

07.10.2021

## Kleine Anfrage 6015

der Abgeordneten Inge Blask und André Stinka SPD

### **Gestaltungskompetenzen der Kommunen in NRW bei Emissionsvorgaben für Taxis, Mietwagen, gebündelte Bedarfsverkehre sowie für Carsharing-Flotten**

In der Antwort des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW auf die Kleine Anfrage 5070 des Abgeordneten André Stinka (LT-Drs. 17/12886) hat der Minister für die Landesregierung erklärt, dass es zur weiteren Umsetzung des Personenbeförderungsgesetzes aus Sicht der Landesregierung sinnvoll erscheint, auch im Hinblick auf Taxis und Mietwagen an die in § 50 Absatz 4 PBefG festgelegte Zuständigkeit für die Regelung von Emissionsstandards für den gebündelten Bedarfsverkehr durch die Genehmigungsbehörden anzuknüpfen.

In der Antwort führt der Minister weiter aus: „In Nordrhein-Westfalen sind die Kreise und kreisfreien Städte Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden für den Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen und werden somit auch § 50 Absatz 4 PBefG anwenden. Eine Möglichkeit wäre, den Kreisen und kreisfreien Städten auch die Regelungsbefugnis für Emissionsvorgaben für den Taxen- und Mietwagenverkehr in eigener Zuständigkeit zu übertragen. Denn die Kreise und kreisfreien Städte können in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen selbst am besten einschätzen, welche konkreten Vorgaben für Taxen und Mietwagen insbesondere zur Luftreinhaltung erforderlich und angemessen sind. Die örtlichen Genehmigungsbehörden würden so die Möglichkeit erhalten, in ihrem Zuständigkeitsbereich für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen sowie im gebündelten Bedarfsverkehr einheitliche Emissionsvorgaben festzulegen.“

Eine solche dem Subsidiaritätsprinzip zugrunde liegende Lösung und die damit verbundene dezentrale Gestaltungskompetenz für die Kommunen in NRW ist eine begrüßenswerte Idee. Kommunen würden mit solchen Regelungskompetenzen darin bestärkt werden, lokale Klima- und Umweltschutzziele für den Verkehrssektor bedarfsgerecht vor Ort auszugestalten und zu erreichen. Bereits vorhandene Handlungskonzepte und Masterpläne zur Förderung der emissionsarmen und -freien Antriebswende - insbesondere von Fahrzeugen der vielfahrenden Flotte - könnten noch zielgerichteter und handlungsorientierter umgesetzt werden.

Neben den oben angesprochenen Verkehrsformen und -lösungen bietet auch die Förderung von Carsharing in den Städten und Gemeinden enorme Potentiale zur Reduzierung des heutigen Verkaufsaufkommens und zur Senkung von klima- und umweltschädlichen Emissionen. In § 18a des StrWG NRW (Fn. 13) ist daher entsprechend geregelt, dass die Gemeinden für die Bereitstellung von Stellflächen im öffentlichen Straßenraum für das stationsbasierte Carsharing bei der Auswahl von Carsharing-Anbietern Vorgaben im Hinblick auf den Einsatz von lokal emissionsarmen und -freien Fahrzeugen machen können. Konkret heißt es in Absatz (3) des o. a. Paragraphen im StrWG NRW:

Datum des Originals: 07.10.2021/Ausgegeben: 08.10.2021

"(3) Als Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter kann die Gemeinde auch umweltbezogene oder solche Kriterien festlegen, die...

1. einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder
2. einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, besonders dienlich sind.

Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen."

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wann wird die Landesregierung die notwendigen rechtlichen Grundlagen schaffen, um die kommunalen Genehmigungsbehörden in NRW in die Lage zu versetzen, umweltbezogene Emissionsvorgaben bzw. -standards für Taxis, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr festlegen zu können?
2. Welche genauen Regelungsbefugnisse im Hinblick auf die qualitative bzw. quantitative inhaltliche Ausgestaltung solcher Emissionsvorgaben plant die Landesregierung den Kommunen zu geben?
3. Ist es mit Verweis auf § 18a Absatz 3 StrWG NRW zutreffend, dass Kommunen bei der Auswahl von Carsharing-Anbietern für das stationsbasierte Carsharing im öffentlichen Straßenraum umweltbezogene Kriterien wie den verbindlichen Einsatz elektrischer Fahrzeuge festlegen dürfen, ohne hierfür zwingend mit einer kommunalen Satzung operieren zu müssen?
4. Falls ja, gibt es formale Mindestanforderungen an das Verfahren zur Festlegung von umweltbezogenen Kriterien bei der Auswahl der Carsharing-Anbieter unterhalb der Regelungsstufe einer kommunalen Satzung?

Inge Blask  
André Stinka