



**RECHNUNGSHOF  
RHEINLAND-PFALZ**

---

## **Auszug aus dem Jahresbericht 2012**

### **Nr. 10 Park and Ride-Anlagen - Förderung über den tatsächlichen Bedarf -**

---

**Impressum:**

Rechnungshof Rheinland-Pfalz  
Gerhart-Hauptmann-Straße 4  
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0  
Telefax: 06232 617-100  
E-Mail: [Poststelle@rechnungshof.rlp.de](mailto:Poststelle@rechnungshof.rlp.de)  
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

**Nr. 10                      Park and Ride-Anlagen  
- Förderung über den tatsächlichen Bedarf -**

**Das Land förderte oftmals Park and Ride-Anlagen, obwohl der Stellplatzbedarf nicht oder nicht ordnungsgemäß nachgewiesen war. Bei der baufachlichen Prüfung der Förderanträge hätten diese Mängel erkannt werden müssen.**

**Die durchschnittliche Auslastung von elf Parkplätzen betrug weniger als 65 %, die von fünf Parkhäusern weniger als 45 %. Fördermittel von über 6 Mio. € wurden für Stellplätze in Anspruch genommen, die nicht benötigt wurden.**

**In Speyer und Frankenthal wurde mit mehr als 3,3 Mio. € der Bau zweier Park and Ride-Parkhäuser gefördert, für die auch neun Jahre nach Inbetriebnahme kein Bedarf bestand.**

**Die Zuwendungsbescheide enthielten keine oder sehr unterschiedliche Vorgaben zur Mindestauslastung der Park and Ride-Anlagen. Damit fehlte ein konkreter oder einheitlicher Maßstab zur Beurteilung des Fördererfolgs.**

**Park and Ride-Parkhäuser an Bahnhöfen führen zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen und Emissionen in den Innenstädten. Die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele des Park and Ride können wirtschaftlicher durch ebenerdige Park and Ride-Parkplätze an Bahnhaltepunkten in Stadtrandlagen erreicht werden. Bei den geprüften Parkplätzen betragen die durchschnittlichen Zuwendungen je Stellplatz schätzungsweise 2.100 €, bei den Parkhäusern dagegen mehr als das Dreieinhalbfache.**

**1                      Allgemeines**

Das Land gewährte in den Jahren 2000 bis 2009 kommunalen Gebietskörperschaften Zuwendungen von rund 16 Mio. €<sup>1</sup> zum Bau von Park and Ride-Anlagen (P+R) mit mehr als 50 Stellplätzen. Die jeweils in Bahnhofsnähe errichteten Parkhäuser und -plätze sollen das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr fördern und dadurch Innenstädte von Verkehr und Emissionen entlasten. Zu den P+R-Anlagen zählen auch Kiss and Ride-Stellplätze (K+R), die lediglich Kurzparkern dienen sollen, um Reisende am Bahnhof abzusetzen oder dort auf deren Ankunft zu warten.

Zuständig für die Bewilligung von Fördermitteln für die Errichtung von

- P+R-Parkhäusern war das ehemalige Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau<sup>2</sup>,
- P+R-Parkplätzen ist der Landesbetrieb "Mobilität" Rheinland-Pfalz.

---

<sup>1</sup> Einzelplan 08 Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Kapitel 08 11 Förderung des ÖPNV sowie von Verkehrswegen und Verkehrsanlagen, Titel 883 02 Zuwendungen an kommunale, gemischtwirtschaftliche und private Verkehrsträger für den Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen des ÖPNV/SPNV. Ab 2012: Einzelplan 03 Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, Kapitel 03 21 Fördermaßnahmen und Projekte im Verkehrsbereich, Titel 883 02.

<sup>2</sup> Seit 18. Mai 2011 ist das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur zuständig.

