

Damit kommen wir direkt zur Abstimmung. Ich darf fragen, wer den Wahlvorschlag unterstützen möchte. – Das sind die Abgeordneten der Fraktion der CDU, der Fraktion der SPD, der Fraktion der FDP, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion der AfD sowie Herr fraktionsloser Abgeordneter Neppe. Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Haben wir überraschenderweise nicht. Damit ist das Hohe Haus dem **Wahlvorschlag gemäß Drucksache 17/15005 – Neudruck** – einstimmig gefolgt. Er ist damit **angenommen**.

Den Gewählten darf ich herzlich gratulieren und Ihnen für Ihre anspruchsvolle Arbeit Erfolg und segensreiches Wirken wünschen. Herzlichen Glückwunsch!

(Beifall von allen Fraktionen und Frank Neppe
[fraktionslos])

Wir kommen nun zu:

11 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14962

erste Lesung

Ich darf an dieser Stelle die Aussprache eröffnen und für die Landesregierung Herrn Minister Wüst das Wort erteilen. Bitte sehr, Herr Minister.

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ob es um Radwegebau geht, um Straßenbau, um Schienenwegebau, um Leitungsbau, um erneuerbare Energien von der Küste zu uns zu transportieren, oder um den Ausbau des Breitbandnetzes, irgendwann kommt immer der Punkt, wo irgendjemand sagt: Das muss aber schneller gehen.

Ich bin der festen Überzeugung, dass jenseits des einzelnen Projektes die Frage der Beschleunigung von wichtigen Projekten eine gesellschaftspolitische Bedeutung hat. Wenn überschaubare Projekte Jahre, manchmal Jahrzehnte dauern, nimmt das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit des Staates in Summe Schaden.

Ich bin der Überzeugung, der Staat muss in der Lage sein, die Projekte, die demokratisch legitimiert und beschlossen sind, in überschaubarer Zeit umzusetzen und dabei auch den Ausgleich von Betroffenenrechten, Individualrechten, Umwelteingriffen schneller hinzubekommen.

Deshalb haben wir unmittelbar nach der Regierungsübernahme im Jahr 2017 einen Planungs-, einen

Genehmigungs- und einen Bauhochlauf in Gang gesetzt. Wir haben mehr Planer eingestellt, wir haben Rekordsummen für externe Ingenieurbüros ausgegeben, wir haben Zuständigkeiten von Behörden flexibilisiert und damit einiges an Effekten erreicht.

Wir haben auch Recht geändert. Seit der ersten Novelle des Straßen- und Wegegesetzes haben Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse bei Landesstraßen keine aufschiebende Wirkung mehr. Wir verzichten beim Bau von Ortsumgehungen und Radschnellwegen auf das förmliche Linienbestimmungsverfahren. Das hat die Planung schon einmal deutlich schneller gemacht.

Auch den Bau haben wir mit dem Infrastrukturpaket I, mit der Einrichtung einer Stabsstelle Baustellenkoordination, an der viele Kommunen beteiligt sind, beschleunigt. Mit einem Acht-Punkte-Programm für beschleunigte Baumaßnahmen konnten wir in Summe – mal hier einen Monat, mal da ein halbes Jahr – acht Jahre an Bauzeiten einsparen.

Wir haben Planung und Bau schneller gemacht. Weil wir als Parlamentarier aber wissen, dass Worte wohlfeil sind und die Wahrheit im Haushaltsbuch liegt, schauen wir einmal auf die Zahlen.

Seit 2017, seit dem Regierungswechsel, haben wir mehr als 600 Millionen Euro mehr Bundesmittel für die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen abgerufen, als eigentlich für unser Land vorgesehen waren.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Wir haben schon viel geschafft, aber wir wollen und müssen noch mehr schaffen.

Mit dem Infrastrukturpaket II, das ich hiermit einbringe, zünden wir die nächste Stufe der Planungsbeschleunigung. Konkret geht es um folgende Schritte:

Ersatzneubauten werden in Zukunft nicht mehr planfeststellungspflichtig sein,

(Beifall von der CDU und der FDP)

wenn sie nicht erhebliche bauliche Veränderungen mit sich bringen. Das, was nach aktualisiertem Standard ein bisschen größer aufgebaut wird, braucht also kein Planfeststellungsverfahren mehr. Wir sehen das aktuell in den Gebieten, die von der Flutkatastrophe betroffen sind, als Ausnahme, und wir wollen, dass das überall im Land die Regel wird.

