

(Vizepräsidentin Marx)

Innovation und Forschung Thüringen (STIFT)

Wahlvorschlag der Fraktion der AfD

- Drucksache 7/5383 -

Abgegebene Stimmen: 82, ungültige Stimmen: 3, gültige Stimmen: 79. Auf den Wahlvorschlag entfallen 33 Jastimmen, 43 Neinstimmen, es liegen 3 Enthaltungen vor. Damit ist die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen nicht erreicht.

Jetzt muss ich noch mal nachfragen – vorhin war Herr Möller der Parlamentarische Geschäftsführer und hat mir gesagt, morgen sollten keine Wiederholungswahlen durchgeführt werden. Jetzt gab es aber andere Signale bei Ihnen. Dann bitte ich, den aktuellen Stand bekanntzugeben.

Abgeordneter Jankowski, AfD:

Wir beantragen, die Wahlgänge morgen noch mal zu wiederholen.

Vizepräsidentin Marx:

Welche, alle?

Abgeordneter Jankowski, AfD:

Die, bei denen es möglich ist.

Vizepräsidentin Marx:

Die Wahlgänge, bei denen es möglich ist, sollen morgen wiederholt werden. Gut, das werden Sie dann in Ihrem Rollenplan vorfinden, und wir werden das dann entsprechend nach der Mittagspause morgen erneut zum Aufruf bringen.

Damit schließe ich diesen Tagesordnungspunkt, und da wir nur noch 3 Minuten bis zur Lüftungspause haben, beginnen wir diese jetzt und machen weiter um 15.50 Uhr mit dem Tagesordnungspunkt 5.

Vizepräsidentin Henfling:

So, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir würden dann in der Sitzung fortsetzen, und wir kommen zum Aufruf des Tagesordnungspunktes 5

Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes

Gesetzentwurf der Fraktionen DIE

LINKE, der SPD und BÜNDNIS

90/DIE GRÜNEN

- Drucksache 7/5375 -

ERSTE BERATUNG

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? Die Abgeordnete Lukin.

Abgeordnete Dr. Lukin, DIE LINKE:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, Carsharing hat sich in den letzten Jahren zu einem wichtigen Baustein moderner individueller Mobilität entwickelt, als eine Ergänzung zum ÖPNV, zum Fuß- und Radverkehr und als eine Reaktion auf zunehmende Umweltbelastungen und auf die Verknappung von Parkraum, vor allen Dingen in den Städten. Es wird angenommen, dass jedes gemeinsam benutzte Carsharing-Fahrzeug bis zu 18,6 Autos im Straßenverkehr in dichtbesiedelten Gebieten ersetzen kann. Zum Stichtag 1. Januar 2022 gab es in Deutschland 3.393.000 zum Carsharing angemeldete Fahrberechtigte, die auf 6.170 Stationen rund 14.300 stationsbasierte Fahrzeuge in 934 Städten nutzen können.

Bereits zum 1. September 2017 hat der Bundesgesetzgeber erste gesetzliche Regeln zur Etablierung und Förderung von Carsharing erlassen. Damit wurden sowohl die Möglichkeiten der Bevorzugung als auch für stationsbasiertes Carsharing die Voraussetzungen für die alleinige Nutzung bestimmter Parkflächen im Verantwortungsbereich des Bundes geschaffen.

Am 04.02.2019 hat der Thüringer Landtag das Erste Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes beschlossen. In Drucksache 6/6827 wurden in der 6. Legislatur die Voraussetzungen und das Verfahren zur rechtssicheren Vergabe von Plätzen für Carsharinganbieter für Thüringen geregelt. Kommunen stellen jetzt die Flächen im Rahmen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens zur Verfügung. Sie können Auswahlkriterien wie Verkehrsentlastung und Umweltfragen bei der Entscheidung berücksichtigen.

Bereits in dieser Phase hat die Stadt Erfurt in einer Zuschrift darauf hingewiesen, dass der § 18 mit der Festlegung, dass die zu erhebende Sondernutzgebühr dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen soll, aus ihrer Sicht problematisch ist. Dadurch kann es für die jeweiligen Anbieter entweder teurer werden oder die Zahl der Interessenten bleibt sehr klein. Auch wird der Ermessensspielraum der Kommunen eingeschränkt, zum Beispiel die örtlichen Gegebenheiten mit verschiedenen Gebühren auszuweisen. Mit dem jetzigen Zweiten Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes in Drucksache 7/5375 wird diesem Anliegen der Kommunen Rechnung getragen. Die oben genannte Festsetzung einer marktgerechten Gebührenhöhe wird gestrichen und es wird lediglich im Gesetz festgehalten, dass eine Gebühr zu erheben ist.

Ich danke für die Aufmerksamkeit, wünsche eine gute Beratung und bitte die Redner um die Überweisung des Gesetzentwurfs an die zuständigen Ausschüsse.

(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Henfling:

Vielen Dank. Ich eröffne die Aussprache und als Erstes erhält das Wort für die Fraktion der SPD der Abgeordnete Liebscher, der nicht da ist. Dann springe ich und würde Herrn Bergner von der FDP-Gruppe aufrufen.

Abgeordneter Bergner, Gruppe der FDP:

Vielen Dank, Frau Präsidentin. Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, der Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes befasst sich mit einer Anpassung der zu erhebenden Sondernutzungsgebühr für Carsharingstellplätze. Nachdem die Landesregierung 2019 mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes in der Drucksache 6/6827 das Thema aufgegriffen

(Abg. Bergner)

und mit § 18 im Straßengesetz eine Rechtsgrundlage geschaffen hat, soll nun hier mit dem zweiten Versuch nachjustiert werden.

