, dass es kein Papiertiger wird, sondern wir als SPD wollen das Gesetz unterstützen und stimmen heute auch zu.

(Beifall bei der SPD – Zuruf von der SPD: Bravo!)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Danke schön, Frau Kollegin. – Nächster Redner ist für die FDP-Fraktion der Kollege Sebastian Körber. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Das "Bröckerla" von Inge Aures nehmen wir natürlich gerne auf. Ich kann vorwegnehmen, dass wir diesem Gesetz ebenfalls zustimmen werden, weil es schließlich auch etwas Gutes bringt. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für jegliche Art von Mobilität. Dabei geht es nicht immer nur um die Infrastrukturgroßprojekte. Mobilität beginnt vor der eigenen Haustür. Damit haben eben auch Radwege, Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen von nicht ganz so großer Bedeutung entsprechend Relevanz.

In jüngster Vergangenheit kommt es auch bei lokalen und regionalen Bauvorhaben immer wieder zu Verfahrensverzögerungen, die dann in einer Nichtrealisierung münden können. Das Ganze kostet einfach Zeit und damit auch Geld.

Mit diesem Gesetzentwurf wird die Grundlage einer fakultativen Planfeststellung geschaffen. Das ist gut. Das unterstützen wir ausdrücklich. Das schafft nämlich neue Möglichkeiten und auch Transparenz.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es ist natürlich nur ein erster Schritt in die richtige Richtung, Infrastrukturprojekte kleineren Maßstabs erfolgreich auf den Weg zu

bringen. Diese Transparenz würde ich mir allerdings auch bei Infrastrukturgroßprojekten wünschen. Wir haben jetzt schon viel über das Thema der kleineren Projekte gesprochen. Aber die Staatsregierung müsste sich an die eigene Nase fassen, wenn es dann um Großprojekte geht. Da sind nämlich noch viele Hausaufgaben zu machen, damit aus dem "Bröckerla" von Inge Aures ein großer Brocken wird.

Nehmen wir doch einmal ein kleines Beispiel heraus. Schauen wir uns das ICE-Stellwerk in und um Nürnberg an. Das war nämlich eigentlich einmal in einem sehr muster-gültigen Prozess angelegt; das sollte sehr transparent vonstattengehen. Was ist passiert? – Der Bayerische Ministerpräsident Markus Söder mischt sich ein. Er schreibt einen Brief an einen örtlichen CSU-Ortsverband und nimmt Fakten einfach vorweg – um einmal zu versuchen, das einigermaßen objektiv zu sehen. Herr Bernreiter, ich weiß nicht, wie Sie das als der neue, als unser vierter Verkehrsminister in der laufenden Legislaturperiode sehen, ob das noch transparent und sinnvoll ist, wenn man sich hier einmischt, bevor ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

Ich würde mir wünschen, dass das, was wir hier mit diesen kleineren Projekten transparenter darstellen können, auch mit großen Projekten funktioniert. Ich würde mir wünschen, dass man sich eben nicht in solche Prozesse einmischt und die Entscheidungsfindung den fachlichen Instanzen, die das beurteilen können, überlässt. – Wir werden diesem Gesetz dennoch zustimmen können.

(Beifall bei der FDP)

Dritter Vizepräsident Alexander Hold: Herzlichen Dank, Herr Kollege. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist hiermit geschlossen, und wir kommen zur Abstimmung.

Der Abstimmung zugrunde liegen der Gesetzentwurf von Abgeordneten der CSU-Fraktion auf Drucksache 18/21173, der Änderungsantrag von Abgeordneten der CSU-Fraktion und der Fraktion FREIE WÄHLER auf Drucksache 18/22524 sowie die Be-

schlussempfehlung mit Bericht des federführenden Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr auf Drucksache 18/22724.

Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/21173 einstimmig zur Annahme. Der endberatende Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt ebenfalls einstimmig Zustimmung mit der Maßgabe, dass verschiedene Änderungen durchgeführt werden. Unter anderem soll ein neuer § 2 "Änderung des Gesundheitsdienstgesetzes" eingefügt werden. Im Einzelnen verweise ich auf Drucksache 18/22724.

Wer dem Gesetzentwurf mit diesen Änderungen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FREIE WÄHLER, CSU, FDP und AfD sowie der Abgeordnete Bayerbach (fraktionslos). Gibt es Gegenstimmen? – Gegenstimme des fraktionslosen Abgeordneten Swoboda. Stimmenthaltungen? – Ich sehe keine. Dann ist das so beschlossen.

Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, führen wir gemäß § 56 der Geschäftsordnung sofort die Schlussabstimmung durch. Ich schlage vor, sie in einfacher Form durchzuführen. – Widerspruch erhebt sich hier nicht.

Wer dem Gesetzentwurf mit diesen Änderungen seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind wiederum die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FREIE WÄHLER, CSU, FDP und AfD sowie der fraktionslose Abgeordnete Bayerbach. Gegenstimmen bitte ich auf die gleiche Weise anzuzeigen. – Das ist der fraktionslose Abgeordnete Swoboda. Stimmenthaltungen? – Ich sehe keine. Dann ist das Gesetz damit angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes und weiterer Rechtsvorschriften".

Mit der Annahme des Gesetzentwurfs in der soeben beschlossenen Fassung hat der Änderungsantrag auf Drucksache 18/22524 seine Erledigung gefunden. Das Hohe Haus nimmt hiervon Kenntnis.

Sie scharren schon mit den Hufen. Sie haben sich jetzt eine Mittagspause verdient. Wir treffen uns hier um 13 Uhr wieder. – Meine Damen und Herren, wir haben uns gerade noch einmal beraten. Wir würden die Mittagspause etwas kürzer halten. Wir treffen uns also um 12:40 Uhr wieder. Ich wünsche trotzdem guten Appetit!

(Unterbrechung von 12:08 bis 12:40 Uhr)

Werte Kolleginnen und Kollegen, wir setzen die unterbrochene Sitzung fort.