

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Martin Wagle

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Manfred Eibl

Abg. Inge Aures

Abg. Sebastian Körber

Dritter Vizepräsident Alexander Hold

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3 c** auf:

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

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

**- Erste Lesung -**

Begründung und Aussprache werden nicht miteinander verbunden. Zur Begründung erteile ich nun das Wort dem Kollegen Martin Wagle von der CSU-Fraktion.

**Martin Wagle (CSU):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der vorliegende Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes wirkt auf den ersten Blick unscheinbar, ist aber von großer Bedeutung. Er ist ein Meilenstein zur Verwirklichung des durchgehenden Radwegenetzes, das die bayerischen Gemeinden miteinander verbindet; denn diese Gesetzesänderung wird es ermöglichen, entscheidende Lücken bei Radwegen zu schließen.

Sie alle kennen die Situation: Ein gut ausgebauter Radweg endet plötzlich, und der Radfahrer muss auf eine viel befahrene Straße wechseln. Grund hierfür ist in der Regel, dass trotz guter Förderung des Freistaats für den Radwegebau die entscheidenden Meter Grund nicht zur Verfügung stehen; denn aktuell ist es nicht möglich, für Radwege sowie Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen, die nicht von besonderer Bedeutung sind, ein Planfeststellungsverfahren auf den Weg zu bringen, um schließlich und endlich Baurecht zu erlangen. Jeder von uns, der mit Straßen- und Wegebau zu tun hat, weiß auch: Das Fehlen dieser Möglichkeit kann den Bau in unverhältnismäßiger Art und Weise erschweren.

Kolleginnen und Kollegen, natürlich steht auch fest: In den meisten Fällen gelingt es vor Ort – in den Gemeinden und Städten, ebenso in den Landkreisen –, den Bau von Radwegen auch ohne Planfeststellungsverfahren umzusetzen. Es gehen hier umfangreiche Beschlüsse in den Gremien voraus. Man spricht mit den Grundstücksbesitzern, und dann gelingt es auch. Leider klappt das aber nicht in allen Fällen.

Genau hierfür ist das Instrument des Planfeststellungsverfahrens sehr nützlich. Es schafft bei allen Beteiligten Klarheit. Es bietet vielen Stellen – auch den Bürgerinnen und Bürgern – die Möglichkeit, sich zu äußern, alle Belange in einem transparenten Verfahren abzuwägen und dann auch umzusetzen.

Durch die gesetzliche Verankerung einer fakultativen Planfeststellung soll es künftig möglich sein, auch für Kreisstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Radwege und begleitende Gehwege den Bau durch eine Planfeststellung zu erleichtern. Wir überlassen die Schaffung dieser Möglichkeit dabei den Entscheidungsträgern vor Ort, die die dortige Situation selbstverständlich am besten einschätzen können. Somit bleibt auch die kommunale Planungshoheit gestärkt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen, diese Gesetzesänderung gibt den Entscheidungsträgern vor Ort ein wichtiges Instrument an die Hand, um im Bedarfsfall wichtige Projekte, die sonst nicht möglich wären, umzusetzen. Außerdem – und das ist auch sehr wichtig – wird dadurch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer entscheidend gestärkt. Plötzlich endende Geh- und Radwege sind nicht nur ein Ärgernis, sondern sie sind auch gefährlich. Ich bitte Sie daher, diese Gesetzesänderung im weiteren Verfahren positiv zu begleiten.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke schön. – Vielleicht wieder mal einen Applaus für unsere Offiziantinnen und Offizianten.

(Beifall)

Nächster Redner ist der Abgeordnete Dr. Markus Büchler vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

**Dr. Markus Büchler (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, wir alle – zumindest diejenigen, die auch in der Kommunalpolitik engagiert sind – kennen die Situation, dass man einen Radweg bauen will, dass man

etwas an der Radweginfrastruktur verbessern will. Dann gibt es Pläne, und dann scheitert man daran, dass die Grundstücke nicht verfügbar sind und dass die Planung nicht durchgesetzt werden kann. Deswegen ist es richtig, dass auch die Kommunen hier handlungsfähiger werden und mit dieser Gesetzesänderung, der wir zustimmen, in die Lage versetzt werden, die Infrastruktur für Radwege deutlich zu verbessern.