Sie möchten den Thüringer Städten und Gemeinden für die Bemessung der Sondernutzungsgebühr Ermessensspielraum einräumen, was ja grundsätzlich eine schöne Sache ist, hier kommen aber ein paar Probleme auf uns zu, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen. Nicht, dass Sie mich falsch verstehen, wir Freien Demokraten haben keineswegs etwas gegen das System des Carsharings. Als Ergänzung zum ÖPNV und MIV kann es sicherlich einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität in urbanen Raum leisten, nach dem Motto „benutzen statt besitzen“. Allerdings ist eine einseitige politische Bevorzugung gegenüber anderen Sondernutzungsarten zumindest zu hinterfragen. Wie erklären Sie beispielsweise den Anbietern von Mobilitätsangeboten der letzten Meile, also beispielsweise E-Scootern, Bikesharing oder den Betreibern von Leihrollern, dass ihre Angebote weniger förderwürdig sind? In Berlin hat die links-grüne Koalition im Rathaus diesen Vorstoß bereits mit der Novellierung des dortigen Straßengesetzes unternommen und einen Sturm der Entrüstung der Betroffenen geerntet. Gut, Verkehrspolitik in Berlin ist in vielen Punkten eine Vorlage für den Rest der Republik, wie man es bitte nicht machen sollte, trotzdem befürchte ich, Ihr Vorschlag könnte ähnliche Wellen schlagen.

Fragen wir weiter. Was soll der Gastronom oder der Einzelhändler denken, der nach zwei schweren Corona-Jahren für jeden Tisch und jeden Kleiderständer, den er in den öffentlichen Verkehrsraum stellt, zur Kasse gebeten wird?

Lassen Sie mich meine Zweifel untermauern mit einem Auszug aus einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes von November 2020 mit dem Titel „Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität“. Dort heißt es bezogen auf die Gestaltungsspielräume bei der Festsetzung der Gebührenhöhe – Zitat –: „Hinsichtlich der Ausgestaltung der Gebühren ist zu beachten, dass die Ermächtigungsvorschriften im [Fernstraßengesetz] bzw. in den jeweiligen Landesgesetzen üblicherweise vorgeben, dass sich die Höhe der Gebühren am wirtschaftlichen Interesse der Erlaubnisnehmer auszurichten hat oder dieses insofern zu berücksichtigen ist. Die Verfolgung von speziellen Lenkungszielen – wie die Förderung von Carsharing aus Umweltschutzgründen – gestatten die Ermächtigungen regelmäßig nicht. Die Ermächtigungen müssten folglich insoweit geändert werden, wenn eine bevorzugte Behandlung bei den Sondernutzungsgebühren angestrebt werden sollte.“ Und hinsichtlich einer derartigen Vorgehensweise ist jedoch aus EU-beihilferechtlichem Blickwinkel ebenfalls Vorsicht geboten. Denn die Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzungsinteresses bei der Gebührenhöhe gehört zu den tragenden Gründen, das Vorliegen einer notifizierungspflichtigen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für Sondernutzungserlaubnisse verneinen zu können. Abweichungen von diesem Bemessungsgrundsatz würden von daher ein unnötiges beihilferechtliches Risiko mit sich bringen.

Insofern, meine Damen und Herren, lässt sich zusammenfassend sagen, da gibt es noch einiges zu diskutieren, und es ist aus unserer Sicht tatsächlich nicht in dem Topf, wo es kocht. Wir sind aber gerne bereit, uns in den Ausschüssen, in die der Entwurf bestimmt gleich verwiesen wird, konstruktiv an der Diskussion zu beteiligen, aber bitte unter Berücksichtigung der Probleme, die wir auch benannt haben, denn wenn, soll es ja auch funktionieren. Vielen Dank.

(Beifall Gruppe der FDP)

Vizepräsidentin Henfling:

Vielen Dank. Jetzt gebe ich dem Abgeordneten Liebscher von der SPD-Fraktion das Wort.

Abgeordneter Liebscher, SPD:

Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Gäste, liebe Zuschauer, Carsharing hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Baustein für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept entwickelt. Die Nachfrage ist groß, vor allem in den Städten. Im ländlichen Raum ist das Angebot eher spärlich vertreten. Ohne ein Auto kommt man im ländlichen Raum nicht aus. Busse und Bahnen fahren zu selten oder gar nicht. Wir hatten es erst gestern im Rahmen der Debatte zum 9-Euro-Ticket. Als Bürgerin oder Bürger in diesen ländlichen Regionen hat dieses bescheidene Angebot an Anbindung Nachteile. Entsprechend greifen viele in Ermangelung attraktiver Alternativen auf das eigene Auto zurück. Viele Familien besitzen dadurch sogar zwei oder mehr Autos. Im Jahr 2021 gab es mehr als 18 Millionen Haushalte bundesweit mit einem zweiten Pkw, mehr als drei Millionen Haushalte hatten sogar ein drittes Fahrzeug.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, viele Familien nutzen das Zweitauto meist aber nur für das kurze Einkaufen, für das Abholen der Kinder aus Kindergarten oder Schule. Hier könnte ein breites Carsharing-Angebot helfen Zweit- oder gar Drittfahrzeuge überflüssig zu machen. Deswegen ist es richtig, dass wir darüber nachdenken, wie wir das Carsharing-Angebot vor allem im ländlichen Raum ausbauen, wie wir es auch mit dieser Gesetzesänderung tun wollen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Nutzungsdauer von diesen Fahrzeugen beläuft sich in den meisten Fällen nur auf Minuten oder Stunden, selten mal auf einen oder mehrere Tage. Dadurch, dass die Fahrzeuge nicht nur von einer Person, sondern von mehreren Personen genutzt werden, werden Dutzende private Fahrzeuge überflüssig. Carsharing ist im Vergleich zur Unterhaltung eines eigenen Fahrzeugs in der Regel auch deutlich kostengünstiger. Die technische Wartung und behördlichen Formalitäten werden vom Anbieter erledigt und die Nutzung ist je nach Bedarf und Situation möglich. Außerdem benötigt man keinen eigenen Stellplatz.

Nachteile bietet ein solches Carsharing wenige. Einige Nachteile sind, dass die Unabhängigkeit natürlich eingeschränkt ist, wenn mein Slot schon ausgebucht ist, es natürlich keine Alternative für Berufspendler ist und dass es wie gesagt die geringe Verfügbarkeit auf dem Land gibt, die wir versuchen hier auch bisschen anzugehen. Das sind Nachteile, die sich aber bewältigen lassen und nicht gegen den Ausbau von Carsharing-Angeboten sprechen.

