

Norwich Rüße (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Blauzungenkrankheit ist natürlich ein wichtiges Thema, und es ist gut, wenn sie auf die Tagesordnung kommt.

Dumm ist nur, wenn das Thema schon auf der Tagesordnung des Ausschusses stand, wir darüber eingehend diskutiert haben und Sie jetzt mit einem Antrag kommen, den wirklich keiner mehr braucht. Alles was zu tun ist, ist von der Landesregierung im Ausschuss nämlich schon vorgestellt worden. Insofern braucht niemand Ihren Antrag. Von daher werden wir ihn einfach ablehnen. Damit wäre eigentlich alles gesagt. – Vielen Dank.

(Beifall von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE] und der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Rüße. – Nun hat für die Landesregierung Frau Ministerin Heinen-Esser das Wort.

(Michael Hübner [SPD]: Alles über 11 Sekunden wäre enttäuschend!)

Ursula Heinen-Esser, Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich danke meinen Vorrednern, die noch mal darauf hingewiesen haben, wie intensiv wir das Thema auch im Ausschuss diskutiert haben.

Sie wissen, dass wir die Impfungen fördern und Finanzmittel bereitstellen. Ich gebe im Ausschuss und gerne auch im Plenum wieder Auskunft, wenn es tatsächlich neue Entwicklungen gibt. Aber, ich denke, im Augenblick ist alles Wesentliche gesagt und diskutiert worden, und zwar, wie ich von meinen Kolleginnen und Kollegen gehört habe, durchaus zu ihrer Zufriedenheit. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU, der FDP und Michael Hübner [SPD])

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Frau Ministerin Heinen-Esser. – Weitere Redeansätze liegen mir nicht vor.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Die antragstellende Fraktion der AfD hat eine direkte Abstimmung beantragt. Wer stimmt dem Inhalt des Antrags zu? – Die Fraktion der AfD. Wer stimmt dagegen? – Alle anderen. Gibt es Enthaltungen? – Keine. Damit ist der **Antrag Drucksache 17/5072** mit breiter Mehrheit des Hohen Hauses **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

14 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/4304

Beschlussempfehlung und Bericht
des Verkehrsausschusses
Drucksache 17/5078

zweite Lesung

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, die Reden zu Protokoll zu geben. (*Siehe Anlage 1*)

Also kommen wir unmittelbar zur Abstimmung. Der Verkehrsausschuss empfiehlt in Drucksache 17/5078, den Gesetzentwurf Drucksache 17/4304 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 17/4304 selbst, nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – CDU, FDP und der fraktionslose Kollege Langguth stimmen zu. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich?

(Michael Hübner [SPD]: Wir stimmen auch zu!)

– Bitte? Noch mal?

(Michael Hübner [SPD]: Ja, bitte! Es ist spät!)

– Mein Gott, 21:21 Uhr. Was macht ihr eigentlich, wenn ihr um die Zeit zu Hause seid? Da seid ihr doch auch noch alle wach.

(Zurufe von der SPD – Heiterkeit)

Also, wir üben es noch mal. Herr Schlichting, Kommando zurück. Eins, zwei, drei: Wer stimmt dem Gesetzentwurf selbst zu? – CDU, FDP, SPD und der fraktionslose Abgeordnete Herr Langguth stimmen zu. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich? – Bei Enthaltung von Grünen und AfD ist dieser **Gesetzentwurf Drucksache 17/4304 in zweiter Lesung angenommen und damit verabschiedet**.

Ich rufe auf:

15 Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfungen im Land Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/5002

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs hätte ich Frau Ministerin Heinen-Esser das Wort erteilt, aber sie hat sich entschlossen, ihre Einbringungsrede zu Protokoll zu geben. (*Siehe Anlage 2*) Eine Aussprache ist hier heute nicht vorgesehen.

Anlage 1

Zu TOP 14 – „Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen“ – zu Protokoll gegebene Reden

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr:

Wie bei der Einbringung dargestellt, hat das Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes zwei Ziele:

- Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Ausbau von Carsharing-Angeboten

Wir wollen künftig bei Radschnellwegen und Ortsumgehungen auf die formale Linienbestimmung verzichten.

Und wir wollen, dass künftig die aufschiebende Wirkung entfällt, wenn Landesstraßenprojekte beklagt werden, nachdem der Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Was im Bund längst gilt, setzen wir mit dieser Gesetzesänderung jetzt endlich auch im Land um.

Der zweite Schwerpunkt der Novelle ist das Thema „Carsharing“

Wir wollen die Kommunen hier in die Lage versetzen, künftig auch im innerstädtischen Bereich rechtssicher Carsharing-Parkplätze auszuweisen. Bislang ist das nur auf Bundesstraßen möglich.

Gerade wenn man die überfüllten Innenstädte Verkehrlich entlasten will, macht das wenig Sinn.

Deshalb erfolgt jetzt diese Änderung im Gesetz. So erhalten die Kommunen für Stellflächen an kommunalen Straßen oder an Landesstraßen eine Sondernutzungserlaubnis.

Wir schaffen so die nötigen Voraussetzungen, damit das Carsharing-Angebot im Land weiter wächst. Und damit Nordrhein-Westfalen bei der Mobilität der Zukunft besser und schneller vorankommt.

Diese neue Regelung zum Carsharing wurde im Rahmen der Verbände- und Behördenanhörung im Übrigen von den kommunalen Spitzenverbänden ausdrücklich begrüßt.

Alle uns vorliegenden Stellungnahmen zeigen, dass wir mit dieser Novelle hier die richtigen Schritte anstoßen.

Deshalb würde ich mich über eine breite Zustimmung sehr freuen.

Klaus Vossemer (CDU):

Immer mehr Menschen nutzen Carsharing, statt sich ein eigenes Auto anzuschaffen. Da wo möglich ist das für viele ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Kommunal besteht das Interesse an einer Bevorzugung des Carsharings, insbesondere bei der Zulassung von stationsgebundenem Carsharing im öffentlichen Straßenraum zur Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten.

Praktisch relevant für stationsbasiertes Carsharing sind vor allem Gemeindestraßen und Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen.

Zudem besteht Regelungsbedarf für ein rechtssicheres Verfahren zur Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters.

Das Straßen- und Wegegesetz soll daher um eine Vorschrift über die Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing ergänzt werden, und zwar in Anlehnung an § 5 des Carsharinggesetzes des Bundes.

Konkret geht es um ein zweistufiges, transparentes Verfahren erstens zur Bestimmung geeigneter Flächen und zweitens, um diese Flächen dann für Carsharing-Anbieter durch die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung zu stellen.

Die zulässigen Ermessenskriterien für die Auswahl eines geeigneten Anbieters werden darüber hinaus um umweltbezogene Kriterien erweitert.

Kleinere Gemeinden dürfen ferner, wenn es erforderlich und gerechtfertigt ist, von den Verfahrensvorgaben abweichen.

Mit dem Änderungsgesetz gehen wir aber noch einen zweiten besonders wichtigen Punkt an, nämlich die Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Regelungen über die Linienabstimmung und -bestimmung werden an die des Bundesfernstraßengesetzes angepasst.

Zudem soll gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für ein Landesstraßenvorhaben eine Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung mehr haben, wenn das Vorhaben im Landesbedarfsplan als vordringlicher Bedarf enthalten ist.

In der Summe zahlen diese Änderungen auf das Ziel der NRW-Koalition ein,

einerseits Vereinfachungs- und Beschleunigungselemente zu nutzen, um nach dem Planungs- den Bauhochlauf zu koordinieren und möglichst schnell und reibungslos umzusetzen und

andererseits unterschiedliche und gerade auch einmal neue Mobilitätsangebote den Menschen in Nordrhein-Westfalen anzubieten.

Fazit: Problem erkannt und die Lösung mit dem Gesetzesentwurf vorgelegt.

Folgerichtig fallen die hierzu eingereichten Stellungnahmen daher auch ganz überwiegend positiv aus.

So loben beispielsweise die kommunalen Spitzenverbände die Gesetzesänderung, weil sie Carsharing als wichtige Ergänzung zu den bestehenden Verkehrsträgern ansehen.

Daher sei auch die Förderung von Carsharing sowohl im großstädtischen Raum als auch im kreisangehörigen Raum grundsätzlich zu begrüßen.

Das Gleiche gelte für die Regelungen zur Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Auch die Rückführung der bestehenden Überregulierung im Hinblick auf Radschnellverbindungen des Landes wird begrüßt.

Die IHK NRW hebt darauf ab, dass nunmehr ein rechtssicheres Verfahren zur Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters in möglichen Konkurrenzsituationen geschaffen und damit auch die Regelungslücke zum Bund geschlossen wird.

Einzig die Verkehrspessimisten des NABU NRW hadern mit den Elementen der Planungsbeschleunigung und verfahren wieder einmal nach dem Motto „Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass“.

Ulrich Reuter (FDP):

Wir befassen uns hier erneut mit einer Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, nachdem wir das Vorhaben ausführlich im Ausschuss beraten und auch eine schriftliche Anhörung durchgeführt haben.

Zum grundlegenden Verständnis sei noch einmal verdeutlicht:

Dieses Gesetz ist die zentrale Vorschriftensammlung, durch die originär die Rechtsverhältnisse der Straßen, für die das Land verantwortlich ist, geregelt wird.

Dies umfasst die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen und damit den Großteil der Straßen im Land.

Das vorliegende Änderungsgesetz soll es Gemeinden ermöglichen, stationäre Carsharing-Angebote auf öffentlichen Straßen zuzulassen.

Das ist notwendig, um den bestehenden Rechtsrahmen für die Mobilität der Zukunft anzupassen.

Carsharing ist dabei eines der wichtigen Mobilitätsprodukte, das geeignet ist, grundlegende Veränderungen des Mobilitätssektors in den Ballungsräumen zu bewirken.

Carsharing ist die Alternative zum Besitz eines Fahrzeugs. Es ermöglicht den Nutzern, mobil mit einem Fahrzeug zu sein, ohne ein Auto zu besitzen. Das ist gerade für Städter interessant. Es ist ein geeigneter Ansatz, damit perspektivisch die Anzahl der Fahrzeuge in den Städten reduziert werden kann. Das macht Carsharing auch für die Politik interessant.

Darum ist es für die Verkehrspolitik geboten, Carsharing zu ermöglichen und seine Ausbreitung zu unterstützen.

Da ein stationäres Carsharing Straßenraum benötigt, muss dieser von den jeweiligen Kommunen bereitgestellt werden. Hierzu bedarf es einer Regelung. Diese könnte zwar auch schon in den bestehenden Bestimmungen zur Sondernutzung gesehen werden.

Es ist aber zweckdienlich, eine Neuregelung zu treffen, da neben der eigentlichen Nutzung der Straßenfläche auch ein Auswahlverfahren juristisch abgesteckt werden muss, nach dem die Kommune einen Anbieter für Carsharing auswählen kann. Es handelt sich somit um ein zweistufiges Verfahren, das auch eine Vergabe an den gewerblichen Anbieter umfasst. Dieses Verfahren ist Ausfluss europäischen Rechts.

Hierbei sind Kriterien aufzustellen, nach denen sich das Ermessen der Gemeinde richten muss. Wichtig ist, dass dies auch den Aspekt der Umwelt umfasst. Es ist also möglich, einen Carsharing-Anbieter zu wählen, der mit emissionsfreien oder -armen Antriebsarten arbeitet.