Lieber Herr Kollege Wagle, "Meilenstein" ist schon ein bisschen hoch gegriffen. Der Entwurf ist ein wichtiger Mosaikstein, würde ich sagen, in dem großen Puzzle, das der Freistaat Bayern braucht, um die Radwege vor allem im Alltag sicher und attraktiv zu gestalten. Wir nehmen diesen Mosaikstein sehr gerne an, aber es sind noch viele, viele weitere Mosaiksteine nötig, auf die wir insbesondere von der Bayerischen Staatsregierung warten, um unserem Ziel näherzukommen, das sich die Staatsregierung selbst gesetzt hat, nämlich 20 % Radverkehrsanteil gemessen an der Anzahl der Wege. Momentan haben wir nur die Hälfte.

Insofern wäre es ein wirklich großer Wurf und schön, wenn Sie auf unseren Druck hin, den wir unter anderem offensichtlich mit unserem Radgesetzentwurf, mit dem wir uns am Nachmittag noch beschäftigen werden, entfalten konnten – was mich sehr freut –, nicht nur den Mosaikstein, sondern noch deutlich mehr beisteuern würden. Wir werden uns in den weiteren Beratungen zu Ihrem Gesetzentwurf noch austauschen können, vielleicht auch mit Rückenwind des neuen Verkehrsministers Christian Bernreiter, der jetzt auf der Regierungsbank Platz genommen hat. Herzlich willkommen! Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit, Herr Staatsminister. Vielleicht könnte man auch mit Rückenwind von Ihnen im Gesetzentwurf noch ergänzen, dass sich der Freistaat Bayern als zuständig für die Radschnellwege erklärt, die wir in Franken und Oberbayern schon seit sieben Jahren planen, aber von denen wir bisher noch keinen einzigen Meter gebaut haben. Das Straßen- und Wegegesetz wäre der richtige Ort, die Zuständigkeit des Freistaats Bayern für Planung, Bau und Unterhalt zu verankern. Vielleicht können wir dies noch gemeinsam in den Verhandlungen bewerkstelligen. Ansonsten steht es Ihnen natürlich frei, für einen echten Meilenstein heute Nachmittag unserem

Entwurf für ein Radgesetz zuzustimmen. Darauf freue ich mich sehr. – Vielen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke schön. – Das Wort hat jetzt in der Aussprache Kollege Martin Wagle von der CSU-Fraktion.

**Martin Wagle (CSU):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe meinen Redebeitrag vorher mit der Bitte um eine positive Begleitung meines Entwurfs zur Gesetzesänderung beendet. Ich stelle fest, es hat schon gefruchtet! Herr Kollege Bächler, ich freue mich, dass Sie diese Gesetzesänderung ebenfalls sehr positiv sehen. Ob Sie diese nun als Mosaikstein oder Meilenstein betrachten, ist für mich unerheblich. Auf jeden Fall unterstützen Sie sie, und das ist sehr positiv. Vielen Dank hierfür! Ich persönlich trage dieses Anliegen hier vor, weil ich fest davon überzeugt bin, dass mit diesem relativ kleinen Schritt, der vor allem dazu dient, eine Möglichkeit zu schaffen, sehr, sehr viel Positives bewirkt werden kann.

Im Übrigen: Wenn Sie sich an die Radverkehrsanhörung vom 02.02.2021 erinnern, war die Einführung eines Planfeststellungsverfahrens für Radwege die mit Abstand wichtigste Kernforderung, um den Ausbau der Radinfrastruktur voranzubringen, und das mit einer überwältigenden Mehrheit der beteiligten Experten. Darum erlaube ich mir auch aus gutem Grund, "Meilenstein" zu sagen. Um einen durchgehenden Radweg zu bauen, ob im Ballungsraum oder im ländlichen Raum, sind in der Regel mehrere Grundstückseigentümer miteinzubeziehen. Wenn auch nur einer oder zwei das Projekt ablehnen, ergibt die Umsetzung keinen Sinn. Einzelne Abschnitte enden dann im Nirgendwo. Das ist sinnlos und auch der Hauptgrund, warum so viele sinnvolle und wichtige Projekte bereits im Planungsprozess scheitern.