Bei Infrastrukturprojekten, für die es noch Planfeststellungen braucht, wollen wir, dass vor dem Vorliegen von Baurecht mit den Teilen der Maßnahme begonnen werden kann, die nachher zur Not rückabgewickelt werden können. Das ist ein Schritt, der noch einmal deutlich Tempo bringt.

Sprechen wir über das Thema „Radwegebau“. Ja, wir haben 580 km neue Radwege gebaut, aber in der Diskussion um das Fahrrad- und Nahmobilitäts-

gesetz ist deutlich geworden: Wir alle wollen mehr, und wir brauchen mehr, um 25 % Fahrradanteil zu erreichen. Deswegen fällt bei Klagen gegen die Fahrradinfrastruktur eine Tatsacheninstanz weg. Das Verwaltungsgericht ist nicht mehr zuständig, es geht sofort zum OVG.

Ein ganz wesentlicher Baustein ist auch: Radverbindungen, Fahrradwege bis 6 km brauchen, wenn sie nicht in geschützten Gebieten liegen, keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr. Ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Man kann über vieles streiten und vieles diskutieren, aber für Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Fahrradwegen hat sich niemand von uns begeistert. Es ist ein guter Schritt, wenn man da schneller werden kann.

Ich meine, dies ist ein sehr ordentliches, ausgewogenes Paket für Planungsbeschleunigung.

In dem Gesetzesvorhaben gibt es noch einen Punkt, der mit Planungsbeschleunigung nichts zu tun hat, der mir aber trotzdem am Herzen liegt. Wir werden das Straßen- und Wegegesetz ändern. Entlang von Landesstraßen sollen all die Grünstreifen zu Blühstreifen werden. Das ist ein kleiner Beitrag zur Biodiversität, der uns als Land gut zu Gesicht steht.

Wir machen Tempo bei Planung und Genehmigung. Eine gute Infrastruktur ist in jeder Hinsicht auch Teil von Standortfaktoren, von lebenswerter Heimat.

Ich würde mich freuen, wenn wir eine breite Zustimmung zu diesem Paket bekommen können. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Minister Wüst. – Es hat nun für die CDU-Fraktion Herr Abgeordneter Vossemer das Wort.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ohne das Handeln sind die besten Absichten in der Welt nichts weiter als das: Absichten. Die NRW-Koalition hat es sich zum Vorsatz gemacht, zu handeln und Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Wir wollen hier bundesweit eine Vorreiterrolle übernehmen.

Schon mit dem Infrastrukturpaket I wurde unter anderem ein Acht-Punkte-Programm zur Beschleunigung von Bauvorhaben vorgelegt und umgesetzt. Für noch mehr Tempo bei der Planung tragen künftig die folgenden Änderungen bei den nun vorliegenden Ergänzungen im Straßen- und Wegegesetz unter Änderung der Anlage 1 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes bei:

Ersatzneubauten, Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen brauchen in Zukunft kein Plan-

feststellungsverfahren mehr, wenn die Änderungen an den Straßen und Brücken rein konstruktive Anpassungen an aktuelle Regelwerke betreffen. Damit wird ein ganz großer Teil an Bauvorhaben vom Planungsaufwand befreit. Planfeststellungsverfahren sind künftig nur noch bei erheblichen baulichen Veränderungen erforderlich.

Ein ebenfalls neuer, sehr wesentlicher Punkt ist, dass Baustellen nun deutlich schneller starten können, da die vorbereitenden Maßnahmen bereits während des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden können, wenn diese zur Not zurückgebaut werden können.

Wir vereinfachen zudem Prozesse, indem wir sie zentriert behandeln. So ist zum Beispiel zukünftig das Klagen gegen Radschnellverbindungen nur noch in einer Tatsacheninstanz, nämlich beim Oberverwaltungsgericht, möglich.

Auch der Radwegebau bekommt noch einmal zusätzlichen Antrieb, weil auch hier die Verfahren beschleunigt werden. Für Radwege unter 6 km Länge, die durch kein geschütztes Gebiet führen, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr nötig, um nur ein Beispiel zu nennen. In dieser Legislaturperiode wurden unter Verkehrsminister Hendrik Wüst bereits 580 km an neuen Radwegen gebaut. Das ist eine Strecke von Köln nach Berlin.

Mit der Vereinfachung der Verfahren und der Verdoppelung der Mittel für die Nahmobilität im Haushaltsentwurf 2022 unterstützen wir die ambitionierten Pläne zum Ausbau der Radinfrastruktur im neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. NRW soll Fahrradland werden.

Eine weitere Ergänzung beschäftigt sich mit der Pflege von Blühstreifen an Landesstraßen und Radschnellverbindungen des Landes und damit mit der Schaffung von „Bienen-Highways“.

