

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 12. Juni 2008
– Drucksache 14/2849**

**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**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. von der Mitteilung der Landesregierung vom 12. Juni 2008 – Drucksache 14/2849 – Kenntnis zu nehmen;
2. die Landesregierung zu ersuchen,

über die weitere Umsetzung des Landtagsbeschlusses vom 28. November 2007 (Drucksache 14/1994 Teil B Abschnitt VIII)

a) bezüglich Ziffer 1 und Ziffer 2 bis zum 30. Juni 2009 erneut zu berichten,
b) bezüglich Ziffer 3 bis zum 30. Juni 2009 einen Zwischenbescheid zu erstatten.

10. 07. 2008

Die Berichterstatterin:

Ursula Lazarus

Der Vorsitzende:

Ingo Rust

Bericht

Der Finanzausschuss beriet die Mitteilung Drucksache 14/2849 in seiner 28. Sitzung am 10. Juli 2008.

Der Berichterstatter für den Finanzausschuss wies darauf hin, der Rechnungshof kritisiere in seinem Denkschriftbeitrag, dass vom Land geförderte Park-and-ride-Anlagen (P+R-Anlagen) teilweise schlecht ausgelastet seien, und verlange, die Einhaltung der Fördervoraussetzungen strenger zu prüfen.

Die Landesregierung berichte zu Ziffer 1 des Landtagsbeschlusses vom 28. November 2007, dass die Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz überarbeitet werde. Dafür sei gemäß dem Bericht noch ein längerer Zeitraum erforderlich. Ihn interessiere, worauf es zurückgehe, dass für die Neufassung der Verwaltungsvorschrift so viel Zeit benötigt werde.

Das Innenministerium beabsichtige, im Vorgriff auf die erwähnte Verwaltungsvorschrift über einen Erlass an die Regierungspräsidien Regelungen für eine Erfolgskontrolle im Zusammenhang mit der Förderung der P+R-Anlagen vorzunehmen. Er frage, ob dieser Erlass inzwischen ergangen sei und welche Regelungen die Regierungspräsidien gegebenenfalls getroffen hätten.

Zu Ziffer 2 des Landtagsbeschlusses heiße es in der Mitteilung der Landesregierung u. a.:

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.

Ferner werde darauf verwiesen, dass die meisten Verkehrsverbünde nicht über verkehrsplanerische Kompetenzen verfügten. Dem halte er entgegen, dass es dem Finanzausschuss bei der Beratung dieses Denkschriftbeitrags im September 2007 nicht um die Förderung der Verkehrsverbünde, sondern um die der P+R-Anlagen gegangen sei.

Zum anderen bestehe offenbar ein Abstimmungsdefizit in der Verkehrsplanung aufgrund der vorhandenen Zuständigkeitsverteilung. Die Landesregierung schreibe selbst, dass der Frage des tatsächlichen Bedarfs von P+R-Anlagen in Zukunft eine noch größere Bedeutung zukommen müsse. Dem könne seines Erachtens aber nur dadurch entsprochen werden, indem die Investitionskostenförderung des Landes mit der Planung der Verkehrsverbünde bzw. derjenigen Ebene abgestimmt werde, die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Auftrag gebe. Nur dann könnten P+R-Anlagen offensichtlich ausgelastet und wirtschaftlich betrieben werden. Solche Einrichtungen seien an Standorten sinnvoll, die eine angemessene Inanspruchnahme erwarten ließen. Er bitte um Auskunft, wie die angesprochene Abstimmung erfolge. Wenn z. B. der Verband Region Stuttgart oder das Land Auftraggeber für Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs sei, dürfte sich der mit einer Abstimmung verbundene Verwaltungsaufwand in Grenzen halten.

In seinem Denkschriftbeitrag habe der Rechnungshof exemplarisch einen konkreten Fall geschildert, bei dem das Land eine P+R-Anlage gefördert habe, die lediglich gering ausgelastet sei. Die Landesregierung teile hierzu mit, aufgrund des unklaren Sachstands bezüglich der derzeitigen Belegung des Parkhauses und seiner künftigen Entwicklung bedürfe es einer weiteren Wartefrist von zwei Jahren. Den Hinweis auf die Unklarheit über die künftige Entwicklung könne er akzeptieren, nicht jedoch hinsichtlich der derzeitigen Be-

gung. Ihn interessiere, warum man sich nicht einfach vor Ort begeben, um festzustellen, wie stark das Parkhaus genutzt werde. Offensichtlich wirkten die Konsequenzen einer Erfolgskontrolle abschreckend. Er bitte den Rechnungshof um Auskunft, wie er die Entwicklung der Auslastung des Parkhauses beurteile und ob nach seiner Einschätzung zeitnäher über eine etwaige Rückforderung von Fördermitteln entschieden werden könne.