Noch einmal: Es handelt sich um ein fakultatives, nicht um ein obligatorisches Verfahren. Somit gibt es keinen Anwendungszwang, lediglich die Möglichkeit der Anwendung. Keine Gemeinde und keine Stadt werden dazu gezwungen, das Planfeststel-

lungsverfahren anzuwenden, aber es ist wichtig, diese Möglichkeit zu schaffen und damit die sinnvollen Infrastrukturmaßnahmen anwendbar zu machen. Mit dieser Gesetzesänderung stärken wir auch die kommunale Planungshoheit. Wir sorgen so dafür, dass Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker vor Ort mehr Möglichkeiten haben. Der Bau von Radwegen oder Gemeindeverbindungsstraßen ist dafür geradezu ein Paradebeispiel. Wir würden den Kommunen also ein Werkzeug in die Hand geben, das nur dann aus dem Werkzeugkasten hervorgeholt wird, wenn es tatsächlich gebraucht wird, ganz egal, ob es sich um einen Radschnellweg im Ballungsraum oder um einen Geh- und Radweg entlang einer Gemeindeverbindungsstraße im ländlichen Raum handelt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, letztendlich ist es egal, ob jemand Geh- und Radwege aus Gründen des Klimaschutzes, der Verkehrsentlastung, wegen der hohen Spritpreise oder für seine Gesundheit benutzt. Die Gründe sind vielfältig. Klar ist jedoch: Er oder sie kann es nur tun, wenn eine gut ausgebaute und sichere Infrastruktur vorhanden ist. Diese Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes ist ein entscheidender – für mich – Meilenstein für das Gelingen dieses Vorhabens. Deshalb bitte ich Sie dafür um Unterstützung.

(Beifall bei der CSU)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke schön. – Das Wort hat nun der Abgeordnete Franz Bergmüller von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

**Franz Bergmüller (AfD):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Gesetzentwurf wird auch von unserer Fraktion uneingeschränkt begrüßt. Ich bin schon seit Jahrzehnten in der Kommunalpolitik tätig und sehe gerade eine Kollegin vor mir sitzen, die ebenso in der Praxis die Schwierigkeiten bei diesem Thema erlebt hat. In dem Artikel, auf den meine Vorredner eingegangen sind, ging es immer nur um Radwege, aber es geht auch um Gemeindeverbindungsstraßen. Das darf man

nicht außer Acht lassen. Wir haben viele alte Katastereinträge über Straßen, die gebaut wurden, wo sie normalerweise gar nicht sein dürften. Auch solche Bereinigungen sind nach meiner Erfahrung als Vizebürgermeister äußerst schwierig.

Das Instrument Planfeststellungsverfahren stammt von Großbauvorhaben, ist aber so, wie es die CSU jetzt vorgeschlagen hat, hervorragend geeignet, um es im Kleinteiligen mit dem vorgeschriebenen Ablauf einbringen zu können. Die Vorteile sind eine intensive Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände, die Berücksichtigung vieler Aspekte wie Nachhaltigkeit etc. und die öffentliche Akzeptanz, weil die Bürgerbeteiligung dadurch besonders in den Mittelpunkt rückt. Für Radwege, Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen ohne besondere Bedeutung ist es aktuell nicht möglich, diese mittels Planfeststellungsverfahren zu bauen. Dies erschwert den Bau in unverhältnismäßiger Weise. Jetzt soll fakultative Planfeststellung gesetzlich verankert werden. Durch eine Planfeststellung soll es künftig möglich sein, auch für – jetzt wiederhole ich mich – Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen, Radwege und begleitende Gehwege den Bau zu erleichtern. Damit können Projekte niedriger Priorität verwirklicht werden.

Wenn beim Kreishaushalt bei uns in Rosenheim ein Ringen darum stattfindet, ob ein Radweg in dieser oder jener Gemeinde gebaut wird – dies dürfte in allen anderen Kreisen ähnlich sein –, kommt es immer darauf an, wer sich Grundstücke sichern kann. Immer gibt es ein Ringen darum, wer sozusagen am Start ist, weil der Haushalt insgesamt natürlich niemals ausreicht. Ich habe dies selbst im Jahr 2002 als amtierender Vizebürgermeister erlebt. Wir haben einen fünf Kilometer langen Radweg an einer Kreisstraße gebaut. Damals war noch eine andere Zeit, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen. Damals haben die Bürger noch an "Gemeinwohl vor Eigenwohl" geglaubt. Heutzutage ist es genau umgekehrt: Fast pausenlos gibt es Prozesse, die wir mit dem Planfeststellungsverfahren auf alle Fälle ganz anders gestalten könnten. Zum großen Teil ist der Widerstand unberechtigt. Ein Radweg bedeutet Sicherheit. Ich sehe dies an unserer Kreisstraße. Dort kann man sehr schnell fahren, weil es sehr viele gerade

Strecken, aber auch gefährliche Kurven gibt. Seitdem hat es keinen Unfall mehr auf dieser Strecke gegeben, der nicht vom Autofahrer selbst verursacht worden ist. Es gibt auch noch andere Gründe, aber die Sicherheit der Fahrradfahrer haben wir damit erreicht. Damals haben die Grundstückseigentümer, wenn ich zum Verhandeln zu ihnen gegangen bin – das war mein Auftrag vor meiner Haustür –, keine Probleme gemacht. Wenn man heute hingehet, erlebt man es völlig anders: Da geht es nur noch um den Preis.