Blütenreiche Strukturen auf den Straßenbegleitflächen sollen künftig wirtschaftlicher verkehrssicher bewirtschaftet werden, um dort die Artenvielfalt speziell für unsere heimischen Insekten besonders zu fördern.

In den Städten und Gemeinden wurde in der Vergangenheit die Parkplatzsituation zunehmend zum Problem. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht als Lösung dieses Problems unter anderem den Neubau von Rastplätzen für Kraftfahrzeuge im Straßengüterverkehr vor, auch wenn diese nicht mit einer Fahrbahn im Zusammenhang stehen. Analog zu den Landesstraßen und Radwegen des Landes können nun auch landeseigene Lkw-Parkplätze in Regionen errichtet werden, die besonders von einem Mangel an Lkw-Plätzen betroffen sind.

Das erhöht die Verkehrssicherheit, indem widerrechtliches Parken innerhalb von Ortschaften nicht mehr notwendig sein wird und die Lkw-Fahrerinnen

und -fahrer geeignete Möglichkeiten haben, ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Aktivitäten des Bundes an den Bundesautobahnen können bei Bedarf im Einzugsbereich der Landesstraßen ergänzt werden. Der Wirtschaftsstandort und die entsprechenden Regionen werden somit gestärkt.

Auch die Parksituation von Anwohnern wird künftig aufgewertet. Aus vielen Kommunen wurde uns berichtet, dass Fahrzeuge ohne Zulassung oder aber von Händlern im Straßenraum zwischengeparkt immer wieder ein Problem darstellen. Diese haben zukünftig keine Sondernutzungsrechte mehr, sondern können auf Kosten des Pflichtigen beseitigt werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir reden nicht nur, wir handeln. Das bedeutet nun auch, das Tempo zu erhöhen. Wir sind auf dem besten Weg, noch besser und schneller zu werden, weil wir zukünftig koordinierter und zweckorientierter agieren können.

Wir freuen uns auf die weiteren Beratungen im Ausschuss und sehen dem Infrastrukturpaket II sehr positiv entgegen. – Ganz herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Voussem. – Als nächster Redner hat für die Fraktion der SPD Herr Abgeordneter Kollege Löcker das Wort. Bitte sehr.

Carsten Löcker* (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem hier vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen bezweckt die Landesregierung auf den ersten Blick etwas Gutes; denn die Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in Nordrhein-Westfalen ist ein wichtiges Ziel hinsichtlich des zügigen und bedarfsgerechten Ausbaus unserer zukünftigen Verkehrsinfrastruktur. Das gilt im Übrigen nicht nur für den Neubau, sondern natürlich auch für Maßnahmen rund um die Beseitigung des Investitionsstaus.

Wenn die Landesregierung dann darauf hinweist, dass die vom Bund beschlossenen Beschleunigungsgesetze neue Möglichkeiten eröffnen, so scheint vollkommen klar, dass man auch diesem Gesetzentwurf in der Form folgen kann.

Es ist sicher sinnvoll, liebe Kolleginnen und Kollegen, die Parkplatzsituation für Anwohnerinnen und Anwohner und die Parkplatzsuche in Städten und Gemeinden allgemein zu entspannen. Da würde jeder sofort zustimmen können.

Es ist sicher auch sinnvoll, Radschnellwegeverbindungen durch beschleunigte Planungsverfahren besser in die Verkehrsinfrastruktur einzubauen.

Richtig ist auch, im Rahmen einer Änderung Bestimmungen nachzuschärfen. Die Autobahn GmbH ist der Vorläufer. Da gibt es das eine oder andere nachzuschärfen. – So weit ist alles in Ordnung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jenseits dieser guten Taten bei den eigentlichen Schwerpunkten des Gesetzesvorhabens bleibt ein gewisser Nachgeschmack rund um die Frage des Baus von Stellplätzen für Lkws. Dort ist aus unserer Sicht mindestens Vorsicht geboten. Wir wissen seit 2017, dass bis zum Jahre 2025 mindestens 4.000 Parkplätze für Lkws, wenn nicht noch mehr, fehlen werden. Die Problematik, die damals schon bestand, hat sich seitdem noch deutlich verschärft. Wir sind ein paar Jahre weiter. Heute wissen wir, dass die verstärkten Anstrengungen zum Ausbau von Stellplätzen an Autobahnen gegen den Tsunami, den wir jetzt schon auf den Autobahnen erleben, nur eine Kleinigkeit sind. Wir werden nicht dagegen ankommen. Das zeichnet sich jetzt schon ab.