Modellprojekte oder auch Pilotprojekte in kleineren Städten und Gemeinden gibt es dazu schon genug. Beispiele dafür sind Städte und Gemeinden wie Jesberg in Hessen, Neuenwalde in Niedersachsen oder Ebersberg in Bayern. Das alles sind Orte mit weniger als 12.000 Einwohnern.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der Vergleich mit den anderen Bundesländern zeigt, dass Carsharing in Thüringen ausbaufähig ist. Zum Vergleich: Ein Drittel aller Carsharing-Orte in Deutschland befindet sich in Baden-Württemberg. Zum Stand 1. Juli 2020 gab es dort in 285 Städten und Gemeinden die Möglichkeit, sich ein Auto zu mieten. Carsharing hat sich dort auch in kleineren Städten und im ländlichen Raum etabliert. Auch im Freistaat Bayern ist das entsprechende Angebot groß. Städte und Gemeinden beteiligen sich an Modellprojekten und überzeugen damit andere Städte. In ländlichen Gebieten mit unter 20.000 Einwohnern wird das Carsharing dort getestet und erfreut sich einer hohen Nachfrage. Bei uns in Thüringen besteht die Möglichkeit, in den größeren Städten Erfurt, Jena, Gotha und Weimar ein Carsharing-Auto zu mieten.

(Beifall SPD)

– Gotha – genau. Im ländlichen Raum – Gotha? –

(Abg. Liebscher)

(Heiterkeit SPD)

Um diese Städte herum – Entschuldigung! – ist die Auswahl von ganz wenig bis gar nicht vorhanden. Wir streben an, das Carsharing-Angebot sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum auszubauen, um einen weiteren Schritt in Richtung Klimaneutralität zu gehen. Mit der vorliegenden Anpassung des Straßengesetzes sollen Städte und Gemeinden die Möglichkeit erhalten, die Sondernutzungsgebühr je nach Lage der Carsharing-Stationen selbst zu bemessen, die mindestens aber dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entspricht. Wir wollen den Städten und Gemeinden so die Etablierung und Ausweitung von Carsharing-Angeboten erleichtern. Ich danke Ihnen sehr für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Henfling:

Vielen Dank. Ein herzliches Willkommen an die neue Besuchergruppe auf der Tribüne! Damit Sie besser folgen können, wir befinden uns im Tagesordnungspunkt 5. Es geht um die Änderung des Thüringer Straßengesetzes, und wir diskutieren vor allen Dingen über das Thema „Carsharing“. Als Nächster erhält Abgeordneter Malsch für die CDU-Fraktion das Wort.

Abgeordneter Malsch, CDU:

Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Besucher auf der Tribüne, die zweite Änderung innerhalb von zwei Jahren, weil man das Thema „Carsharing“ im Freistaat Thüringen verstärken will. Der Gesetzentwurf soll den Kommunen bei der Bemessung von Gebühren für die Bereitstellung von Flächen als Carsharing-Plätzen einen größeren Spielraum geben.

Wenn man das Carsharing-Angebot ausbauen möchte und auch an dem Thema dranbleiben will, ist es zunächst ein richtiger Ansatz, den man aber auch – ich sage mal – differenziert betrachten muss. Der Kollege Bergner ist darauf schon eingegangen, und der Kollege Liebscher hat jetzt auch schon die Perlenkette Thüringens entlang der A4 genannt. Immer wieder werden Kommunen und Städte in einen gemeinsamen Nenner beim Carsharing gebracht, wohlwissend, dass das Thema in den Kommunen, in den kleineren Gemeinden natürlich nicht das Thema ist, sich ein Auto zu teilen, um die Kinder – ich sage jetzt mal – aus den Kindergärten zu holen. In der Regel gibt es dafür Zeiten, gibt es kurze Wege, weil die Gemeinden auch kurze Wege zu den einzelnen Einrichtungen haben. Aber was will ich damit sagen? Es gibt auch in Thüringen, Herr Kollege Liebscher, schon auch außer teilAuto – ich will es jetzt mal so nennen – in den größeren Städten Carsharing-Angebote. Sie können mal ins älteste Kurheilbad, nach Bad Liebenstein, kommen. Dort gibt es seit vier Jahren ein Carsharing-Modell. Da kann ich Ihnen auch aus Erfahrung sagen, wer die Nutzer sind. Das sind nämlich die Gäste, die entweder in das Heilbad kommen, weil sie mit dem ÖPNV anreisen und dann – ich sage mal – ihren Bewegungsradius erweitern können, weil vor Ort für eine Zeit ein Fahrzeug angemietet werden kann oder es sind eben die Haushalte, die ein Fahrzeug haben, was mal in die Werkstatt muss zur Reparatur, zur Durchsicht, was dann praktisch ausgeglichen wird, oder es sind die, die sagen, für uns lohnt sich, kein Auto in Gänze das ganze Jahr über zu betreiben, wir nutzen jetzt das Angebot vor Ort. Anders ist es in den Städten.

Jetzt will ich mal auf Erfurt eingehen.

(Zwischenruf Abg. Liebscher, SPD: Das heißt, Sie brauchen das in Bad Liebenstein nicht?)

(Abg. Malsch)

Ich habe gesagt, anders ist das Carsharing in den Städten. Das hat überhaupt nichts mit dem Angebot zu tun – lassen Sie mich mal ausreden – da ist es nämlich so,

(Beifall CDU)

dass letztendlich die Gäste, die in die Städte kommen sollen, am besten das Angebot des „Park and Ride“ nutzen sollen. Das heißt, der öffentliche Straßenbahn- und Busverkehr ist hier. Das heißt, der Besucher wird angehalten, sich draußen an der Messe einen Parkplatz zu suchen und mit dem öffentlichen Verkehr hier reinzufahren. Jetzt muss doch umgekehrt, wenn wir die Diskussion ordentlich betrachten, das auch für die gelten, die Carsharing-Angebote nutzen wollen, die können doch auch mit der Straßenbahn rausfahren und können dann das Carsharing-Angebot zum Beispiel adäquat an den Flächen, die auch da sind – ich sage mal, nicht rausfahren, aber eine Straßenbahnhaltestelle weiterfahren –, das können sie dann an derselben Stelle machen.