Dieses Instrumentarium begrüßen wir außerordentlich. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

(Beifall bei der AfD)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke. – Nächster Redner ist nun der Kollege Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

**Manfred Eibl (FREIE WÄHLER):** Verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Mit den beantragten Änderungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes wird ein, wie ich meine, erster wichtiger Schritt getan. Mit dem neuen Artikel 36 Absatz 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes wird ermöglicht, ein fakultatives Planfeststellungsverfahren für den Bau und die wesentliche Änderung – das möchte ich klar betonen – von Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen von untergeordneter Bedeutung sowie insbesondere von selbstständigen Radwegen einschließlich ihrer begleitenden Gehwege außerhalb geschlossener Ortschaften wahlweise zu nutzen.

Das verschafft Kommunen eine weitere Handlungsmöglichkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, das bis dato bei dieser Kategorie nicht möglich war. Speziell diese Problematik führte oftmals dazu, dass es zu umfänglichen Verfahrensverzögerungen, zum Beispiel bei notwendigem Grunderwerb, oft bis hin zur Verhinderung ganzer nachvollziehbarer Strecken kam. Auch eine Vielzahl von Fachkreisen, die sich mit der Radwegeplanung befassen, hat speziell diese Änderung und Anpassung

schon öfters gefordert. Ich verweise hier nur auf die Sachverständigenanhörung zur Radverkehrsförderung durch den Freistaat im Februar letzten Jahres.

Mit der neuen Regelung wird nicht nur die Pflicht zur Durchführung von Planfeststellungsverfahren erweitert, sondern es wird eine zusätzliche Möglichkeit geschaffen, die Kommunen nutzen können. Künftig soll es möglich sein, nicht nur für selbstständige Radwege, sondern auch für untergeordnete Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen die Planfeststellung durchzuführen. Dabei erhofft man sich mit der Durchführung, die von kompetenten Fachleuten unserer Regierungen begleitet wird, insbesondere in Fällen, in denen Grundstücke nicht freihändig erworben werden können, deutlich mehr Erfolgsaussichten auf Realisierung.

Wir wissen, dass Planfeststellungsverfahren einen umfassenden Mehraufwand für die Vorbereitung einer Maßnahme verursachen. Jedoch wird mit der Formulierung "können" den betroffenen Kommunen eine Möglichkeit zur Umsetzung gegeben, die bis heute nicht gegeben war. Bedenken, die sich daraus für die Kommunen ergeben, ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten, können im Vorfeld ohne verbindliche Festlegung mit den zuständigen Fachleuten bei den Regierungen vorbesprochen und abgestimmt werden.

Auch soll die neue Regelung nur für selbstständige Radwege, Gehwege und Straßenführungen außerhalb geschlossener Ortschaften ermöglicht werden. Das ist sinnvoll; denn innerhalb der geschlossenen Ortschaften stehen den Kommunen heute schon zweckmäßige Planungsinstrumente zur Verfügung.

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz kennt bisher nur Regelungen zur obligatorischen Planfeststellung. Die Ermöglichung der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens führt auch nicht zu einer Wahlzuständigkeit, die nach Artikel 77 Absatz 1 der Bayerischen Verfassung unzulässig wäre. Im Fall des fakultativen Planfeststellungsverfahrens tritt die Kommune als Antragstellerin für das Planfeststellungsverfah-

ren auf. Die Zuständigkeit bleibt wie bisher bei den Regierungen. – Deswegen unterstützen auch wir diese Gesetzesinitiative.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke. – Als nächste Rednerin darf ich nun die Kollegin Inge Aures von der SPD-Fraktion bitten. Frau Aures, Sie haben das Wort.

**Inge Aures (SPD):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Der Kollege Martin Wagle hat ja wunderbar gesprochen und den Sachverhalt deutlich dargelegt, so wie es bisher immer seine Art war. Aber ein bisschen Wasser muss ich schon in den Wein gießen. Wenn man zurückschaut: Am 18./19. Oktober des Jahres 2019 fand der CSU-Parteitag statt. Ich zitiere aus dem Beschluss:

Was für große Infrastrukturmaßnahmen möglich ist, muss erst recht in vereinfachter Form für solche weitaus weniger belastenden Maßnahmen, wie den Bau eines Radweges, ermöglicht werden.

Die CSU-Fraktion hat die Landtagsfraktion der CSU aufgefordert, eine gesetzliche Regelung zu erarbeiten und zu beschließen. Dann der 02.02.2021: die Expertenanhörung dazu. Die Radanhörung, wie sie bei uns geheißen hat, musste von den GRÜNEN auf den Weg gebracht werden. Erst am 14. April 2021 hat sich die CSU dann mit dem Dringlichkeitsantrag "Radland Bayern stärken" wieder aufgegriffen und ein Potpourri an Punkten aufgelistet, was alles in der Radanhörung aufgetaucht ist und was man verarbeiten kann.

Ein fakultatives Planfeststellungsverfahren für Radwege, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen ist lange überfällig gewesen, ist notwendig und wird natürlich die Verfahren beschleunigen. Das ist mal ganz klar. Ich denke auch, so wie es von den Vorrednern gesagt worden ist: Unmögliche Grunderwerbe werden dadurch sicher schneller möglich sein, um die Kommunen vor Ort zu stärken.

(Beifall bei der SPD)

Wir unterstützen diesen Gesetzentwurf. Aber ich frage mich: Warum hat die CSU diesen Antrag alleine gestellt? Warum sind die FREIEN WÄHLER nicht mit auf dieser Drucksache? Warum umgeht man eigentlich die Verbändeanhörung, wenn das Verfahren sozusagen nicht von der Staatsregierung ins Gesetzgebungsverfahren gebracht wird? Die Fragen müssen Sie natürlich in den Ausschüssen beantworten.

Jetzt, 29 Monate nachdem Ihr Parteitag es beschlossen hat, sind Sie endlich in der Lage, diesen Gesetzentwurf einzubringen. Ich spreche von einem, na ja, Mosaikstein. Wir Franken würden sagen: Das ist ein "Bröckerla", weil die ganze Liste, die Sie in der Radanhörung hatten, bestimmt 10, 12 Punkte umfasste. Da ist das eine Kleinigkeit. Ich frage mich schon, warum man für 5 Sätze 29 Monate braucht. Ich denke, dass die Anhörung bei uns im Ausschuss ein bisschen schneller gehen wird; denn wir wollen natürlich, dass die Radwege so schnell wie möglich auch gebaut werden können. Deshalb rufe ich die Staatsregierung jetzt noch einmal auf – so wie es der Kollege Böhler getan hat: Heute steht noch das Radgesetz der SPD zur Abstimmung, und auch das Radgesetz der GRÜNEN steht noch zur Abstimmung. Stimmen Sie dem einfach zu, dann geht es viel schneller.

(Beifall bei der SPD)

Einen kleinen Hinweis noch an den neuen Minister. Herr Minister Bernreiter, auch von mir eine herzliche Gratulation. Alles Gute! – Beschleunigung ist gut und schön. Jetzt müssen Sie dafür sorgen, dass genug Personal da ist. Ich habe mal nachgeschaut: Meine aktuelle Nachfrage hat ergeben, dass bei den staatlichen Bauämtern im Jahr 2021 214 Stellen unbesetzt waren, von 7.200, 14,2 %. In den letzten fünf Jahren waren im Schnitt 14,88 % der Stellen unbesetzt. Ich bin also gespannt, wie das alles wird, wie die Regierungen das alles beschleunigt durchziehen sollen. Da sind jetzt Sie gefordert; denn unser SPD-Antrag zum Haushalt wurde abgelehnt.

(Beifall bei der SPD)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Danke schön. – Das Wort hat nun der Kollege Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Herr Körber, bitte schön.

**Sebastian Körber (FDP):** Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für jegliche Form der Mobilität. Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren, dabei geht es nicht nur um Infrastrukturgroßprojekte; denn Mobilität beginnt bereits unmittelbar vor unserer Haustür. Damit haben eben auch Radwege, Kreisstraßen oder Gemeindeverbindungsstraßen, die nicht von so großer Bedeutung sind, eine hohe Relevanz. Wir haben gerade schon das Stichwort Lückenschluss gehört. In jüngster Vergangenheit kommt es eben auch bei lokalen und regionalen Vorhaben immer wieder zu erheblichen Verfahrensverzögerungen – da hat jeder zu Hause vor Ort ein Beispiel –, die ebenso in eine Nichtrealisierung münden können. Das kostet alles Zeit und Geld und erzeugt Ärger und Frust.