Der Rechnungshof hat Zuwendungen zum Bau von P+R-Anlagen geprüft. Insbesondere hat er untersucht, ob der Stellplatzbedarf sachgerecht ermittelt worden war und die Anlagen hinreichend ausgelastet waren.

## **2 Wesentliche Prüfungsergebnisse**

### **2.1 Vielfach unzureichende Ermittlung und Prüfung des Stellplatzbedarfs**

Oftmals wurden Zuwendungen bewilligt, obwohl der P+R-Stellplatzbedarf nicht oder nicht ordnungsgemäß nachgewiesen war. Bei acht Maßnahmen fehlten Bedarfsanalysen. Bei anderen Anlagen waren die Bedarfsermittlungen aufgrund ungeeigneter Methoden, fehlerhafter Datengrundlagen oder nicht nachvollziehbarer Annahmen allenfalls begrenzt aussagekräftig. Diese Mängel hätten bei der baufachlichen Prüfung der Förderanträge erkannt werden müssen. Es wäre geboten gewesen, die Anträge zurückzuweisen oder die Bewilligung bis zur Vorlage aussagefähiger Unterlagen zurückzustellen.

Bei der Förderung von K+R-Stellplätzen wurde auf Bedarfsermittlungen verzichtet. Nach den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen reichen fünf K+R-Stellplätze aus, um den Bedarf an Bahnhöfen in Klein- und Mittelstädten zu decken<sup>3</sup>. Die Zahl der geförderten Stellplätze lag in einigen Fällen erheblich darüber, ohne dass der Mehrbedarf begründet war.

Der Rechnungshof hält Vorgaben zur Bedarfsermittlung für erforderlich. Beispielsweise wird in Hessen bereits seit 2001 ein Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-Anlagen eingesetzt. Entsprechende Arbeitshilfen - ggf. in modifizierter Form - für die kommunalen Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz könnten Fehlprognosen entgegenwirken. Auf diesen Grundlagen gestellte Förderanträge würden auch die baufachliche Prüfung vereinfachen und sachgerechte Bewilligungsentscheidungen ermöglichen.

Das nunmehr zuständige Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur hat erklärt, künftig müssten die Förderanträge geeignete Bedarfsanalysen oder plausible Begründungen für die beantragte Zahl an P+R-Plätzen enthalten. Anträge, die diese Anforderungen nicht erfüllten, würden nicht beschieden. Die Einführung einer verbindlichen Richtlinie zur Bedarfsermittlung werde dem komplexen Sachverhalt nicht gerecht. In der Literatur bzw. Untersuchungen werde darauf hingewiesen, dass keine allgemeingültigen Berechnungsansätze vorhanden seien. Insofern sollte den Zuwendungsempfängern die Möglichkeit gegeben werden, verschiedene Methoden zur Bedarfsermittlung anzuwenden. Diese sollten mit der Bewilligungsbehörde abgestimmt werden. Letztendlich sei entscheidend, dass die Bewilligungsbehörde bzw. die zuständige Bauverwaltung die vom Antragsteller ermittelte Zahl an P+R-Plätzen prüfe.

Hierzu merkt der Rechnungshof an, dass durch Arbeitshilfen, in denen geeignete Methoden zur Analyse des Bedarfs an P+R-Stellplätzen aufgezeigt werden, Abstimmungen zwischen Antragstellern und Bewilligungsbehörde vereinfacht werden. Das Qualitätsniveau und die Objektivität der Bedarfsermittlungen würden deutlich verbessert und das Risiko von Fehlprognosen durch auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Analysemethoden verringert.

---

<sup>3</sup> Vgl. Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, Ausgabe 1998; herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

## 2.2 Zweckwidrige Nutzung von P+R-Stellplätzen

Nach den Nebenbestimmungen in den Bewilligungsbescheiden dürfen die geförderten P+R-Stellplätze ausschließlich zu P+R-Zwecken genutzt werden. Mehrere P+R-Anlagen waren jedoch aufgrund fehlender Beschilderungen oder Zugangsbeschränkungen nicht als solche zu erkennen. Dies trug mit dazu bei, dass Stellplätze auch für andere Zwecke, wie die folgenden Fotografien verdeutlichen, genutzt wurden.