(Zwischenruf Abg. Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Dann fördern Sie also eine autofreie Innenstadt!)

Letztendlich ist es doch so, dass wir hier mal gucken müssen, ob wir hier denn eine Kannibalisierung von öffentlichen Parkflächen herbeiführen müssen, wo wir genau wissen, dass die in den Städten sowieso entweder nur unzureichend vorhanden sind, teuer sind oder monatlich angemietet werden müssen. Müssen wir da eine Kannibalisierung der Flächen herstellen, nämlich genau in dem Bereich, wo wir vielleicht bei den Kommunen und Städten auch noch ein Beihilfethema haben? Das hat der Kollege Bergner angeschnitten, es kann ja nicht sein, dass wir jetzt an der einen Stelle sagen, hier bevorteilen wir eine Richtung, weil wir das haben möchten. Der Gastronom, der Marktbetreiber letztendlich vielleicht auch noch die, die ein zeitweises Gewerbe haben, die müssen dann entsprechend der Sondernutzungsgebühren gleichbehandelt werden, also unter sich, wie es die Satzung dann auch zulässt.

Von daher bin ich schon der Meinung, wir sollten das im Ausschuss auf jeden Fall – wir sind für die Überweisung an den zuständigen Ausschuss – bereden, weil wir, glaube ich, bei den Anhörungen, die es dazu gegebenenfalls geben wird, auch genau die anhören müssen, die von den Sondernutzungsgebühren betroffen sind. Dann wird sich das Bild letztendlich relativ schnell klären und auch die Frage der beihilferechtlichen Thematik wird geklärt, weil wir, glaube ich, eines nicht machen sollten, wir sollten nicht den Schein erwecken, dass wir jetzt das Carsharing vorantreiben müssen in den Städten an den Stellen, wo sowieso wenig Platz ist. Und ich sage mal – autofreie Stadt, hat Frau Wahl gerade dazwischengerufen –, wir müssen auch kein Angebot in die Stadt holen, was dann wieder Verkehr verursacht.

(Zwischenruf Abg. Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Sie haben Carsharing nicht verstanden!)

Ich habe Carsharing sehr gut verstanden, ich habe es wahrscheinlich schon mehr genutzt als Sie.

(Beifall CDU)

Es steht nämlich bei mir vor dem Büro und ist seit vier Jahren dort eingerichtet und ich kann Ihnen ganz genau sagen, wie es funktioniert.

(Unruhe DIE LINKE)

Da kann ich Ihnen sagen, man kann immer von etwas reden, wenn man etwas tut. Wenn man nichts tut, kann man auch nichts sagen, Herr Bilay.

(Beifall CDU)

(Abg. Malsch)

(Zwischenruf Abg. Bilay, DIE LINKE: Sind Sie bei Carsharing auch Geschäftsführer wie bei den vielen Immobiliengesellschaften in Bad Liebenstein?)

Ich kann Ihnen das mal sagen. Herr Bilay, wir haben noch 3 Minuten.

(Unruhe DIE LINKE)

Das ist doch kein Problem, es kann doch jeder mithören, wir sind doch hier öffentlich. Herr Bilay, der Bund hat Geld gegeben, um Machbarkeitsstudien zu machen. Eine Machbarkeitsstudie für 100.000 Euro zu haben und dann ins Schubfach zu legen und nichts damit zu tun, das ist die eine Seite.

(Zwischenruf Abg. Bilay, DIE LINKE: Sie haben die Fördermittel des Bundes privat genutzt?)

(Unruhe CDU)

Wissen Sie, Sie sind so daneben.

Vizepräsidentin Henfling:

Meine sehr geehrten Damen und Herren, in erster Linie hat jetzt Herr Malsch das Wort und wir befinden uns im Tagesordnungspunkt 5 und ich möchte auch, dass wir dort bleiben!

Abgeordneter Malsch, CDU:

Wir haben eines gemacht: Die städtische GmbH hat zusammen mit dem Wartburgkreis ein Modellprojekt gemacht und hat eine Carsharing-Station eingerichtet – im Übrigen, Frau Wahl mit Elektrofahrzeugen,

(Zwischenruf Abg. Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Sehr gut!)

weil es nämlich für kurze Wege auch für die Städte interessant ist, dort Elektromobilität einzusetzen. Da hat es eine Idee gebraucht, da hat es jemanden gebraucht, der im Übrigen auch Parkplätze zur Verfügung stellt, damit genau Sondernutzungsgebühren gar nicht erst anfallen, und wenn man sich vor Ort einig ist, braucht man über den Rest nämlich nicht reden, man muss es nur machen. Und das, was Sie machen, ist, hier alles, was gemacht wird, zu diskreditieren, Herr Bilay, darin sind Sie eine große Nummer, aber das haben mittlerweile alle verstanden. Deswegen werden wir das hier in den Ausschuss überweisen und uns im dafür zuständigen Ausschuss, wo auch die fach- und sachgerechten Fragen gestellt werden, damit befassen. Danke.

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Henfling:

Als Nächster erhält für die Fraktion Die Linke der Abgeordnete Schubert das Wort.