Auch er persönlich erachte P+R-Anlagen als wichtig und gut, sofern sie ausgelastet seien. Doch müsse vor einer Förderung solcher Anlagen durch das Land deren zu erwartende Auslastung strenger geprüft werden. Die vorhandenen Fördermittel seien effektiv und wirtschaftlich einzusetzen.

Ein Abgeordneter der CDU brachte vor, grundsätzlich würden sicher keine P+R-Anlagen gebaut, für die kein Bedarf bestehe und die wenig ausgelastet seien. Er jedenfalls kenne kaum eine solche Anlage, die wenig genutzt werde. Insofern dürfe es sich um Einzelfälle handeln, die Anlass zu Beanstandungen gegeben hätten.

Seine Fraktion halte es für richtig und notwendig, Nachfolgeregelungen zu der bisherigen Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu schaffen. Diese Regelungen müssten in sorgfältiger Abstimmung zwischen den beteiligten Fachressorts erarbeitet werden. Dazu bedürfe es auch einer gewissen Zeit.

Die CDU sei mit dem Bericht der Landesregierung voll einverstanden und meine, dass die Angelegenheit als erledigt betrachtet werden könne. Sie sei auch mit der Aussage zufrieden, dass in dem als Fehlförderung aufgegriffenen konkreten Fall erst nach Ablauf einer zweijährigen Wartefrist über eine Rückforderung von Fördergeldern entschieden werden solle. So könne es aufgrund bestimmter Gegebenheiten dazu kommen, dass sich die Auslastung zunächst nicht in der erwarteten Weise einstelle. Er verweise etwa auf die Einrichtung einer neuen Haltestelle in einem sich entwickelnden Neubaugebiet.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP unterstrich, selbstverständlich müsse bei einer Fehlförderung eingeschritten werden. Allerdings habe sich ergeben, dass bei P+R-Anlagen nicht generell von solchen Missständen auszugehen sei.

Bei einem P+R-Vorhaben sollte vor und nicht nach dem Einstieg in das Projekt eine Bedarfsprognose aufgestellt werden. An solchen in die Zukunft gerichteten Aussagen seien der Zuschussgeber und der Projektträger und damit zwei Seiten beteiligt.

Er verwies auf das konkrete Beispiel eines Parkhauses, das vor zehn Jahren nicht ausgelastet gewesen sei, während sich dort heute kaum noch ein freier Platz finden lasse. Der Abgeordnete fügte hinzu, insofern stelle sich die Frage nach der Länge der Bindungsfrist für die betreffenden Zuschüsse und danach, ob die Wirksamkeit der Investitionen nicht nach Ablauf eines längeren Zeitraums bewertet werden müsse. Er gehe davon aus, dass solche Investitionen eine Laufzeit von 25 bis 30 Jahren hätten. Auch müsse berücksichtigt werden, dass sich das Verhalten der Bürger, die bisher vielleicht andere verkehrliche Verhältnisse gewohnt gewesen seien, erst nach und nach ändere und von daher zwei bis fünf Jahre einen eher kurzen Zeitraum bildeten. Es lasse sich durchaus feststellen, dass in den vergangenen Jahren eine Umorientierung stattgefunden habe. Um das verkehrspolitische Ziel eines Umstiegs von der Straße auf die Schiene zu erreichen, sei gerade im Blick auf den ländlichen Raum die Anbindung des Individualverkehrs an die Schiene eine unabdingbare Voraussetzung.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, die Verkehrsverbünde verfügten im Grunde über keine verkehrsplanerischen Kompetenzen. Insofern erscheine es in der Tat nicht gerechtfertigt, die Einbindung in ein Gesamtkonzept von Verkehrsverbänden als wesentliches Element für die Förderfähigkeit von P+R-Anlagen anzusehen. Dieser Punkt des Landtagsbeschlusses vom 28. November 2007 sei abgearbeitet.

Unzureichend hingegen sei der zu Ziffer 1 des Landtagsbeschlusses geschilderte Stand. Die betreffenden Angaben verlangten geradezu nach einem erneuten Bericht. Darin sollte die Landesregierung auch mitteilen, mit welchen verbindlichen Regelungen eine Erfolgskontrolle konkret sichergestellt werde.

