

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

40190 Düsseldorf

ausschließlich per E-Mail

Ulrike.imBrahm@vm.nrw.de

Larissa.Schuenzel@vm.nrw.de

*Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen
(Gesetzesentwurf des VM NRW, Stand 27.8.2018)*

Sehr geehrte Frau im Brahm,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) und Naturschutzbund Deutschland NRW (NABU) bedanke ich mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen.

Regelungskomplex „stationsbasiertes Carsharing“

Die Naturschutzverbände begrüßen die geplante Anpassung des Straßen- und Wegegesetz NRW (im Folgenden StrWG NRW) an das Carsharinggesetz des Bundes vom 5. Juli 2017 (im Folgenden CsgG) und teilen das Interesse an der Bevorrechtigung von stationsgebundenem Carsharing-Angeboten, insbesondere zur „Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten“ auch auf den dem Landesrecht unterfallenden Straßen.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass „zur Förderung einer nachhaltigen und energie- und CO₂-armen Mobilität“ gerade die angesprochene Vernetzung von größter Bedeutung ist und es auf eine weitere Verbesserung dieser anderen Mobilitätsangebote ankommen wird. Denn eine nennenswerte Reduktion des Ausstoßes von gesundheits- und klimaschädlichen Luftschadstoffen und damit ein entsprechender Beitrag zur Luftreinhaltung kann nur durch eine deutliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erreicht werden. Ein verbessertes Angebot an Carsharing-Stationen allein wird das Mobilitätsverhalten nicht in diese Richtung lenken können. Hierzu bedarf es der weiteren Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Fuß- und Radverkehrs und der sinnvollen Kombination mit dem Carsharing als ein wichtiger Baustein einer umweltverträglichen Mobilität. Um das Carsharing-Modell gegenüber dem MIV mit privatem Pkw attraktiver zu machen, ist die Regelung von Sondernutzungen für Carsharing-Stationen auf Gemeindestraßen

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0

F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de

I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns

Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr

Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

Auskunft erteilt:

Stephanie Rebsch

Datum

4. Oktober 2018

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



und Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sowie eines rechtssicheren Verfahrens für die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters ein richtiger Schritt.

Die Naturschutzverbände begrüßen daher ausdrücklich, dass mit dem vorgelegten Änderungsentwurf des StrWG NRW die Möglichkeit genutzt werden soll, bei dieser Anbieter-Auswahl (§ 18a Abs. 2 StrWG NRW-E) auch die Berücksichtigung von umwelt- und klimabezogenen Kriterien (§ 18a Abs. 3 StrWG NRW-E) zuzulassen. Doch würden die Naturschutzverbände erwarten, dass auch bereits bei der Auswahl der geeigneten Stellflächen für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge (§ 18a Abs. 1 StrWG NRW-E) Umweltkriterien berücksichtigt werden.

Zudem sind die im aktuellen Änderungsentwurf vorgesehenen Regelungen zur Eignung von Anbietern (§ 18a Abs. 3 StrWG NRW-E) nicht weitgehend genug und müssen aus Sicht der Naturschutzverbände unbedingt konkretisiert werden. Zur Verwirklichung der Zielsetzung, eine nachhaltige umwelt-, energie- und CO₂-arme Mobilität zu fördern, sollten im Rahmen dieser Gesetzesnovelle die Möglichkeiten, Kriterien zur Ausgestaltung von Sondernutzungen auf Landesrecht unterliegenden Straßen vorzugeben, auch vollständig ausgenutzt werden. Der Landesgesetzgeber sollte die Regelungen weiterhin rechtlich verbindlich vorgeben. Statt „*Als Eignungskriterien für die Auswahl eines Carsharing-Anbieters kann die Gemeinde auch umweltbezogene [...] Kriterien festlegen [...]*“ sollten die Eignungskriterien unmittelbar gesetzlich geregelt werden. Für die inhaltlichen Vorgaben zur Eignung von Stellflächen und von Anbietern bietet sich eine Anlage zum StrWG NRW in Anlehnung an die Anlage „Eignungskriterien“ des CsgG an, um die Gemeinden – entsprechend den Vorgaben für die Sondernutzungen durch Carsharing auf Bundesstraßen – bei ihrem Auswahlverfahren zu unterstützen. Mit dem CsgG sieht der Bundesgesetzgeber zur Vereinheitlichung der Eignungskriterien eine entsprechende Rechtsverordnung vor. Die Naturschutzverbände halten auch eine einheitliche Regelung auf Landesebene für erforderlich und lehnen eine Weitergabe dieser Konkretisierung an die einzelnen Gemeinden ab.

Nachfolgend geben die Naturschutzverbände entsprechende Anregungen:

1. Auswahl geeigneter Flächen für das stationsgebundene Carsharing (§ 18a Abs. 1 Satz 1 StrWG NRW-E)

Für die erste Stufe des Verfahrens (Auswahl geeigneter Flächen für das stationsgebundene Carsharing) sollten ergänzend zur bundesrechtlichen Regelung, wonach die Flächen so zu bestimmen sind, dass die Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind (vgl. § 5 Abs. 1 Satz 3 CsgG, der in NRW entsprechend gelten soll), zusätzliche Kriterien gesetzlich festgelegt werden, wonach

- die Inanspruchnahme von Flächen für bestehende oder geplante Rad- und Gehwege sowie Radschnellwege,
- die Schaffung zusätzlicher „öffentlicher Straßen“ i.S.d. § 2 Abs. 2 StraWG NRW
- jedenfalls die Inanspruchnahme unversiegelter Flächen/ Neuversiegelung von Flächen im Gemeindegebiet,

ausgeschlossen wird und die Stellflächen an Orten festzulegen sind, die eine Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten ermöglichen, z. B. fuß-

läufige Nähe zu Fahrradstationen oder ÖPNV-Haltestellen. Ferner sind die Flächen im Gemeindegebiet flächendeckend und dezentral festzulegen.

2. Auswahl geeigneter Anbieter des stationsgebundenen Carsharings (§ 18a Abs. 3 StrWG NRW-E)

Für die zweite Stufe des Verfahrens (Auswahl geeigneter Anbieter des stationsgebundenen Carsharings) regen die Naturschutzverbände eine landesrechtliche Konkretisierung der umweltbezogenen Eignungskriterien unter Berücksichtigung der nachfolgenden Aspekte an:

- Mindestens sind hier die umwelt- und klimarelevanten Anforderungen aus der Anlage „Eignungskriterien“ des CsgG zu übernehmen, dies betrifft die Nummern 1.2.3, 1.2.5, 1.2.6, 1.3, 1.4.
- Zu Nummer 1.4. ist zu ergänzen, dass ein Tarif für eigene Ladestationen des Anbieters gewählt werden soll, nach dem Strom aus erneuerbaren Energien bezogen wird.
- Der Carsharing-Anbieter informiert über die verschiedenen Antriebsarten und den entsprechenden Verbrauch und Schadstoffausstoß seiner Fahrzeugflotte.
- Die Fahrzeugflotte soll sich aus Pkw mit möglichst sparsamem Verbrauch und geringem Schadstoffausstoß zusammensetzen.
- Es sollten auf Grundlage des Energieverbrauchs und Schadstoffausstoßes Vorgaben für die Priorisierung der verschiedenen Antriebsarten und entsprechende Vorgaben für die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte gemacht werden.
- Der Anbieter soll Anreize zum Bilden von Fahrgemeinschaften geben (z. B. über „Punkte sammeln“, finanzielle Vorteile).
- Der Anbieter soll ein Konzept zur Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten vorlegen, die zur Reduktion des MIV beitragen, oder entsprechende Kooperationen nachweisen.
(Zum diesem Aspekt die Nachfrage, ob die geplante Regelung in § 18a Abs. 3 Nr. 1 StrWG-E darauf zielt, dass der Carsharing-Anbieter selbst auch andere Mobilitätsangebote im Repertoire hat oder entsprechende Konzepte zur Vernetzung der Angebote vorlegt? Die hier vorgenommene Änderung der entsprechenden Formulierung aus § 5 (4) Satz 2, Nr. 1 CsgG „insbesondere zur Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr“ kann nicht nachvollzogen werden, die gewählte Formulierung ist unverständlich.)
- Der Anbieter soll an den Abhol- und Rückgabestellen Fahrradboxen oder andere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anbieten.
- Es sollten Eignungskriterien gefunden werden, die den Missbrauch der Bevorrechtigung für die reine innerstädtische Parkplatz-Nutzung vermeiden.

Im Zusammenhang der weiteren Konkretisierung der umweltbezogenen Eignungskriterien regen die Naturschutzverbände ferner an, dass sich die Landesregierung dafür einsetzt, dass die zuständigen Bundesministerien zeitnah eine Rechtsverordnung nach § 5 Abs. 4 Satz 1 CsgG auf den Weg bringen.