Abgeordneter Schubert, DIE LINKE:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen, liebe Thüringerinnen und Thüringer hier im Saal und an den mobilen Endgeräten, vor allen Dingen die, die möglicherweise Interesse haben, auch zukünftig Carsharing noch stärker zu nutzen! Die Debatte heute hier im Hohen Haus findet statt im Kontext der globalen Diskussion zu den großen Anstrengungen, die für eine Energie- und Verkehrswende notwendig sind. Denn die Zeit, meine sehr geehrten Damen und Herren, läuft ab. Schon ab Mittwoch hatte Deutschland laut Umweltschützern alle Ressourcen verbraucht, die bei einer nachhaltigen Nutzung für das ganze Jahr zur Verfügung gestanden hätten – schon wieder ein Tag früher als letztes Jahr. Wir leben sozusagen resourcentechnisch auf Pump, auch auf Kosten des globalen Südens und die Existenz dieser, unserer einzi-

(Abg. Schubert)

gen Erde, hängt inzwischen davon ab, ob wir willens und in der Lage sind, unser Alltagsverhalten zu verändern. Machen wir das nicht, macht das jeder so weiter wie bisher, und würden andere bevölkerungsstarke Länder uns mit diesem Beispiel folgen, was zum Beispiel die Dichte von individuellen Automobilnutzungen anbelangt, dann wird es so sein, dass diese Erde in diesem Zustand nicht zu erhalten sein wird.

Deshalb sagen wir als Linke, es braucht hier mehr als Appelle und Sonntagsreden, denn der Markt regelt auch das nicht und schon gar nicht allein. Es gibt einen riesigen Investitionsbedarf und wir sehen, wie falsch die Prioritäten beim Mitteleinsatz in der Vergangenheit hierzulande gesetzt wurden, unter anderem an dem Abstand zu anderen Volkswirtschaften, die uns auf dem Weg der Dekarbonisierung und der Energie- und Verkehrswende weit enteilt sind. Wer zum Beispiel in den letzten Monaten oder Jahren mal in Skandinavien unterwegs war, wird das sofort feststellen. Deshalb sagen wir als Linke auch, es muss endlich umgesteuert werden, und zwar massiv. Wir haben in diesem gesamten Kontext der Energie- und Verkehrswende einen konkreten Vorschlag unterbreitet. Bodo Ramelow hat diesen artikuliert, gemeinsam mit Regierungsmitgliedern von drei weiteren Landesregierungen, wo die Linke mit in Verantwortung steht. Es geht darum, 100 Milliarden Euro als Sondervermögen für Energiesicherheit, Energiesouveränität und ökologische Transformation einzusetzen. Das wäre tatsächlich notwendig, um Anreize zu setzen,

(Beifall DIE LINKE)

damit wir unser Alltagsverhalten anpassen, klimaschonender gestalten, und zwar schnell. Wir als Linke sagen ganz klar, es braucht dafür Angebote, viel mehr Angebote statt Verbote. Deshalb haben wir uns jetzt auch mit dieser Initiative für mehr Angebote auf den Weg gemacht und haben hier einen Vorschlag zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes zur Diskussion gestellt. Wir wollen mit mehr Spielraum für die Kommunen – das war schon Thema – die Flexibilität bei der Festsetzung der Gebühren, Herr Bergner, bei für Stellplatznutzung für Carsharinganbietern erhöhen, nicht abschaffen, sondern wir wollen die Flexibilität erhöhen und damit den Markteintritt weiterer Anbietern in Thüringen erleichtern, und zwar mit dem Ziel, das Mobilitätsverhalten zu ändern und eine Neuverteilung des Verkehrsraumes zu befördern. Denn Carsharing wird Autos ersetzen, wird somit Innenstädte entlasten und den Parkraumdruck mindern. Das hilft am Ende allen. Selbst denjenigen, die nicht Carsharing nutzen, wird eine vermehrte Nutzung von Carsharing helfen. Carsharing mehr zu nutzen ist am Ende ein Beitrag für mehr Mobilität für alle.

Deswegen, sagen wir als Linke, ist die vorgeschlagene Änderung scheinbar trivial mit einem Halbsatz, ist es aber nicht. Es kann tatsächlich eine Entwicklung beschleunigen, die wir in den letzten Jahren zwar hatten, aber die aus unserer Sicht viel zu langsam vorangeht. Ich kann Ihnen das auch ganz persönlich aus der Erfahrung in einer Stadt wie Gera schildern, wo wir vor Jahren eine lange Debatte hatten, wo ein Carsharing-Anbieter überlegt hat, ob er einen Markteintritt in unserer Stadt organisiert, finanziert. Wir haben uns lange mit der Stadtverwaltung auseinandersetzen müssen, bis wir unter der Überschrift „Pilotprojekt“ einen Modus Vivendi gefunden haben, weil es eben jetzt eine ganz konkrete Vorschrift zur Ermittlung dieser Gebühr im Thüringer Straßengesetz gibt. Das möchten wir flexibler gestalten. Ich verstehe gar nicht die kritischen Hinweise, Herr Malsch oder auch Herr Bergner, wo Sie doch sonst bei jeder anderen Gelegenheit hier vorn am Pult stehen und das hohe Gut der kommunalen Selbstverwaltung

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und der Eigenverantwortung in die Höhe halten, um zu sagen, das wissen die vor Ort doch am besten, was wie gemacht werden muss. Dann lassen Sie das doch die Kommunen vor Ort am besten entscheiden und gehen wir weg von der jetzt festgelegten Durchschnittsgröße, die jetzt im Gesetz steht. Es ist deswegen aus meiner Sicht – und wir haben das als Koalition natürlich vorher prüfen lassen, bevor wir hier diesen Vor-

(Abg. Schubert)

schlag machen – auch überhaupt nicht einschlägig, dass Sie jetzt mit beihilferechtlichen Schwierigkeiten um die Ecke kommen, weil es ja nicht so ist, dass diese Gebühr abgeschafft wird, sie wird auch nicht ausgesetzt, sondern wir erhöhen lediglich die Flexibilität für die kommunale Ebene, diese Gebühr festzulegen. Es kann sogar sein, dass sie am Ende auch höher wird als der Durchschnitt. Ja, warum nicht? Aber wenn wir sagen, wir brauchen erst mal einen Anreiz, damit wir vielleicht auch eine Vielfalt von Angeboten, von Anbietern in den Kommunen haben, dann kann sie nach unserem Vorschlag in Zukunft deutlich unter dem Durchschnitt liegen. Deswegen sagen wir, Ihre Vorbehalte sind hier nicht einschlägig und auch das, was Herr Bergner hier für die FDP vorgetragen hat mit dem Vergleich von E-Scootern und Fahrrädern ist wenig überzeugend, weil diese, wenn Sie zum Beispiel in Erfurt

(Zwischenruf Abg. Bergner, Gruppe der FDP: Das können wir im Ausschuss diskutieren!)