*Die Bilder zeigen beispielhaft eine nicht zweckentsprechende Nutzung auf P+R-Anlagen in Grünstadt und Gernersheim. In Kaiserslautern wurden Parkplätze an Fremdnutzer vermietet, um die nicht gedeckten Betriebskosten des Parkhausbetreibers zu verringern.*

Das Ministerium hat erklärt, der Forderung, eine Auflage zur ordnungsgemäßen Beschilderung in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen, werde gefolgt. Problematisch sei, die zweckentsprechende Nutzung insbesondere bei der überwiegenden Zahl von gebührenfreien P+R-Anlagen sicherzustellen. Eine praktikable Lösung für ÖPNV-Tageskunden sei bisher noch nicht gefunden worden.

Hierzu merkt der Rechnungshof an, dass z. B. bei Kontrollen die Vorlage des Fahrscheins beim Verlassen des P+R-Parkplatzes verlangt werden kann. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Parkausweise in Verbindung mit Bahnfahrkarten auszugeben. Insbesondere bei Dauerkarteneinhabern, die erfahrungsgemäß den Großteil der P+R-Nutzer ausmachen, stellt dies eine praktikable Lösung dar.

### 2.3 Geringe Auslastung rechtfertigt hohen Fördermitteleinsatz nicht

Bei elf P+R-Parkplätzen, für die Zuwendungen von insgesamt rund 2,8 Mio. € in Anspruch genommen wurden, betrug die durchschnittliche Auslastung weniger als 65 %. Sie lag in sieben Fällen zwischen 20,7 % und 60 %:

| P+R-Parkplätze                          | Zahl der P+R/K+R-Stellplätze (Parkplätze) |        |      | Auslastungsquote<br>in % |
|---|---|--------|------|--------------------------|
|   | vorhanden                                 | belegt | frei |                          |
| Bahnhof Remagen                         | 180                                       | 108    | 72   | 60,0                     |
| Bahnhof Oberwesel                       | 96  | 60     | 36   | 62,5                     |
| Bahnhof Wittlich<br>1. Bauabschnitt     | 250                                       | 213    | 37   | 85,2                     |
| Bahnhof Hochspeyer                      | 119                                       | 71     | 48   | 59,7                     |
| Haltepunkt Weidenthal                   | 59  | 27     | 32   | 45,8                     |
| ICE Bahnhof Montabaur                   | 130                                       | 129    | 1    | 99,2                     |
| Bahnhof Bitburg-Erdorf                  | 77  | 42     | 35   | 54,5                     |
| Bahnhof Wörrstadt                       | 88  | 81     | 7    | 92,0                     |
| Bahnhof Grünstadt                       | 149                                       | 85     | 64   | 57,0                     |
| Bahnhof Germersheim<br>(Erweiterung)    | 142                                       | 43     | 99   | 30,3                     |
| Bahnhof Monsheim<br>(Erweiterung)       | 58  | 12     | 46   | 20,7                     |
| Summen/durchschnittliche<br>Auslastung: | 1.348                                     | 871    | 477  | 64,6                     |

Geht man von einem Mindestauslastungsgrad von 80 % und einer durchschnittlichen Zuwendung von rund 2.100 € je Stellplatz aus, hätten auf der Grundlage der jeweiligen Förderquoten Fördermittel von 2,1 Mio. € zur Deckung des Stellplatzbedarfs ausgereicht.

