

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände NRW

Städtetag
Nordrhein-Westfalen

 **LANDKREISTAG**
NORDRHEIN-WESTFALEN

 **Städte- und Gemeindebund**
Nordrhein-Westfalen

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herrn Thomas Nüchel, MdL
-Vorsitzender des Verkehrsausschusses-
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/1078

A11

Ansprechpartner:

Für den Städtetag NRW:
Referent Harald Lwowski
Tel.-Durchwahl: 0221.3771.129
E-Mail: harald.lwowski@staedtetag.de
Aktenzeichen: 66.05.14 N

Für den Landkreistag NRW:
Hauptreferent Dr. Markus Faber
Tel.-Durchwahl: 0211.300491.310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de
Aktenzeichen: 66.10.02

Für den Städte- und Gemeindebund
NRW: Referentin Cora Ehlert
Tel.-Durchwahl: 0211.4587.233
E-Mail: cora.ehlert@kommunen.nrw

Versand ausschließlich per E-Mail

Datum: 08.01.2019

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 17/4304

hier: Ihr Schreiben vom 06.12.2018

Sehr geehrter Herr Nüchel,

zu dem von Ihnen übersandten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 17/4304, möchten wir gerne Stellung nehmen.

Carsharing stellt eine wichtige Ergänzung zu den bestehenden Verkehrsträgern dar, gerade auch in den Tagesrandzeiten und in mit dem ÖPNV ungünstiger zu erreichenden Randlagen. Deshalb ist die Förderung von Carsharing sowohl im großstädtischen Raum als auch im kreisangehörigen Raum grundsätzlich zu begrüßen.

A. Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing

1. Allgemeines

Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände begrüßt, dass mit dem Gesetzentwurf nunmehr dem grundsätzlich besonderen Regelungsbedarf für die Zulassung von stationsbasierten Carsharing Rechnung getragen wird. In vielen Städten und Gemeinden ist Carsharing bereits weit verbreitet. Durch die Gesetzesänderung wird den Kommunen ein

weiteres Instrument für eine nachhaltige, aktive Steuerung des multimodalen Verkehrsverhaltens zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs eingeräumt.

Regelungsbedarf besteht insbesondere in der Konstellation, in der eine Konkurrenzsituation mehrerer Carsharing-Anbieter für dieselbe Straßenfläche besteht. Eine solche Konkurrenzsituation dürfte sich vorwiegend in Großstädten und Ballungsräumen ergeben. In kreisangehörigen Städten und Gemeinden ist die Situation im Regelfall eine andere. Meist gibt es dort noch gar keinen Carsharing-Anbieter oder allenfalls einen einzelnen Interessenten. Zudem ist der Parkdruck in vielen kleineren Städten und Gemeinden vergleichsweise gering, sodass die Kommunen hier bislang auf Grundlage einer Sondernutzungserlaubnis nach § 18 StrWG NRW-E die Genehmigung zur Nutzung von Stellflächen unbürokratisch erteilen können. Wenn nun ein Auswahlprozedere nebst öffentlicher Bekanntmachung einzuhalten ist, bedeutet dies einen erheblichen Mehraufwand für die Kommunen, der auch nicht erforderlich ist, weil kein weiterer Anbieter zu diesem Zeitpunkt Interesse an genau dieser Stellfläche haben wird. Alle anderen Annahmen wären realitätsfern.

Diese unbürokratische Möglichkeit zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis nach § 18 StrWG NRW-E sollte auch zukünftig in jedem Fall parallel zu der geplanten, neuen Regelung erhalten bleiben.

Daher sollte die neue Regelung des § 18a StrWG NRW-E nur **zusätzlich** zu den bisherigen Regelungen zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis (§ 18 StrWG NRW-E) gelten; dies könnte durch Einfügung der Formulierung „Neben den Regelungen nach § 18 dieses Gesetzes und ...“ am Anfang von § 18a Abs. 1 StrWG NRW-E klargestellt werden.

In jedem Fall muss die neue Regelung gewährleisten, dass keine „Überregulierung“ erfolgt, die für das Ziel, die weitere Verbreitung von Carsharing zu fördern, eher hinderlich wäre.

2. Bestimmung geeigneter Stellflächen (§ 18a Abs. 1 StrWG NRW-Entwurf)

Wir begrüßen, dass die Städte und Gemeinden frei bestimmen können, ob oder wie viele Stellflächen sie dem Carsharing grundsätzlich zur Verfügung stellen wollen („Kann-Regelung“). Eine Verpflichtung wäre hier auch kontraproduktiv, da sich die Ausweisung von Stellflächen immer an den tatsächlichen Bedarfen orientieren muss, die von Kommune zu Kommune sehr unterschiedlich sind.