Nun kann man sagen: Gut, vier Jahre hat Schwarz-Gelb regiert. Da hätte man die eine oder andere Initiative starten können. – Man hätte auch sagen können: Es wird Zeit, dass wir uns dieses Themas annehmen – neben den wichtigen Themen.

Denn wir haben ein neues Oberthema, hätte ich fast gesagt. Nach 2017 verdichtet sich immer mehr die Überzeugung, dass wir rund um die Mobilitätswende viel mehr investieren müssen, um den Klimawandel zu wuppen. Die Situation rund um die Lkws hat sich noch einmal verschärft. On top kommt, dass der Verkehrsträger Schiene und auch die Binnenschifffahrt gleichzeitig erheblich an Transportvolumen verloren haben. Das macht deutlich, womit wir es in den nächsten Jahren zu tun haben werden.

Wenn wir angesichts dieser Entwicklungen auf die notwendige Verkehrswende schauen, so müssen wir erkennen, dass es eine kräftige Fehlentwicklung gibt. Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, müssen wir uns mit Blick auf die Herausforderungen alle fragen: Ist es richtig, dass der explosionsartigen Vermehrung des Straßengüterverkehrs per Lkw noch Vorschub geleistet wird, indem wir weitere Lkw-Stellplätze jenseits der Autobahnen bis in das nachgeordnete kommunale Straßennetz schaffen? Das ist eine Frage, die sich aufdrängt. Ist das nicht das Gegenteil einer dringend angezeigten Mobilitätspolitik zur Vermeidung unnötiger Verkehre? Ist das nicht eine weitere Begünstigung des Straßengüterverkehrs, insbesondere mit dem Lkw? Wie verträgt sich der Gesetzentwurf der Landesregierung mit dem eigentlichen Oberziel einer umfassenden Verkehrswende, wenn es hier um die Verlagerung des Güterverkehrs von Schiene und Binnenschifffahrt auf den Lkw geht?

Diese Gesetzesinitiative wirft Fragen auf. Wir meinen, dass an der Stelle ein Anachronismus deutlich zu erkennen ist, was die Investitionen für die Zukunft

angeht. Deshalb wird es Zeit, auch Antworten auf diese Herausforderungen zu geben. So, denke ich, werden wir nicht mehr weitermachen können.

Der Gesetzentwurf ist vorgelegt. Es bleiben aus unserer Sicht viele Fragen offen. Wir müssen reden. Wir gehen gern in eine Anhörung, liebe Kolleginnen und Kollegen. Danach müssen wir darüber sprechen, wie sich das Land Nordrhein-Westfalen in Zukunft rund um diese große Herausforderung – wo lassen wir die ganzen Lkws rund um den Stückguttransport? – auf unseren Straßen aufstellt. – In diesem Sinne herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Glück auf.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Löcker. – Als nächster Redner hat für die Fraktion der FDP Herr Abgeordneter Reuter das Wort.

(Vizepräsident Oliver Keymis übernimmt den Vorsitz.)

Ulrich Reuter^{*)} (FDP): Ist jetzt der Wechsel vollzogen?

Vizepräsident Oliver Keymis: Jawohl.

Ulrich Reuter^{*)} (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! „Infrastrukturpaket II“ – oder „Entfesselungspaket“, wie wir es in anderen Bereichen unserer erfolgreichen NRW-Koalition nennen – ist die Überschrift des Gesetzentwurfs der Landesregierung, der heute eingebracht wird und zur Debatte steht.

Lassen Sie mich gleich zu Anfang feststellen: Es ist gut, dass dieses Paket hier vorgelegt wird. Ich danke unserem Verkehrsminister ausdrücklich. Denn die Koalition zeigt hier eindrucksvoll, dass sie unabhängig von allen Wahlkämpfen und stündlich auf uns einprasselnden neuen Umfragen vollkommen handlungsfähig ist. Das will ich Ihnen mit ein paar Stichworten näherbringen.

So bringt uns das Änderungsgesetz gleich an mehreren Stellen beim Thema „Planungsbeschleunigung“ voran. Das ist eines der zentralen Themen, die vor allen Dingen der Bund kraft seiner diversen Zuständigkeiten zu verantworten hat. Das ist selbstredend auch ein Schlüsselthema für die kommende Bundesregierung, egal, wer daran beteiligt ist.

Es ist aber absolut zu begrüßen, dass das Land unabhängig von der Kompetenz des Bundes systematisch darangeht, zu sehen, was es denn selbst auf diesem Feld bewegen kann. Siehe da: Es geht durchaus einiges. Aber man muss es auch wollen. Und da bin ich einmal auf die Behandlung im

Ausschuss gespannt, ob den Worten auch Taten folgen und wir uns nicht im Klein-Klein verfangen.