– genau, dann lassen Sie mich doch ausreden – unterwegs sind, ganz selten auf Parkplätzen angeboten werden, sondern meistens in der Fußgängerzone stehen.

(Zwischenruf Abg. Bergner, Gruppe der FDP: Das ist keine Sondernutzung!)

Das ist sicherlich auch von Ihnen beobachtet worden. Das sind keine Parkplätze, Herr Bergner, darum geht es doch.

Auf dem flachen Land – weil die Debatte von Herrn Malsch noch mal in diese Richtung geführt wurde: Wir müssen doch auch Zukunftsentwicklungen mitdenken. Es wird eine Zeit kommen, und die ist nicht mehr weit weg, wo wir auch über autonomes Fahren reden, wo das Fahrzeug viel stärker KI-gesteuert im Einsatz sein wird und wo wir solche Stellen haben müssen, wo diese Fahrzeuge Passagiere aufnehmen können, Passagiere wieder aussetzen können. Vor dem Hintergrund ist es tatsächlich nicht nur eine Entwicklung, die wir mit Blick auf große urbane Zentren im Auge behalten müssen, sondern eben auch als Möglichkeit, in Zukunft einen weiteren Mobilitätsbaustein auch im flachen Land anzubieten. Das ist es doch, was ein modernes Land – und das wollen wir doch hoffentlich alle gemeinsam – im Sinne einer Energie- und Mobilitätswende hier in Thüringen auch braucht.

Deshalb bitten wir hier um Ihre Zustimmung für eine Überweisung an den Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten, wo wir uns dann diesen technischen Fragen auch noch mal in der Hoffnung stellen wollen, dass wir dort nicht ewig lange diskutieren, sondern dass wir an dieser Stelle schnell zu einer Entscheidung kommen, damit wir weitere Anreize setzen, das Mobilitätsverhalten zu ändern. Es ist dringend notwendig, denn die Zeit läuft ab für diesen Planeten. Vielen Dank.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Henfling:

Vielen Dank. Als Nächster erhält Abgeordneter Rudy für die AfD-Fraktion das Wort.

Abgeordneter Rudy, AfD:

Sehr geehrte Frau Parlamentspräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, liebe Zuschauer, das sogenannte Carsharing ist für manche Leute sicher eine interessante Alternative zum eigenen Auto. In der Tat ist der Carsharing-Markt gewachsen. 2019 gab es deutschlandweit 2,5 Millionen angemeldete Carsharing-Kunden. Das waren laut Branchenverband 350.000 mehr als im Vorjahr. Anfang 2019 stellten stationsbasierte Anbieter 11.200 Fahrzeuge und weitere 9.000 Fahrzeuge im offenen Carsharing, bei dem Anbieter auch Carsharing privater Kfz organisieren, zur Verfügung. Wenn man allerdings bedenkt, dass zum glei-

(Abg. Rudy)

chen Zeitpunkt insgesamt 47 Millionen private Pkw in Deutschland zugelassen waren, erkennt man auch, dass Carsharing nur ein kleines Marktsegment ausmacht, nur einen Bruchteil der individuellen Mobilität gewährleistet. Ob sich das ändern kann, wird sich erst noch zeigen müssen.

Gewiss kann die Politik günstigere Rahmenbedingungen schaffen, um Carsharing voranzubringen, allerdings darf erstens keine Subventionswirtschaft entstehen und zweitens darf nicht übersehen werden, dass Carsharing ein Angebot ist, dass vor allem in Städten und urbanen Zentren attraktiv sein kann. In der Fläche des ländlichen Raums ist Carsharing kaum wirtschaftlich zu betreiben und für Kunden wenig praktikabel und wenig attraktiv. Je geringer die Bevölkerungsdichte, desto länger sind die durchschnittlichen Wege zum Carsharing-Stellplatz und desto unattraktiver ist die Dienstleistung. Hier bleibt das eigene Auto die erste Wahl. Dementsprechend beschränkt sich das im Übrigen schwächelnde Carsharing-Angebot in Thüringen auf einige wenige Städte wie Erfurt, Jena, Weimar, Gotha und Gera.

(Zwischenruf Abg. Hey, SPD: Gotha!)

Ja, Gotha haben wir nicht vergessen.

Die staatliche Förderung von Carsharing ist mithin Förderung der Mobilität und der Lebensqualität in den Städten, während der ländliche Raum weitgehend außen vor bleibt. Daran wird wieder einmal mehr deutlich, dass es entscheidend ist, die Mobilität aller Menschen im Blick zu behalten und entsprechende Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Mobilität für alle erhalten werden kann. Es hilft den Menschen, die mit dem Auto unterwegs sein müssen oder wollen, gewiss am meisten, wenn die Steuerlast auf Diesel und Benzin dauerhaft reduziert wird. Gleichwohl spricht prinzipiell nichts gegen eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Carsharing. Ob der im vorliegenden Gesetzentwurf offerierte Vorschlag das Thüringer Carsharing-Geschäft tatsächlich belebt und die Nachfrage steigern kann, dürfte allerdings dahinstehen. Denn auch wenn die Bemessung der Sondernutzungsgebühr bei Carsharing-Stellplätzen in der Hand der Städte und Gemeinden gelegt wird und sie dadurch einen größeren Ermessensspielraum erhalten, bleiben die Wege in ländlichen Gebieten lang, während sie in den überschaubaren Thüringer Städten kurz bleiben. Da ist fraglich, ob das anvisierte Ziel einer Etablierung und Ausweitung von Carsharing-Angeboten mit der Gesetzesänderung zu erreichen ist. Vielleicht kann uns die Regierung im Ausschuss davon überzeugen. Vielen Dank.

(Beifall AfD)

Vizepräsidentin Henfling:

Als Nächstes erhält das Wort für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Abgeordnete Wahl.

