

Auch die vor- und nachsorgenden Hilfen sollen Gegenstand weiterer Novellierungsschritte sein, die gemeinsam mit der Psychiatrieplanung umgesetzt werden.

Ziel ist eine moderne Psychiatrie, eine Psychiatrie, die näher an den Bedarfen und Bedürfnissen der Menschen ist und ihre individuellen Situationen mit in den Blick nimmt. Das muss am Ende des Tages in der Regelversorgung angekommen sein.

Leitlinie psychiatrischen Handelns muss eine Behandlung auf Augenhöhe sein, die die Freiheit der Patienten und Patientinnen, selbstbestimmt Entscheidungen treffen zu können, stärkt, stützt und wiederherstellt.

Meine Damen und Herren, in einer inklusiven Gesellschaft muss die Teilhabe für alle Menschen auch in der Erkrankung gesichert werden. Es ist eine wichtige Bereicherung unserer Gesellschaft, in dieser Unterschiedlichkeit zu leben.

Das müssen wir mit einem solchen Gesetz auch umsetzen.

Ich freue mich auf die Beratungen, die wir im Ausschuss dazu haben werden. Wir erwarten mit Sicherheit eine spannende Diskussion. Ich glaube aber, es ist eine ganz wichtige und ganz grundlegende Reform in diesem Land. Es gibt viele Menschen, die lange darauf gewartet haben, dass wir diese Schritte gehen. Deswegen freue ich mich auf die Beratungen und hoffe, dass wir hier in unserem Land auch wirklich etwas verändern und voranbringen können. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Frau Ministerin Steffens, für die Einbringung des Gesetzesentwurfes. Eine Aussprache ist, wie gesagt, nicht vorgesehen.

Deshalb komme ich jetzt zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzesentwurfes Drucksache 16/12068** an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales**. Darf ich davon ausgehen, dass niemand gegen die Überweisung stimmen oder sich enthalten möchte? – Beides ist der Fall. Dann haben wir so überwiesen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 15 auf:

15 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze

Gesetzesentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12069

erste Lesung

Herr Minister Groschek hat seine Einbringungsrede zu Protokoll gegeben. (*Siehe Anlage 1*) Sie können sie dann später im Protokoll nachlesen.

Deshalb kommen wir an dieser Stelle – da keine weitere Aussprache vorgesehen ist – sofort zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzesentwurfes Drucksache 16/12069** an den **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**. Auch hier darf ich davon ausgehen, dass niemand dagegen stimmt oder sich enthält. – Dann haben wir, weil das der Fall ist, so überwiesen.

Dann rufe ich auf den Tagesordnungspunkt 16:

16 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Förderung kommunaler Aufwendungen für die schulische Inklusion

Gesetzesentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12118

erste Lesung

Hier hat Frau Ministerin Löhrmann ihren Redebeitrag zur Einbringung zu Protokoll gegeben. (*Siehe Anlage 2*)

Auch hier kommen wir, da keine weitere Aussprache vorgesehen ist, sofort zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzesentwurfes Drucksache 16/12118** an den **Ausschuss für Schule und Weiterbildung**. Dieser bekommt die Federführung. Die Mitberatung geht an den **Ausschuss für Kommunalpolitik** sowie an den **Haushalts- und Finanzausschuss**. Da auch hier niemand widersprechen oder sich enthalten möchte, haben wir so überwiesen.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt 17:

17 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung – BauO NRW)

Gesetzesentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/12119

erste Lesung

Herr Minister Groschek hat auch hier seinen Redebeitrag zur Einbringung zu Protokoll gegeben. (*Siehe Anlage 3*) Eine Aussprache ist nicht vorgesehen, und dabei bleibt es dann auch.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzesentwurfes Drucksache 16/12119** an den **Ausschuss für**

Anlage 1

Zu TOP 15 – „Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze“ – zu Protokoll gegebene Rede

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr:

Es ist mir eine Freude, dem Landtag heute den Gesetzentwurf zur Modernisierung des Straßen- und Wegegesetzes mit Blick auf Radschnellverbindungen des Landes vorzustellen.

Diese Landesregierung hat sich von Beginn der Legislaturperiode an zum Ziel gesetzt, die Realisierung von Radschnellwegen voranzutreiben. Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ zählen Radschnellwege als „Premiumprodukte“ zu den zehn zentralen Bausteinen. Radschnellwege sollen aufgrund ihres Ausbauzustands und ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen für einen städte- und kreisübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr und somit zu einer Alternative zur Nutzung des Pkw werden.

Nicht außer Acht gelassen werden darf auch, dass Elektromobilität zunächst einmal auf dem Fahrrad stattfindet. Derzeit gibt es 2,5 Millionen Pedelecs. Jährlich kommen mehr als 500.000 verkaufte Pedelecs hinzu.

Dafür müssen Radschnellwege besonderen Qualitätskriterien entsprechen, um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden. Qualitätskriterien sind insbesondere die Dimensionierung, die möglichen Fahrgeschwindigkeiten, die Verkehrssicherheit, die Ausbildung von Knotenpunkten, die Trassierungselemente in Bezug auf geringe Steigungen und nicht zuletzt Servicekomponenten, die das Radfahren auch über längere Strecken erleichtern und attraktiv machen.

Im Jahr 2012 haben Experten von Straßenverkehrsbehörden, der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, des ADFC, der kommunalen Spitzenverbände und Planungsbüros auf Einladung des Landes Kriterien für Radschnellwege definiert. Damit ist Nordrhein-Westfalen Trendsetter für Radschnellwege – und zwar europaweit! Nicht einmal unsere niederländischen Nachbarn haben bis zum heutigen Tage eindeutige Kriterien für Radschnellwege.

Sieben Radschnellwege sind in Nordrhein-Westfalen derzeit in Planung, die die definierten Kriterien weitgehend erfüllen:

Der längste ist der RS 1, der mit rund 100 km von Duisburg bis Hamm führen soll. Daneben werden momentan Machbarkeitsstudien für Radschnellwegprojekte Gladbeck-Bottrop-Essen, Frechen-Köln, Herzogenrath-Aachen, Neuss-Düsseldorf-Monheim/Langenfeld, Isselburg-Bocholt-Borken-Velen und Minden-Herford erstellt.

Die Projektstudie für den RS 1 hat der RVR für seine Mitgliedskommunen erstellt. Aber alle entlang des Radschnellwegs liegenden Kommunen haben Grundsatzbeschlüsse gefasst, dass sie den RS 1 wollen und sich für seine Realisierung einsetzen. Hier zieht die Region also an einem Strang.

Es entsteht eine wahre Fahrradeuphorie. Die Presse aus der ganzen Welt berichtet über das Projekt RS 1 in Nordrhein-Westfalen.

Der bereits fertiggestellte Abschnitt auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn in Mülheim mit rund 5 km Länge wird zusammen mit den Nachbarabschnitten zwischen der Uni Essen und der Hochschule Ruhr West in Mülheim eine Referenzstrecke für den restlichen RS 1 und darüber hinaus für alle Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen sein. Hier wird für die Bürgerinnen und Bürger sichtbar, welche Bedeutung Radschnellwege für die Mobilität der Zukunft in Nordrhein-Westfalen und insbesondere im oft staugeplagten Ruhrgebiet haben können und werden.

Schon bisher lässt das Land die Kommunen bei der Planung, bei der Finanzierung des Baus und der Unterhaltung von Radschnellwegen nicht allein. Die Landesregierung fördert aus verschiedenen Töpfen die vorgesehene Referenzstrecke.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nimmt das Land Nordrhein-Westfalen nun wiederum eine Vorreiterrolle ein. Regional bedeutsame Radschnellwege werden zu Radschnellverbindungen des Landes. Diese werden als neue Straßenkategorie eingeführt und können in die Baulast des Landes übernommen werden. Das gibt es bis jetzt in keinem anderen Land. Erste Interessenbekundungen an unserem Gesetzentwurf lassen aber erwarten, dass andere Länder folgen werden.

Das Land wird mit der möglichen Übernahme von Radschnellverbindungen in seine Baulast seiner Verantwortung für die Schaffung ausreichender regionaler Verkehrsverbindungen gerecht.

Als Radschnellverbindungen des Landes werden solche Wegeabschnitte und Straßenabschnitte definiert, die eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung aufweisen. Durch diese eigenständige regionale Verkehrsbedeutung unterscheiden sie sich von anderen Radwegen in der Straßenbaulast des Landes, die Bestandteile ei-

ner Landesstraße sind und ihre Verkehrsbedeutung nur daraus ableiten, dass sie der Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der regional bedeutsamen Landesstraße dienen.

Die Radschnellverbindung hingegen soll als attraktive gut ausgebaute Radverkehrsanlage einen städte- oder kreisübergreifenden Fahrradverkehr aufnehmen. Dadurch hat sie – unabhängig davon, ob sie abschnittsweise begleitend zu Straßen geführt wird – eine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung.

Welche geplanten, in Bau befindlichen oder fertiggestellten Radverbindungen „Radschnellverbindungen des Landes“ werden sollen, soll das für das Straßenwesen zuständige Ministerium bestimmen, und zwar im Einvernehmen mit weiteren beteiligten Straßenbaulastträgern. Damit wird sichergestellt, dass keinem Baulastträger Lasten auferlegt werden, die dieser nicht tragen kann oder will.

Das Land behält die Entscheidungshoheit, welche Verbindungen als solche mit einer eigenständigen regionalen Verkehrsbedeutung einzustufen sind. Da Radschnellwege aber teilweise auch straßenbegleitend zu Straßen anderer Baulastträger oder wie Landesstraßen auch Ortsdurchfahrten aufweisen können, kann die Bestimmung zur Radschnellverbindung des Landes nur erfolgen, wenn auch die betroffenen Baulastträger, insbesondere kommunale Baulastträger, einverstanden sind.

Die Bestimmung einer Trasse zu einer Radschnellverbindung des Landes hat in erster Linie zur Konsequenz, dass das Land – mit Ausnahme möglicher Trassenabschnitte in Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern – die für den Radverkehr vorgesehene Trasse finanziert, außerhalb der Ortsdurchfahrten grundsätzlich auch die bei Radschnellwegen regelmäßig vorgesehenen Gehwege. Innerhalb der Ortsdurchfahrten sind wie auch bei den Landesstraßen immer die Gemeinden für die Gehwege verantwortlich.

Für die Trassenteile in der Baulast des Landes ist der Landesbetrieb Straßenbau wie für die Landesstraßen für die Planung, den Bau, die Erhaltung und die Unterhaltung zuständig. Ich bin überzeugt, dass durch diese Übernahme der Planungs- und Finanzierungsverantwortung die Realisierung von Radschnellwegen noch einmal an Fahrt und vor allem Akzeptanz gewinnen wird.

Damit es mit der Realisierung von Radschnellwegen vorangeht, sind bereits im Landeshaushalt 2016 und der mittelfristigen Finanzplanung im Kapitel 09 140 in der Titelgruppe 61 neue Ansätze bzw. die Erhöhung von Ansätzen vorgesehen, aus

denen die Planung, der Bau und die laufende Unterhaltung finanziert werden können. Auch die Förderung von Radschnellverbindungen in den Ortsdurchfahrten in der Baulast der Gemeinden ist möglich.

Der Gesetzentwurf regelt nicht nur die Möglichkeit und die Modalitäten der Baulastübernahme für Radschnellverbindungen durch das Land.

Radschnellverbindungen werden darüber hinaus weitestgehend rechtlich den Landesstraßen gleichgestellt. Das heißt, es wird auch im Hinblick auf die Planungsabläufe und Planungsverfahren kein Sonderrecht geschaffen. Es finden die bei Landesstraßenplanungen bewährten Instrumente der Linienabstimmung und Linienbestimmung Anwendung. Wenn ein Neubau- oder Ausbauabschnitt einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf, ist Baurecht über einen Planfeststellungsbeschluss oder einen Bebauungsplan zu schaffen. Auch in Bezug auf Anbauten, Erschließungen oder Sondernutzungen sollen die Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes für Landesstraßen gleichermaßen für die Radschnellverbindungen Anwendung finden.

Die Landesregierung hat zu dem Gesetzesvorhaben eine Anhörung durchgeführt. Der Ihnen jetzt vorliegende Entwurf ist mit den kommunalen Spitzenverbänden verhandelt worden und findet ihre Zustimmung. Darüber hinaus gab es einen breiten Konsens bei den für den Radverkehr zuständigen Institutionen.

Ich freue mich nun auf die Diskussion des Gesetzentwurfes in den Ausschüssen.