Bei Ersatzneubauten können wir in vielen Fällen auf die Planfeststellung verzichten.

Für den Bau von Radwegen können wir auf eine Klageinstanz in der Verwaltungsgerichtsbarkeit verzichten. Es geht nicht mehr an das Verwaltungsgericht, sondern direkt an das Oberverwaltungsgericht. Das spart erheblich Zeit und beschleunigt Projekte bedeutend.

Bei Radwegen bis zu einer Länge von 6 km verzichten wir auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das Vorhaben außerhalb eines Naturschutzgebietes liegt.

Dazu sind Änderungen an verschiedenen Landesgesetzen erforderlich. So modifiziert das Änderungsgesetz insbesondere das Straßen- und Wegegesetz des Landes, aber auch umweltrechtliche Vorschriften.

Ein weiterer Schwerpunkt des Gesetzesvorhabens ist die Ermöglichung von Lkw-Stellplätzen abseits von Bundesautobahnen an Landesstraßen. Das war bisher erstaunlicherweise nicht möglich. Dafür fehlte bislang schlicht die landesrechtliche Grundlage. Diese wird nunmehr geschaffen.

Aber auch um die Frage des Artenschutzes bei der Gestaltung des Straßenbegleitgrüns kümmert sich die Vorlage. Hier wird eine sinnvolle Grundlage dafür geschaffen, dass das enorme Potenzial der Straßen für einen aktiven Umweltschutz genutzt werden kann.

Es gibt aber auch Regelungsbedarf, der einen völlig anderen Charakter aufweist. So war es der öffentlichen Hand bislang nicht möglich, abgemeldete Fahrzeuge ohne Weiteres aus dem Straßenraum zu entfernen. Das Thema „Schrottfahrzeuge“ hat gerade im Ruhrgebiet viele Kommunen umgetrieben. Auch hier war eine Lösung geboten. Diese besteht darin, das Abstellen nicht ordnungsgemäß angemeldeter Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu einer nicht erlaubten Sondernutzung zu erklären. Die Kommunen können jetzt also unproblematisch einschreiten.

Meine Damen und Herren, alleine die von mir angesprochenen Punkte bescheinigen eine Vielseitigkeit in diesem Änderungsgesetz. Ich freue mich darauf, die Details im Verkehrsausschuss eingehender beraten zu können. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Reuter. – Nun spricht Herr Klocke für die Grünen.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Verkehrs-

minister, bei Verbesserungen und Beschleunigungen sowie Planungen von alternativen Mobilitätsangeboten wie Radschnellwegen haben Sie uns Grüne immer an Ihrer Seite. Dieses Gesetzespaket enthält eine Reihe von Festlegungen, die wir auf jeden Fall unterstützen können. Ich habe auch schon häufig im Ausschuss gesagt: Grundsätzlich frage ich mich, wie es gelungen ist, in Westdeutschland etwa fünfzehn Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg einen Wiederaufbau hinzubekommen, wenn es in zehn Jahren nicht möglich ist, ein viertes Gleis für den RRX zwischen Düsseldorf und Duisburg zu realisieren.

Das heißt, dass wir schneller werden müssen, wenn wir eine Verkehrs- und Mobilitätswende auf den Weg bringen wollen. Dafür brauchen wir gesetzliche Änderungen und Verbesserungen. Dieses Paket enthält durchaus einige sinnvolle Punkte, die auch schon angesprochen worden sind, beispielsweise den Wegfall von Klagewegen bei der Umsetzung von Radschnellwegen.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen die Situation, dass wir im Jahre 2015 fünf Radschnellwege in einem Ideenwettbewerb ausgelobt und projektiert haben; in jedem Landesteil sollte ein Radschnellweg entstehen. Im Jahre 2021 ist keiner dieser Radschnellwege bisher im Bau, weder der Radschnellweg in Ostwestfalen, der von Minden über Herford Richtung Bielefeld führt, noch der im Aachener Land noch der in der Nähe von Düsseldorf noch der im Münsterland. Dort hätte der Minister ja das große Vergnügen, dass der Radschnellweg auch seinen Heimatort streifen würde.

In den letzten fünf Jahren hat sich da also nichts getan. Weil ich nicht davon ausgehe, dass das an der Arbeit der Landesregierung liegt, muss es wohl gesetzliche Problematiken geben. In diesem Infrastrukturpaket ist eine Reihe von Punkten angesprochen, die hier eine Beschleunigung auf den Weg bringen.