Wichtig ist es aber auch, zu betonen, dass alleine die Kommunen entscheiden, inwieweit sie von dieser neuen Regelungsmöglichkeit Gebrauch machen. Das kommunale Selbstverwaltungsrecht ist also unangetastet.

Meine Damen und Herren, ich halte die Regelung, die wir heute beraten, für überfällig, zumal der Bund bereits 2017 mit seinem Carsharinggesetz eine gleichartige Regelung getroffen hat. Diese gilt aber natürlich nur für Straßen in seinem Zuständigkeitsbereich. Und solche Straßen innerhalb von Kommunen kommen entsprechend selten vor. Darum brauchen wir jetzt eine gleichartige Regelung für NRW.

Das vorliegende Änderungsgesetz umfasst neben dem Themenkomplex Carsharing aber noch eine Reihe von Änderungen, die der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren dienen.

So soll die aufschiebende Wirkung bei Anfechtungsklagen gegen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs entfallen. Regelungen über die Linienabstimmung und –bestimmung werden an diejenigen des Bundesfernstraßengesetzes angepasst. An einigen Stellen entfallen Regelungen zu Rad-schnellwegen.

Wer oberflächlich in den Änderungsgesetzentwurf schaut, könnte meinen, dass es sich dabei um eine Verschlechterung zulasten der Radwegeinfrastruktur handelt. Das ist aber gerade nicht der Fall – wie gerade auch die schriftliche Anhörung eindrucksvoll gezeigt hat.

Lediglich der NABU hat eine grundsätzliche Kritik geäußert, weil für ihn weniger Planung auch weniger Umweltschutz ist. Dies ist aber keineswegs der Fall. Es ist zudem – wie ausgeführt – eine inhaltsgleiche Anpassung an die Regelungen des Bundesgesetzgebers.

Es handelt sich nämlich lediglich um einen Beitrag zur Verfahrens- und Planungsbeschleunigung, da sich bei den bisherigen Planungen von Rad-schnellwegen gezeigt hat, dass diesen wegen einer vergleichsweise geringen Belastung keine raumordnerische Bedeutung zukommt. Somit kommen wir hierbei mit weniger anspruchsvollen Planungsverfahren aus.

Wir erwarten nach den Beratungen im Ausschuss eine breite Zustimmung. Allerdings gibt es hier auch einen bitteren Wermutstropfen:

Die Grünen haben sich bei der Abstimmung im Ausschuss enthalten. Da zeigt sich wieder einmal die Doppelgesichtigkeit der grünen Politik: Sie wollen mehr tun für umweltfreundliche Verkehre, aber sobald es an die Infrastruktur geht – und dazu gehört auch die Planung – kneifen Sie!

Das ist nicht in Ordnung! Das sollten Ihre potenziellen Wählerinnen und Wähler wissen!

Wir erwarten dennoch eine klare Zustimmung in diesem Hause!

Arndt Klocke (GRÜNE):

Carsharing ist ein wichtiges Instrument der Verkehrswende und wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen. Deshalb begrüßen wir Grüne ausdrücklich die neue Regelung im Gesetzentwurf, da sie Rechtssicherheit für die Kommunen schafft und zu mehr Carsharing-Stationen auch in kleineren Gemeinden führen wird. In diesem Punkt sind wir uns mit allen Experten, die dazu eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, einig.

Die Aufhebung der Regelungen zur Linienbestimmung sehen wir kritisch, ebenso wie den Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Anfechtungsklagen. Zu befürchten ist, dass Umweltbelange durch

fehlende Linienbestimmung nicht mehr im erforderlichen Maße geprüft werden, ebenso wie die Raumverträglichkeit. Deshalb lehnen wir diese Änderungen im Gesetzentwurf im Einklang mit den Naturschutzverbänden ab.

Da der Gesetzentwurf nur in Gänze abgestimmt werden kann, wird sich meine Fraktion bei der Abstimmung enthalten.