Bedenken haben wir hinsichtlich des Verweises auf „geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt einer Landes- oder Kreisstraße oder geeignete Flächen einer Gemeindestraße“. Der Begriff der öffentlichen Straße bzw. der öffentlichen Parkflächen erfasst gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 lit. b) StrWG NRW nur die unselbständigen Parkflächen. Es gibt aber auch gemeindeeigene selbständige Parkflächen (Parkflächen am Ortseingang einer Kommune, Park-and-Ride-Parkplätze). Diese Flächen wären von § 18a StrWG NRW-E nicht erfasst, obwohl gerade hier eine Ausweisung als Carsharing-Stellfläche sinnvoll wäre.

Zudem regen wir an, § 18a Absatz 1 dahingehend zu ergänzen, dass durch Kreise/kreisfreie Städte auch Stellflächen im Zuge von sog. „Freien Strecken“ von Kreisstraßen bereitgestellt werden können, da die Gemeinden bzw. Kreise auch hierfür die Straßenbaulast tragen.

Kritisch ist auch, dass die Gemeinde die Zustimmung der Straßenbaubehörde benötigt, wenn diese in der Ortsdurchfahrt nicht Trägerin der Straßenbaulast für die Fahrbahn ist. Aus unserer Sicht dürfte ein Benehmen genügen. Die Gemeinde ist stets Baulastträgerin für die Parkplätze (§ 44 Abs. 4 StrWG NRW), sodass hier eine Ausweisung auch ohne Zustimmung möglich sein muss.

3. Auswahlverfahren (§ 18a Abs. 2 StrWG NRW-Entwurf)

Wir regen an, auf die Möglichkeit der Erteilung der Genehmigung unter dem Vorbehalt des Widerrufs **nicht** zu verzichten. Eine Abweichung von der gesetzlichen Grundsatz-Regelung gemäß § 18 StrWG NRW ist an dieser Stelle nicht nachvollziehbar. Hinderungsgründe den Zustand der Straße betreffend sind über einen Zeitraum von acht Jahren (= vorgesehener Genehmigungszeitraum) teilweise nicht absehbar, so dass der Widerrufsvorbehalt eine sinnvolle Regelung darstellt.

4. Auswahlkriterien (§ 18a Abs. 3 StrWG NRW-Entwurf)

Wir begrüßen, dass die genannten Auswahlkriterien nicht abschließend sind und die Kommunen so die Möglichkeit haben, eigene ortsabhängige und einzelfallbezogene Kriterien festzulegen.

5. Einzelheiten zum Auswahlverfahren (§ 18a Abs. 4 StrWG NRW-Entwurf)

Wie eingangs bereits erwähnt, ist außerhalb der Großstädte häufig noch gar kein Carsharing-Anbieter in den Kommunen präsent oder es ist jedenfalls absehbar nicht zu erwarten, dass dort mehr als ein Anbieter aktiv werden wird. Insofern ist es grundsätzlich richtig, dass Gemeinden mit nicht mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern von einzelnen Anforderungen des Auswahlverfahrens abweichen können. Hier ist aber zum einen diskussionswürdig, ob die Grenze von 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nicht sogar noch anzuheben ist. Zum anderen sollte hier nicht nur die Möglichkeit bestehen, von einzelnen Anforderungen abzuweichen, sondern es sollte vielmehr vollständig auf ein Auswahlverfahren verzichtet werden können.

B. Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

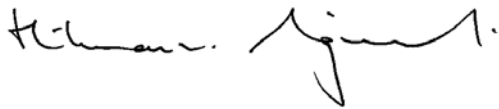
Wir begrüßen, dass im StrWG NRW nunmehr Regelungen zur Vereinfachung und Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren umgesetzt werden sollen und so eine Angleichung an das Bundesfernstraßengesetz erfolgt.

Auch die vorgesehene Rückführung der aus unserer Sicht bestehenden Überregulierung im Hinblick auf Radschnellverbindungen des Landes an verschiedenen Stellen im StrWG NRW ist zu begrüßen; dies entspricht einer Kritik, die schon bei der ursprünglichen Regelung der Radschnellverbindungen des Landes im StrWG NRW aus Reihen der kommunalen Spitzenverbände geäußert wurde.

Wir möchten allerdings abschließend anmerken, dass die Verfahrensvereinfachungen nur punktuell wirken und parallel zahlreiche weitere Anstrengungen – sowohl gesetzlicher als auch tatsächlicher Art – erforderlich sind, um eine effektive Beschleunigung von Planungsprozessen herbeizuführen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich Gerbrand
Geschäftsführer
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen