

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2007 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 2005 (Nr. 12)
– Förderung von Park-and-ride-Anlagen**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 28. November 2007 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 14/1994 Teil B Abschnitt VIII):

Die Landesregierung zu ersuchen,

1. bei den Nachfolgeregelungen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die Vorschläge und Hinweise des Rechnungshofs aufzugreifen und dabei insbesondere Vorgaben für eine Erfolgskontrolle aufzunehmen;
2. zu prüfen, ob Park-and-ride-Anlagen zum Nachweis der Förderfähigkeit in ein Gesamtkonzept von Verkehrsverbänden eingebunden werden müssen;
3. über den Abschluss des Förderverfahrens im geschilderten Einzelfall zu informieren;
4. dem Landtag über das Veranlasste bis 30. Juni 2008 zu berichten.

Bericht

Mit Schreiben vom 12. Juni 2008 Nr. I 0451.1 berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu 1.:

Der Ministerrat hat in seiner Sitzung am 19. Februar 2008 das Innenministerium beauftragt, in Abstimmung mit dem Finanzministerium einen Referententwurf für eine landesgesetzliche GVFG-Nachfolgeregelung zu erarbeiten. Parallel dazu soll die „Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Innenministe-

riums und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz (VwV-EntflechtG) vom 4. April 2007, GABl. 2007, Seite 198“ überarbeitet bzw. neu gefasst werden. Dabei werden die Vorschläge und Hinweise des Rechnungshofs aufgegriffen und insbesondere die Vorgaben für eine Erfolgskontrolle aufgenommen bzw. präzisiert.

Da die Neufassung der Verwaltungsvorschrift noch einen längeren Zeitraum beansprucht, beabsichtigt das Innenministerium, im Vorgriff darauf im Rahmen eines Erlasses an die Regierungspräsidien als zuständige Bewilligungsstellen für P+R-Anlagen vorab Regelungen über eine Erfolgskontrolle im Zusammenhang mit der Förderung dieser Anlagen zu treffen. Der Rechnungshof wird zu gegebener Zeit eine Abschrift des Erlasses erhalten und bei der Neufassung der Verwaltungsvorschrift beteiligt werden.

Zu 2.:

Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein wichtiges Anliegen der Landesregierung. Zusätzliche Fahrgäste sind nur zu gewinnen, wenn der ÖPNV sowohl hinsichtlich des Komforts als auch hinsichtlich der Reisezeit mit dem Kraftfahrzeug konkurrieren kann. Eine besondere Bedeutung kommt dabei auch den Park-and-ride (P+R)-Anlagen zu. Verkehrsgünstig am Bahnhof gelegene Parkplätze bieten für Pkw-Fahrer einen großen Anreiz, ihre Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzusetzen. Diese Attraktivitätssteigerung hat in der Vergangenheit bereits dazu geführt, den Individualverkehr vor den Innenstädten abzufangen. Diese erfolgreiche Strategie soll auch in Zukunft weiterhin bedarfsgerecht fortgeführt werden.

Zur Frage, ob P+R-Anlagen nur durch die nachweisliche Einbindung in ein Gesamtkonzept von Verkehrsverbänden förderfähig sein sollen, ist festzuhalten, dass die Aufgabe der Verkehrsverbände überwiegend darin besteht, in ihrem jeweiligen Verbundgebiet einheitliche Tarife für alle betroffenen Verkehrsunternehmen durchzusetzen. Nur ein Teil der Verkehrsverbände in Baden-Württemberg (9 von 20) ist darüber hinaus auch für Fragen der Verkehrsplanung zuständig. Dies betrifft allerdings vorwiegend die Linienplanung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Wenigsten haben eine weitergehende Planungskompetenz, die auch die Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs umfasst. Weitergehende Zuständigkeiten haben sie nicht. Sie sind somit weder für die konkrete Planung einzelner P+R-Anlagen zuständig, noch für deren Bau und weiteren Betrieb. Sie haben hierfür auch keine Mitsprache- oder gar Entscheidungsbefugnis.

Deshalb wäre es völlig sachfremd, den Bau oder Betrieb von P+R-Anlagen z. B. zu einem Kriterium für die Landesleistungen zum Ausgleich der tarifbedingten Mindererträge eines Verbundes zu machen.

Allerdings muss der Frage des tatsächlichen Bedarfs solcher Anlagen in Zukunft eine noch größere Bedeutung zukommen. Das seinerzeit zuständige Ministerium für Umwelt und Verkehr hat bereits in den Jahren 1996 und 2000 die heute noch geltenden Erlasse an die Bewilligungsstellen herausgegeben, nach denen u. a. die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten aufgrund einer stringent zu prüfenden Bedarfsanalyse bzw. -prognose am jeweiligen Standort festzulegen ist. Dadurch soll vermieden werden, dass es zu einem späteren Zeitpunkt zu ungenutzten Kapazitäten kommt. Zuständige Bewilligungsstellen sind bis zu einem Volumen der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2,5 Mio. Euro die Regierungspräsidien. Übersteigen die zuwendungsfähigen Kosten diese Grenze, ist das Innenministerium zuständig.

Daran ist festzuhalten.

Zu 3.:

Das zuständige Regierungspräsidium, das im geschilderten Einzelfall Bewilligungsbehörde ist, hat dem Innenministerium über den aktuellen Sachstand berichtet. Danach wurden Gespräche zwischen allen Beteiligten geführt. Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass es aufgrund des unklaren Sachstands bezüglich der derzeitigen Belegung des Parkhauses und seiner künftigen Entwicklung einer weiteren Wartefrist von zwei Jahren bedarf. Dieser Zeitraum soll dazu genutzt werden, den tatsächlich zu erwartenden Bedarf zu ermitteln. Als weiterer Schritt soll die tatsächliche Auslastung der P+R-Anlage unter Beachtung von noch zu treffenden Verkehrsordnungsmaßnahmen und des vorhandenen Parkdrucks im Anwohnerbereich überprüft werden.

Nach Ablauf der 2-jährigen Wartefrist soll aufgrund des danach festgestellten Sachverhalts entschieden werden, ob und in welcher Größenordnung Rückforderungen von Fördergeldern notwendig und möglich sind.