Abgeordnete Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank, Frau Präsidentin. Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Besucher und Besucherinnen auf der Tribüne, wir sprechen heute über das Carsharing und ich freue mich, dass das nach der Mittagspause dann doch eine ganz lebhaftige Debatte wurde, denn eigentlich geht es hier nur um eine kleine Anpassung im Gesetz, nämlich den Kommunen mehr Ermessensspielräume bei den Gebühren zu ermöglichen.

Herr Malsch, ich will mal mit dem Positiven beginnen. In der Analyse sind wir uns ja komplett einig, das kommt nicht so häufig vor, aber Sie haben recht. Gerade der Platz in den Städten, der öffentliche Raum ist extrem knapp bemessen und führt immer wieder zu einer Abwägung, was kann in den öffentlichen Raum

(Abg. Wahl)

hin, wird dort Platz für Stellplätze genommen oder hat man Platz für Radwege, Baumpflanzungen – es sind viele Interessen, die da miteinander in Abwägung gebracht werden müssen.

Aber aus der Analyse heraus – Ihre Folgerung ist dann doch komplett falsch. Denn, wenn wir mehr öffentlichen Raum in den Städten ermöglichen wollen, dann ist das Carsharing ein Ansatzpunkt, der das ermöglichen kann. Frau Lukin hatte es schon gesagt, ein Carsharing-Auto ersetzt im Schnitt – Studien vom VDV sagen vier bis zehn Autos, Teileauto selbst sagt, aus Erfahrungswerten sind diese Zahlen teilweise sogar höher. Fakt ist, mehrere private Pkw, die sonst ruhend rumstehen – meistens stehen Autos ja tatsächlich 23 Stunden am Tag rum – werden nicht gefahren.

Dieser ruhende Verkehr in den Städten kann dadurch ersetzt werden, dass Menschen sich ein Auto teilen, Carsharing nutzen. Das führt dazu, dass wir neuen Platz für andere Nutzungen in den Städten gewinnen. Deswegen ist gerade das Carsharing eine Lösung dafür, um das Parkplatzproblem auch in den Griff zu bekommen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich will auch darauf hinweisen, dass Carsharing keine Sache ist, die nur in den größeren Städten relevant sein kann, sondern gerade auch für Mittelstädte sehr wünschenswert wäre. Es stimmt, dass wir dieses Angebot bisher noch nicht haben, aber das muss ja nicht so bleiben. Carsharing-Anbieter machen immer wieder deutlich, dass es sehr hilfreich ist, wenn zum Beispiel Verwaltungen, große Verbände, Arbeitgebergemeinschaften, Organisationen Carsharing für ihre Mitarbeitenden ermöglichen, weil man dadurch in Kombination mit privater Carsharing-Nutzung eine gute Auslastung der Autos gewährleisten kann und sich so das Angebot in der Zukunft hoffentlich auch auf weitere Städte und gerade auf die Mittelstädte in Thüringen ausweiten wird. Ich setze darauf, dass das passieren wird.

(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

In der letzten Legislatur, das wurde schon angesprochen, hat der Thüringer Landtag ein Gesetz verabschiedet, um für Carsharing Rechtssicherheit zu schaffen. Dabei geht es vor allem um das stationsbasierte Carsharing, wo gegen ein angemessenes Entgelt ein Stellplatz im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden kann. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben aber immer wieder gezeigt, dass die Formulierung, die jetzt im Straßengesetz ist, nämlich, dass ein marktgleicher Gegenwert gefunden werden muss, sehr schwierig ist. Ich kann da auch aus der Erfahrung im Erfurter Stadtrat berichten, wo wir vorhatten, die Sondernutzungsgebühr anzupassen und die Verwaltung dann auf Rechtsunsicherheit hingewiesen hat, sich mit der aktuellen Formulierung sehr schwer getan hat, weil sie gesagt hat, was soll denn der marktgleiche Gegenwert eines Parkplatzes sein? Wenn wir hier das Beispiel Erfurt nehmen: Gerade hier um den Thüringer Landtag herum kostet ein Parkplatz gar nichts, da darf man das Auto einfach im öffentlichen Raum abstellen. Es gibt das Bewohner/-innen parken, wo der Parkplatz im Schnitt 8 Cent pro Tag kostet, es gibt aber auch die Zonen in Erfurt, wo man für den Parkplatz 2 Euro pro Stunde bezahlen muss, und da stellt sich dann eben die Frage, was ist dieser marktgleiche Gegenwert? Eigentlich muss man feststellen, gerade bei Parkplätzen gibt es im volkswirtschaftlichen Sinne keinen Markt, und das ist eben die Schwierigkeit mit der bisherigen Formulierung. Deswegen ist die neue Anpassung, dass einfach eine Gebühr erhoben werden muss, sinnvoll und lässt da eine Menge Ermessensspielraum. Ich bin gespannt auf die Debatte im Ausschuss. Ich freue mich auch, dass Sie zugesagt haben, dass wir die konstruktiv führen, denn ich glaube nicht, dass das Beihilferecht da ein großes Problem machen wird. Man kann auch nicht von Bevorteilung des Carsharing sprechen, denn die Kommunen legen ja bei den Sondernutzungsgebühren, eben bei ganz verschiedenen Sondernut-

(Abg. Wahl)

zungen, die Gebühren selbstständig, eigenverantwortlich fest, und genau das Gleiche wird dann eben beim Park-Sharing sein, dass sie bestimmen können, wie hoch die Gebühr ausfallen soll.