Mit diesem Gesetzentwurf wird die Grundlage für eine immerhin schon fakultative Planfeststellung geschaffen. Kollege Wagle hat es ausgiebig ausgeführt. Das schafft eine neue Möglichkeit, Projekte transparent und erfolgreich zu realisieren.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Ich sehe da auch mehr ein Mosaiksteinchen als einen Meilenstein. Das als "Bröckerla" zu bezeichnen, gefällt mir als Franke noch besser, Kollegin Aures. Mehr ist es allerdings nicht. Es ist geeignet, gerade Infrastrukturprojekte kleineren Maßstabs erfolgreich auf den Weg zu bringen.

Ich möchte auch nicht, dass wir hier mit einem so kleinen Gesetz ablenken. Die Genese ist von Inge Aures schon dargestellt worden. Ich möchte nicht, dass wir davon ablenken, dass es trotzdem auch um Infrastrukturgroßprojekte in Bayern geht, die wir realisieren müssen. Da jetzt endlich mal ein so kleines, zartes Bröckerla hinzuwerfen, um ein paar Radwege vor Ort und kleine Straßenprojekte beschleunigen zu können, darf nicht davon ablenken, dass die Staatsregierung gerade eine desaströse Arbeit abliefert, was Großprojekte angeht. Ich will zwei Beispiele nennen. Das gehört alles

zur Mobilität dazu. Es nützt mir nichts, wenn ich dann überhaupt nicht mehr von Haustür zu Haustür vorankomme, weil es vor Ort die kleinen Projekte nicht gibt und weil es die großen Projekte nicht gibt, die ich auch benötige.

So ein großes Beispiel für ein immens hohes Maß an Intransparenz ist unlängst öffentlich geworden: das ICE-Instandhaltungswerk im Großraum Nürnberg. Das ist ein Paradebeispiel geworden, wie man es nicht machen soll, wie es völlig intransparent geht und wie die Staatsregierung selbst in Person des eigenen Ministerpräsidenten Einfluss nimmt, das Ganze torpediert, Standorte vorwegnimmt und mit dem Briefkopf des Ministerpräsidenten selbst an CSU-Ortsverbände Schreiben rausschickt, welche Standorte warum nicht infrage kommen. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, so darf das auf keinen Fall funktionieren.

(Beifall bei der FDP)

Wir benötigen auch eine Beschleunigung in diesem Planungs- und Genehmigungsverfahren. Da hat die neue Bundesregierung im Koalitionsvertrag sehr gute Punkte dargelegt, was große Projekte angeht. Da passt das vielleicht dazu, wenn man es richtig umsetzen würde, was uns heute hier auf den Tisch gelegt worden ist. Aber wie soll ein transparentes Bürgerbeteiligungsverfahren funktionieren, nachdem man liest, dass sich der eigene Ministerpräsident vor Ort in irgendwelche Projekte einmischt, wenn es um Instandhaltungswerke für ICEs geht, die wir natürlich auch brauchen, damit Infrastruktur funktioniert? Das ist wirklich völlig desaströs gewesen.

Erfreut habe ich übrigens vorgestern zur Kenntnis genommen, sehr geehrter Herr neuer Staatsminister Bernreiter – Sie sind der vierte Verkehrsminister in den letzten vier Jahren –, dass Sie immerhin alles ein bisschen weggewischt haben, was Ihre Vorgänger uns noch erzählt haben, was zum Beispiel den Brenner-Nordzulauf angeht, ein weiteres großes Infrastrukturprojekt. Das haben Sie in der Intonierung ganz anders dargestellt als Ihre Vorgängerin und Ihr Vorvorgänger. Das finde ich sehr gut.

Wenn wir endlich in der Lage sind, diese großen Infrastrukturprojekte voranzubringen und uns klar dazu zu bekennen, dann können sicherlich auch diese kleinen Beschleunigungsmaßnahmen ihren Beitrag dazu leisten. Insofern werden wir diesem Gesetz zustimmen. Das ist schließlich etwas Gutes.

(Beifall bei der FDP)

**Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring:** Die Aussprache ist geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Das ist nicht so. Dann ist das so beschlossen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Radfahren macht hungrig. Auch das Reden über das Radfahren macht hungrig. Deswegen gehen wir jetzt in die Mittagspause. Sie dauert bis 13:05 Uhr. Danke schön.

(Unterbrechung von 12:32 bis 13:07 Uhr)

**Dritter Vizepräsident Alexander Hold:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir setzen die Sitzung fort.