Es ist ferner nicht erkennbar, welche sachlichen Gründe dafürsprechen, die maßgebliche Schwelle aus dem CsgG (Gemeinden < 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner, vgl. Teil 3 der Anlage zum CsgG) zur Abweichung von

den Anforderungen an die Carsharing-Anbieter in Nordrhein-Westfalen auf < 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner herauf zu setzen (§ 18a Abs. 4 StrWG NRW-E).

Abschließend zum Regelungskomplex „stationsbasiertes Carsharing“ des vorgelegten Gesetzentwurfs sprechen sich die Naturschutzverbände dafür aus, dass das Land NRW den Kommunen entsprechende Anreize zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Fuß- und Radverkehrs gibt, auch um die sinnvolle Kombination mit dem Carsharing zu unterstützen, und daher mit der geplanten Änderung des StrWG NRW auch die Prüfung von Möglichkeiten der Verbesserung anderer Mobilitätsangebote vorgibt.

Regelungskomplex „Vereinfachung und Beschleunigung von straßenrechtlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren“

Die vorgeschlagenen Änderungen

- Wegfall der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegen die Genehmigung einer Landesstraße, für die der Bedarf gesetzlich festgestellt worden war
- Ausdehnung der Möglichkeit, auf den Erörterungstermin bei Änderungsverfahren zu verzichten, auf Neubauverfahren

werden abgelehnt. Die hierzu vorzubringenden Bedenken der Naturschutzverbände wurden bereits in den vom Bundesgesetzgeber durchgeführten Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Verfahrensrechts im Interesse der Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung (u.a. VwVfG, FStrG, AEG, LuftVG, BWStrG) auf Bundesebene vorgetragen und werden als bekannt unterstellt. (Die Stellungnahmen können ggf. gerne zur Verfügung gestellt werden.)

Die Absicht, beim Bau von Ortsumgehungen von Landes- und Kreisstraßen sowie von Radschnellverbindungen des Landes auf die förmliche Linienabstimmung / -bestimmung zu verzichten, begegnet gleichfalls Bedenken. Festzustellen ist, dass Nordrhein-Westfalen von der Möglichkeit nach § 16 Abs. 2 Raumordnungsgesetz, von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abzusehen, wenn sichergestellt ist, dass die Raumverträglichkeit in diesen Fällen anderweitig geprüft wird, Gebrauch gemacht hat. An einer solchen Raumverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben fehlt es jedoch in Nordrhein-Westfalen für die meisten Straßenbauvorhaben; sie erfolgt zumindest hinsichtlich der bereits in die Bedarfspläne aufgenommenen Straßenbauvorhaben weder im Wege der regionalplanerischen Darstellung noch im Rahmen der Linienbestimmung. Die entsprechenden Darstellungen im Regionalplan erfolgen lediglich nachrichtlich aufgrund der Festlegungen in der gesetzlichen Verkehrsinfrastrukturplanung (Bundes- oder Landesstraßenbedarfsplan) und im Linienbestimmungsverfahren. Der nachrichtlichen Übernahme kann keine regionalplanerische Qualität als Grundsatz oder Ziel beigemessen werden, da keine raumordnerische Prüfung und Abwägung auf Ebene des Regionalplans erfolgt ist. Es fehlt hier auch an einer Umweltprüfung. Das ist umso bedenklicher, als für diese Straßen in der vorgelagerten Verkehrsinfrastrukturplanung des Landes bisher keine Strategische Umweltprüfung und damit auch keine Prüfung von Alternativen erfolgt ist. Soweit im Linienabstimmungsverfahren auch Aspekte zur Raumverträglichkeit geprüft werden, ist sie ein

unverzichtbares Prüfverfahren, das auch für Ortsumgehungen von Landes- und Kreisstraßen beizubehalten ist.

Hinsichtlich der Radschnellverbindungen teilen die Naturschutzverbände nicht die Einschätzung, dass diesen Vorhaben generell keine raumordnerische Bedeutung zukommt. Sie sprechen sich daher dafür aus, für diese Vorhaben eine raumordnerische Beurteilung und Durchführung eines Raumordnungsverfahren festzulegen. Solange dieses Prüferfordernis nicht vorgesehen ist, bleibt die straßenrechtliche Fachplanung (Linienbestimmung) unverzichtbar.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Rebsch