Völlig unbefriedigend sei außerdem der Stand des Förderverfahrens in dem vom Rechnungshof aufgegriffenen Einzelfall. So solle in zwei Jahren auf der Grundlage einer möglicherweise veränderten Entwicklung einmal geprüft werden, ob sich die Angelegenheit anders bewerten lasse als gegenwärtig. Ein solches Verfahren sei nicht üblich. Mit den bisherigen Bemühungen in diesem Zusammenhang werde offensichtlich keine konkretere Zielrichtung verfolgt. Er erkenne weder beim zuständigen Regierungspräsidium noch bei dessen Verhandlungspartner ein besonderes Interesse, zu einer klaren Beurteilung zu gelangen. Er frage, wie der Rechnungshof das angesprochene Vorgehen einschätze.

Ein Vertreter des Rechnungshofs teilte mit, auch dem Rechnungshof sei daran gelegen, dass die Landesregierung vor Inkrafttreten der neuen Verwaltungsvorschrift über die darin vorgesehenen Regelungen noch einmal berichte. Der Rechnungshof könne sich im Übrigen gegenwärtig damit begnügen, dass in dem von ihm geschilderten Einzelfall nach Ablauf von zwei Jahren endgültig entschieden werden solle. Allerdings sei, wie im Denkschriftbeitrag beschrieben, die P+R-Anlage am falschen Standort errichtet worden. P+R-Anlagen würden dann angenommen, wenn die Bahnstation am Endhaltepunkt einer S-Bahn-Linie liege. Dies treffe im vorliegenden Fall nicht zu, da die P+R-Anlage sogar außerhalb des S-Bahn-Netzes des VVS liege. Eine Rückabwicklung wiederum dürfte insofern nicht ganz einfach sein, da die P+R-Anlage als Betrieb gewerblicher Art geführt werde.

Ein Vertreter des Innenministeriums zeigte auf, die eingangs erwähnte Verwaltungsvorschrift könne erst dann erlassen werden, wenn die landesgesetzliche Nachfolgeregelung für das GVFG vorliege. Einen ersten Arbeitsentwurf stimme das Innenministerium gerade mit dem Finanzministerium ab. Danach laufe das bei Gesetzentwürfen übliche Verfahren einschließlich der Anhörung der Betroffenen ab. Die Landesregierung werde sicher auch die enge Abstimmung mit dem Rechnungshof suchen.

Da bis zum Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift also noch gewisse Zeit verstreiche, wolle die Landesregierung im Vorgriff darauf Regelungen über einen Erlass treffen. Auch dies erfolge in enger Abstimmung mit dem Rechnungshof. Aufgrund der nicht ganz einfachen Materie müsse in diesem Zusammenhang vieles geklärt werden. Die Landesregierung sei jedoch optimistisch, dass der Erlass in Kürze ergehen könne.

Die Aufgabenträgerschaft beim Schienenpersonennahverkehr liege nicht bei den Verkehrsverbänden, sondern beim Land und z. B. beim Verband Region Stuttgart, soweit dessen Verbandsgebiet betroffen sei. Es komme wesentlich darauf an, den Bedarf an P+R-Anlagen sorgfältig zu analysieren. Dabei seien selbstverständlich auch die Planungen des Verbands Region Stuttgart im Hinblick auf den S-Bahn-Verkehr zu erheben. Nur dann lasse sich auch der künftig zu erwartende Bedarf angemessen ermitteln. Allerdings bestehe kein Ansatz-

punkt, eine Verknüpfung zu den Verkehrsverbänden herzustellen, da sie per se keine verkehrsplanerischen Kompetenzen hätten.

Selbstverständlich sei in dem vom Rechnungshof aufgegriffenen Einzelfall die Inanspruchnahme der betreffenden P+R-Anlage geprüft worden. Das Ergebnis sei sicherlich ernüchternd gewesen und gehe vermutlich auch darauf zurück, dass viele Nutzer der Bahnstation ihr Fahrzeug im angrenzenden Wohngebiet abstellten. Dort sollten nun verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Nach deren Umsetzung sei zu beobachten, inwieweit sich die Auslastung der Anlage verändere. Auch damit hänge es zusammen, dass noch weiterer Zeitbedarf bestehe.

Der Vorsitzende des Finanzausschusses schlug vor, dem Plenum zu empfehlen, von der Mitteilung Drucksache 14/2849 Kenntnis zu nehmen und die Landesregierung zu ersuchen, über die weitere Umsetzung des Landtagsbeschlusses vom 28. November 2007 (Drucksache 14/1994 Teil B Abschnitt VIII) bis zum 30. Juni 2009 erneut zu berichten.