Wir haben aber auch noch einige Fragen. Diese Fragen werden wir im Ausschuss thematisieren, wenn wir dieses Infrastrukturpaket jetzt entsprechend überweisen.

Wir haben beispielsweise Fragezeichen, ob der Verzicht auf die förmliche Erörterung bei den Umweltverträglichkeitsprüfungen so sinnvoll ist. Das wird von den Umweltverbänden BUND und NABU auch deutlich kritisiert.

Außerdem haben wir Fragen, was den kompletten Wegfall der Umweltverträglichkeitsprüfungen bei den Linienbestimmungsverfahren angeht. Das bringt zwar eine gewisse Beschleunigung. Trotzdem muss aber gewährleistet sein, dass beispielsweise ...

(Heiterkeit von der CDU)

– Ja, der CDU-Kollege ist sichtlich amüsiert.

(Henning Rehbaum [CDU]: Willkommen in der Realität!)

Ja, ich bin auch für Beschleunigung. Aber auch die naturschutzfachlichen Notwendigkeiten müssen natürlich berücksichtigt werden.

Mit diesen Fragen möchte ich Sie an einem Plenartag um 17:10 Uhr, nachdem es gestern auch schon so lange ging, nicht quälen. Im Ausschuss werden wir sicherlich ausreichend Zeit haben, um das zu thematisieren.

Grundsätzlich sehen wir also eine Reihe von sinnvollen Punkten in diesem Paket, zum Beispiel die Abgrenzung der Aufgaben zwischen dem jetzt noch verbleibenden Landesbetrieb Straßen.NRW und der Autobahn GmbH auf Bundesebene, die seit dem 1. Januar 2021 aktiv ist. Diese Abgrenzung wird mit diesem Infrastrukturpaket vorgenommen. Das finden wir auch richtig, genauso wie andere Punkte in Sachen „Beschleunigung“.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass wir das aus grüner Sicht positiv und wohlwollend zur Kenntnis nehmen. Wir führen jetzt keine allgemeine verkehrspolitische Debatte zu dem Thema „Investitionshochlauf“, das der Minister gerade angesprochen hat. Zu diesem Thema könnte ich viel sagen; denn Investitionshochlauf bedeutet auch deutlich mehr Straßenbau und Straßenneubau in Nordrhein-Westfalen. Hier meinen wir, dass Erhalt und Sanierung dringender notwendig sind als manche Umgehungsstraße. Das werden wir jetzt aber nicht in der Breite diskutieren.

Was mich allerdings wirklich interessiert – und hier überlege ich mir, ob ich das den Minister noch am Rande frage oder ob wir dazu eine Kleine Anfrage stellen oder aber unseren Taschenrechner herausholen –, betrifft diese 580 km neue Radwege. Das ist ja eine phänomenale Zahl.

(Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Ja, finde ich auch! – Henning Rehbaum [CDU]: Viel mehr als bei Ihnen!)

Da interessiert mich, welche Streckenabschnitte und welche Radwege das ganz genau sind. Es freut mich natürlich, wenn diese Zahl auch der Realität entspricht. Aber mit den Projekten, die mir aus den letzten Jahren bekannt sind, komme ich nicht auf knapp 600 km.

(Henning Rehbaum [CDU]: Das Land ist groß!)

Aber das kriegen wir sicherlich noch erhellt, und sei es über eine Berichts-anfrage im Ausschuss. Wenn die Zahl richtig ist, freue ich mich. Denn jeder gebaute Kilometer Radweg ist ein guter Kilometer Radweg. Das findet auch unsere Unterstützung. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Klocke. – Jetzt hat Herr Vogel für die AfD-Fraktion das Wort.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Sehr geehrter Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung beschäftigt sich mit Änderungen des Straßen- und Wegegesetzes. Um es vorwegzunehmen: Das ist eine solide Basis.

Richtig gut ist der Gesetzentwurf noch nicht. Aber es gibt ja uns und die Fachausschüsse, um überall noch ein bisschen nachzujustieren. Das müssen wir auch machen.

Im Gegensatz zu meinen letzten beiden Reden zu Gesetzentwürfen werde ich Ihnen jetzt allerdings nicht Paragraphen herunterrasseln und Stichpunkte geben, sondern mich mit drei essenziellen Punkten auseinandersetzen.

Das sind erstens die gerade schon erwähnten rechtswidrigen Sondernutzungen durch Pkw, die wir an den Straßenrändern, etwa an Landstraßen usw., vorfinden. Meistens werden Werbebotschaften platziert, was natürlich eine schöne Sache ist. Die bisherigen Regelungen sind Jahrzehnte alt. Meine Fraktion ist sehr froh, dass das wirklich einmal angegangen wird.