Eins möchte ich noch betonen, weil es auch vielleicht nicht allen bekannt ist: In Thüringen gibt es aktuell faktisch nur ein Carsharing-Unternehmen, das überörtlich tätig ist, und etwas Konkurrenz könnte da vielleicht auch gar nicht schaden. Deswegen sollte dieses Gesetz auch die Markteintrittsschranke für neue Anbieter senken, denn gerade wenn das Angebot in neuen Städten aufgenommen wird, ist es zu Beginn sehr teuer und schwierig, und wenn dann Kommunen über die neue Regelung die Preise auch günstig halten können, dass es sich lohnt, dann ist es hoffentlich eine Förderung für Carsharing-Unternehmen, damit es in ganz Thüringen ausgeweitet wird.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Carsharing ist eine super Ergänzung zu Bus und Bahn, ist also als eine Ergänzung zum ÖPNV zu sehen, und ich begrüße sehr, dass auch in Thüringen der VMT und teilAuto sehr eng zusammenarbeiten, weil man, wenn man ein Abo hat, auch Carsharing sehr günstig nutzen kann. Denn ich glaube, wir müssen hier den Umweltverbund gemeinsam denken. Davon ist Carsharing ein kleiner Teil, der gestärkt werden muss, und wenn wir hier mit dem neuen Gesetzentwurf Rechtssicherheit schaffen können, ist das sicherlich zu begrüßen. Daher freue ich mich sehr auf die Diskussion im Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten und danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Henfling:

Vielen Dank. Als nächstes hat sich noch die Abgeordnete Dr. Bergner zu Wort gemeldet. Die Maske, Frau Bergner. Auch so, ja stimmt.

Abgeordnete Dr. Bergner, fraktionslos:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kollegen Abgeordnete, liebe Zuhörer, ich begrüße den Antrag der Regierungskoalition, denn Carsharing wird in Zukunft bei einer guten und durchdachten Mobilitätswende, die die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sicherstellt, eine wichtige Rolle spielen. Carsharing ist vor allem eine effektive Nutzung von Ressourcen und spart vor allem Abstellflächen ungenutzter Fahrzeuge. Gerade junge Menschen verzichten zunehmend auf ein eigenes Fahrzeug und setzen besonders in Ballungs- und Stadträumen auf ereignisbezogene Nutzung von Carsharing-Angeboten.

Herr Malsch, ich teile Ihre Meinung nicht, dass die Lage von Carsharing-Plätzen an Ortsrändern geeignet ist. Wichtig ist doch für Carsharing, dass es für den Nutzer bequem ist und ich auf das Auto um die Ecke zugreifen kann. Ich selbst habe schon vor zehn Jahren in Norwegen erlebt, wie Carsharing funktioniert. Da sind Parkplätze mit drei, vier Autos maximal fünf Minuten fußläufig von den Wohnungen entfernt und da macht es richtig Sinn, das zu nutzen. Und ich habe mich damals immer schon gefragt, warum so was in Deutschland nicht möglich ist und was das so kompliziert macht. Den Kommunen hier einen unbürokratischen und flexiblen Weg im Rahmen des Rechts einzuräumen, um entsprechende Carsharing-Plätze auszuweisen, kann ich nur begrüßen. Ich rufe auch gleichzeitig die Kommunen auf, diese neuen Rahmenbedingungen zur Förderung des Carsharings zu nutzen und dies nicht als neue gewinnbringende Einnahmequelle zu verstehen. Es liegt auch in der Verantwortung der Kommunen, ein ausgeglichenes lokales Verhältnis zu den Parkgebühren zu schaffen. An der Stelle, muss ich sagen, bin ich für Machen, statt Bedenken auszutauschen, wie ich es heute hier in der Debatte wahrgenommen habe.

(Abg. Dr. Bergner)

(Beifall Abg. Kniese, fraktionslos)

Der Diskussion im Ausschuss wünsche ich daher viel Erfolg. Ich möchte noch eine Anregung geben: Es wäre auch sinnvoll, wenn festgelegt wird, wie wir die Wirksamkeit dieses Gesetzes nachweisen können – nach zum Beispiel zwei Jahren in Betrieb sein. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall Abg. Kniese, fraktionslos)

Vizepräsidentin Henfling:

Aus den Reihen der Abgeordneten habe ich jetzt keine weiteren Wortmeldungen. Die Landesregierung hat signalisiert, dass sie in der ersten Beratung dazu nicht das Wort wünscht. Deswegen würde ich jetzt zur Ausschussüberweisung kommen. Es ist zwar von mehreren Ausschüssen gesprochen worden, aber beantragt wurde die Überweisung nur an den Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten. Wird noch eine andere Überweisung an einen anderen Ausschuss gewünscht?

(Zuruf Abg. Bergner, Gruppe der FDP: Wenn wir von Kommunen reden, gehört es in den Innen- und Kommunalausschuss!)

Die Überweisung an den Innen- und Kommunalausschuss wird noch beantragt. Dann würde ich jetzt erst mal die Überweisungen abstimmen und dann stimmen wir über die Federführung ab.

Wer also der Überweisung an den Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. Das sind alle Fraktionen, die Gruppe und fraktionslosen Abgeordneten des Hauses. Die Gegenprobe: Gibt es Gegenstimmen? Das sehe ich nicht. Enthaltungen? Auch nicht. Damit ist die Überweisung so erfolgt.

Wir stimmen über die Überweisung an den Innen- und Kommunalausschuss ab. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. Das ist die Gruppe der FDP. Gegenstimmen? Das sind die übrigen Fraktionen des Hauses. Gibt es Enthaltungen? Die fraktionslosen Abgeordneten enthalten sich. Damit ist diese Überweisung abgelehnt. Dann erübrigt sich auch die Federführung und wir können an dieser Stelle diesen Tagesordnungspunkt schließen.

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 6**

Gesetz zur Änderung des Thüringer Rettungsdienstgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktionen DIE

LINKE, der SPD und BÜNDNIS

90/DIE GRÜNEN

- Drucksache 7/5376 -

ERSTE BERATUNG

Für die Einbringung hat sich Abgeordnete Vogtschmidt zu Wort gemeldet.

Abgeordnete Vogtschmidt, DIE LINKE:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratieliebenden Parteien, liebe Zuschauerinnen und Zuschauer am Livestream und ja auch jetzt vor Ort! Zum 1. Januar 2014 wurde bundesweit das neue Berufsbild des Notfallsanitäters bzw. der Notfallsanitäterin eingeführt, um die notfallmedizinische Versorgung von Notfallpatientinnen/-patienten in Deutschland vor