Der Vertreter des Innenministeriums merkte an, zu Ziffer 3 würde er eher um eine längere Berichtsfrist bitten. Er fügte auf Hinweis des Vorsitzenden hinzu, ein Zwischenbericht dürfte bis zum 30. Juni 2009 möglich sein.

Ein Abgeordneter der Grünen hob hervor, unter „verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen“ sei wohl zu verstehen, dass die Polizei in der Umgebung der Bahnstation Ausschau nach falsch geparkten Fahrzeugen halte. Da Polizeibeamte sicherlich nicht zwei Jahre lang durch die Erfüllung dieser Aufgabe gebunden würden, sei ihm nicht ganz verständlich, womit sich die von der Landesregierung gewünschte Wartefrist von zwei Jahren begründe.

Der Vertreter des Innenministeriums erklärte, es gehe nicht darum, dass die Polizei vor Ort noch einmal eine Bestandsaufnahme durchführe. Vielmehr sollten Schilder aufgestellt und andere verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Situation vor Ort zu verbessern. Allerdings dauere es gewisse Zeit, bis sich das Verhalten der Bürger ändere.

Ein Abgeordneter der SPD erkundigte sich danach, wer in dem aufgegriffenen Einzelfall Fördermittel gegebenenfalls zurückzahlen müsste. Er fuhr fort, der in Rede stehende Denkschriftbeitrag sei vor einem Jahr veröffentlicht worden. Seitdem sei in dieser Angelegenheit anscheinend nichts geschehen. Insofern frage er sich allmählich, warum die betroffene Stadt noch geschützt werden müsse, wenn die Voraussetzungen, die mit der Förderung der P+R-Anlage verbunden gewesen seien, offenkundig nicht erfüllt würden. Er könne nur davor warnen, angesichts des Umstands, dass ein früherer Landtagskollege von der CDU in der fraglichen Zeit Oberbürgermeister dieser Stadt gewesen sei, hier parteitaktisch vorzugehen. Eine zweijährige Wartefrist jedenfalls sei zu lang. Wenn es beim Bau einer P+R-Anlage zu einer Fehlförderung gekommen sei, müsse irgendwann auch einmal ein Exempel statuiert werden, zumal die Bezuschussung des Baus solcher Einrichtungen im Grundsatz beibehalten werden solle.

Der Abgeordnete der CDU erwähnte, mit einem erneuten Bericht zu den Ziffern 1 und 2 zum 30. Juni 2009 sei er einverstanden. Was demgegenüber Ziffer 3 betreffe, so sei zu berücksichtigen, dass sich die P+R-Anlage in diesem Einzelfall am Rand eines Neubaugebiets befinde, das gegenwärtig zu ungefähr zwei Dritteln bebaut sei und das weiter aufgesiedelt werde. Während für das Abstellen von Fahrzeugen in dem P+R-Parkhaus Gebühren verlangt würden, stünden in dem Neubaugebiet kostenlose Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Daher sei es verständlich, dass solche Möglichkeiten auch genutzt würden. Vor diesem Hintergrund sollte die weitere Entwicklung an dem Standort ein-

mal abgewartet werden. Ein Zeitraum von zwei Jahren erscheine ihm dafür durchaus gerechtfertigt.

Eine Abgeordnete der SPD legte dar, sie kenne die Situation vor Ort ebenfalls. Ihres Erachtens reiche es aus, die Wirkung verkehrsordnungsrechtlicher Maßnahmen ein Jahr lang zu beobachten. Falls danach keine Änderung eingetreten sei, sollte zeitnah eine Rückabwicklung vorgenommen werden. Dies wäre besser, als weiter abzuwarten.

Der Ausschussvorsitzende modifizierte seinen zuvor gemachten Beschlussvorschlag wie folgt:

Der Landtag wolle beschließen,

1. von der Mitteilung der Landesregierung vom 12. Juni 2008, Drucksache 14/2849, Kenntnis zu nehmen;

2. die Landesregierung zu ersuchen,

über die weitere Umsetzung des Landtagsbeschlusses vom 28. November 2007 (Drucksache 14/1994 Teil B Abschnitt VIII)

a) bezüglich Ziffer 1 und Ziffer 2 bis zum 30. Juni 2009 erneut zu berichten,

b) bezüglich Ziffer 3 bis zum 30. Juni 2009 einen Zwischenbericht zu erstatten.

Diesem Beschlussvorschlag stimmte der Ausschuss einstimmig zu.

19. 07. 2008

Ursula Lazarus