Über den zweiten Punkt, die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, haben wir gerade auch schon geredet. Wer sollte da nicht in Entzücken ausbrechen? Denn das lähmt uns seit Ewigkeiten. Ich denke, es gibt fraktionsübergreifenden Konsens, dass da etwas gemacht werden soll. Die Ambition der Landesregierung hört sich erst einmal interessant an. So haben wir natürlich die Möglichkeit, Straßen, Brücken oder auch Fahrradwege entschieden schneller zu sanieren oder zu bauen.

Der dritte Punkt, den auch viele meine Vorredner beleuchtet haben, sind die fehlenden Abstellflächen für Lkw. Wir wissen alle, dass Nordrhein-Westfalen die Region mit der höchsten Verkehrsdichte und der höchsten Lkw-Dichte im gesamten europäischen Raum ist. Selbstverständlich müssen die Fahrer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Pausen einlegen, und zwar zum Schutz der Fahrer wie auch der anderen Verkehrsteilnehmer.

Es fehlen aber so viele Abstellflächen, dass die Fahrer sehr oft kreativ – um nicht zu sagen: sehr gefährlich – parken, nämlich an Autobahnauf- und -abfahrten, an Drive-ins, an Landstraßen und innerstädtisch; denn sie haben gar keine andere Möglichkeit.

Die Landesregierung hat sich jetzt gesagt: Okay, da müssen wir ein bisschen nachjustieren. – Im Gegensatz zu meinem Kollegen Herrn Löcker bin ich der Meinung, dass man nicht noch Daumenschrauben anlegen sollte, obwohl der Lkw-Verkehr einen

absoluten Wettbewerbsvorteil hat, den man im Laufe der nächsten Jahre ausgleichen muss, damit auch der Schiffs- und der Schienengüterverkehr wieder effektiv werden können und sich rechnen. Übrigens: Bei Amazon wird kein einziges Kilogramm nicht über Lkw befördert.

Jetzt kommen wir aber zu dem entscheidenden Punkt. Im Gesetzentwurf wird uns vorgerechnet, dass wir ein Budget für die Lkw-Abstellflächen von in diesem Jahr noch 400.000 Euro haben. Nächstes Jahr sind es 1 Million Euro, dann werden es 3 Millionen Euro, und danach werden es jedes Jahr 4 Millionen Euro sein.

Ich hätte mir gewünscht, dass Herr Löcker unserem Minister Wüst nicht den Taschenrechner geklaut hätte. Denn Sie sagen es in der Begründung des Gesetzentwurfs selbst: Mit 8 Millionen Euro schaffen wir gerade einmal 75 bis 150 Lkw-Stellplätze. – Wie eben schon erwähnt wurde, fehlen aber ungefähr 4.000. Es gibt Prognosen, dass in den nächsten fünf Jahren sogar 5.000 bis 6.000 Lkw-Stellplätze fehlen werden.

Was schaffen wir mit 8 Millionen Euro? Mit 8 Millionen Euro schaffen wir also gerade einmal 2 % des Bedarfs. Wenn wir jedes Jahr 4 Millionen Euro dafür aufbringen, werden wir adäquate Lösungen in diesem Jahrhundert einfach nicht mehr erreichen.

Das ist für mich das größte Ärgernis, das ich in diesem Gesetzentwurf sehe. Ansonsten gibt es viele Punkte, die in die richtige Richtung gehen. Dementsprechend freue ich mich auf die Überweisung in die Fachausschüsse. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Vogel. – Wir müssten der Frage kriminaltechnisch noch einmal nachgehen, oder? Denn wir haben gerade überlegt, wieso Sie den Taschenrechner des Ministers geklaut haben, Herr Löcker. Uns liegt hier oben keine Beschwerde vor.

(Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Hat er nicht! Ich kann ihn entlasten!)

– Danke dafür, Herr Minister. Dann haben wir das geklärt. Wir waren hier oben schon ganz unruhig. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 17/14962 an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen. Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, dass der Gesetzentwurf zusätzlich auch an den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz überwie-

sen werden soll. Hat jemand etwas dagegen? – Das sehen wir nicht. Enthält sich jemand bei dieser Entscheidung? – Das ist auch nicht der Fall. Damit ist **Gesetzentwurf Drucksache 17/14962** einstimmig so **überwiesen**.

Ich rufe auf:

12 Vom Wissenschaftszeitvertragsgesetz zum „Gesetz für Gute Arbeit in der Wissenschaft“

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/14277

Beschlussempfehlung
des Wissenschaftsausschusses
Drucksache 17/14895

In Verbindung mit:

Verantwortung übernehmen: Gute Arbeitsbedingungen an Hochschulen garantieren

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14946

Frau Vogt steht schon für die CDU-Fraktion bereit. Sie haben das Wort. Bitte schön.

Petra Vogt (CDU): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Unser Bundesland Nordrhein-Westfalen ist für seine vielen Hochschulen bekannt und dementsprechend bundesweit bei Studierenden sehr beliebt.

Diese Popularität haben sich unsere Hochschulen in den vergangenen Jahren unter anderem mit ausgezeichneter Forschung erarbeitet. So haben die Universitäten in Nordrhein-Westfalen beispielsweise in der Exzellenzstrategie, dem großen Förderprogramm des Bundes und der Länder für die Spitzenforschung, außerordentlich erfolgreich abgeschnitten.

Um es kurzzufassen: Unsere Hochschulen sind ein Garant dafür, dass Nordrhein-Westfalen ein leistungs- und zukunftsfähiger Wissenschaftsstandort geworden ist und dies auch zukünftig bleiben wird.

Sehr geehrte Damen und Herren, natürlich sind unsere Hochschulen aber nicht nur Orte des Lernens für Studierende, sondern auch Arbeitgeber für viele Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Dementsprechend sehen wir uns als NRW-Koalition in der Pflicht, den Beschäftigten an den Hochschulen sichere Arbeitsverhältnisse zu bieten.

Dass die Kolleginnen und Kollegen von SPD und Grünen in ihren Anträgen gute Rahmenbedingungen an den Hochschulen fordern, ist selbstverständlich

grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings hat unsere Ministerin bereits im Ausschuss gesagt, dass eine Bundesratsinitiative aktuell nicht zielführend ist. Die Kollegen von der FDP haben auch zu Recht darauf hingewiesen, dass es etwas ungewöhnlich ist, so etwas vonseiten der SPD zu fordern, da sie ja im Bund immer noch mit an der Regierung ist.

Sowohl das Wissenschaftszeitvertragsgesetz als auch der zwischen MKW und Hochschulen 2016 geschlossene „Vertrag über gute Beschäftigungsbedingungen für das Hochschulpersonal“ werden derzeit evaluiert. Die Arbeitsbedingungen beispielsweise für das promovierende oder bereits promovierte Hochschulpersonal werden also ebenfalls evaluiert.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, deshalb können wir erst in die fachliche Diskussion darüber einsteigen, wenn uns Ergebnisse vorliegen. Darüber hinaus wollen wir die Auswirkungen der aktuellen Förderprogramme des Landes und des Bundes bewerten, um eventuell nachzusteuern.

Mir ist natürlich klar, dass diese Haltung der Opposition nicht so ganz gefällt – zu langsam, zu abwartend, zu zögerlich.

(Beifall von Stefan Zimkeit [SPD])

Aber die NRW-Koalition ist in der Vergangenheit sehr gut damit gefahren, politische Entscheidungen faktenbasiert zu treffen.

(Jochen Ott [SPD]: Seit wann machen Sie das?)

Daher werden wir uns auch nicht dazu treiben lassen, vor Abschluss der aktuell laufenden Evaluierung voreilige Entscheidungen zu treffen.

Ich kann an dieser Stelle nicht auf alle Forderungen der Anträge eingehen, möchte aber auf zwei Aspekte ganz besonders zu sprechen kommen.

Erstens: die Reform des Wissenschaftszeitvertragsgesetzes. Alle Ausschussmitglieder wissen, dass bereits im Jahr 2016 eine Novellierung zugunsten der Beschäftigten durchgeführt wurde. Die Änderungen stellen insgesamt eine gute Grundlage dar, mit der wir beispielsweise unnötig kurze Befristungen verhindern können.

Zweitens: der vermeintliche Investitionsstau an Universitätskliniken und bei Studierendenwerken. Die Landesregierung hat die Mittel für das Medizinische Modernisierungsprogramm 2019 um fast 214 Millionen Euro erhöht. Hinzu kamen im Jahr 2020 Investitionen in Baumittel in Höhe von rund 760 Millionen Euro. Der allgemeine Zuschuss, den die Studierendenwerke erhalten, wurde in diesem Jahr dauerhaft von 40,5 Millionen Euro auf 44,4 Millionen Euro, also um vorzeigbare 10 %, erhöht. Das sind Zahlen, die ich hier einfach einmal so stehen lassen möchte.