Bei den P+R-Parkhäusern, für die Fördermittel von insgesamt 10,7 Mio. € bereitgestellt wurden, betrug die Auslastung durchschnittlich weniger als 45 %:

| P+R-Parkhäuser                        | Zahl der P+R-Stellplätze (Parkhäuser) |        |      | Auslastungsquote<br>in % |
|---------------------------------------|---------------------------------------|--------|------|--------------------------|
|                                       | gesamt <sup>4</sup>                   | belegt | frei |                          |
| Hauptbahnhof<br>Kaiserslautern        | 330                                   | 215    | 115  | 65,2                     |
| Bahnhof Frankenthal                   | 150                                   | 33     | 117  | 22,0                     |
| Bahnhof Speyer                        | 283                                   | 36     | 247  | 12,7                     |
| Bahnhof Ingelheim                     | 253                                   | 203    | 50   | 80,2                     |
| Hauptbahnhof Worms <sup>5</sup>       | 397                                   | 140    | 257  | 35,3                     |
| Summe/durchschnittliche<br>Auslastung | 1.413                                 | 627    | 786  | 44,4                     |

Zur Deckung des Stellplatzbedarfs wären bei den untersuchten Parkhäusern rund 5,5 Mio. € weniger Fördermittel notwendig gewesen. Diese Mittel hätten dann für andere Vorhaben bereitgestanden.

<sup>4</sup> Zum Teil befinden sich in den Parkhäusern noch weitere nicht geförderte Stellplätze.

<sup>5</sup> Siehe auch: Jahresbericht 2010, Nr. 14 - Kommunale Verkehrsanlagen - (Drucksache 15/4200), Stellungnahme der Landesregierung zum Jahresbericht 2010 des Rechnungshofs (Drucksache 15/4518 S. 11), Beschlussempfehlung und Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses (Drucksache 15/5060 S. 8), Beschluss des Landtags vom 17. November 2010 (Plenarprotokoll 15/101 S. 5941), Schlussbericht der Landesregierung im Entlastungsverfahren für das Haushaltsjahr 2008 (Drucksache 15/5345 S. 5).

Nähere Einzelheiten zu zwei Maßnahmen:

- **P+R-Parkhaus am Hauptbahnhof Frankenthal**

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in Frankenthal errichtete ein Investor ein Parkhaus. Es wurde Anfang 2002 in Betrieb genommen und verfügt über 372 Stellplätze, von denen 150 dem P+R-Zweck zur Verfügung stehen. Die Stadt Frankenthal leitete die vom Land für die P+R-Stellplätze bewilligten Fördermittel von rund 1,3 Mio. € an den Investor weiter.

Ein ordnungsgemäßer Bedarfsnachweis lag dem Förderantrag und der Bewilligung nicht zugrunde. Nach dem Ergebnis einer Bedarfsuntersuchung eines Raumordnungsverbands sollte die Zahl der vorhandenen 42 P+R-Stellplätze auf 80 aufgestockt werden. Allerdings gab die Untersuchung keinen Aufschluss darüber, nach welcher Methode der Bedarf ermittelt worden war. Mit der Begründung der "Erhöhung der Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV" beantragte die Stadt Fördermittel für insgesamt 150 P+R-Stellplätze.

Vor-Ort-Kontrollen ergaben, dass die vorgenannten Stellplätze durchschnittlich mit 33 Fahrzeugen (22 %) belegt waren. Diese Fahrzeuge hätten problemlos auch im Bahnhofsumfeld abgestellt werden können, wo ausreichend freie Flächen zur Verfügung standen.



*Die Fotografie zeigt eine leere Parkebene im P+R-Parkhaus Frankenthal.*

- **P+R-Parkhaus am Hauptbahnhof Speyer**

Der Stadt Speyer wurden im Jahr 2000 Zuwendungen von rund 2,2 Mio. € für die Herstellung von 283 P+R-Stellplätzen in einem Parkhaus am Hauptbahnhof bewilligt. Ein zuvor erstelltes Gutachten zum Parkraumbedarf wurde bei der Förderung nicht ausreichend berücksichtigt. Es wies durchschnittliche Belegungen aller P+R-Parkplätze in Speyer von weniger als 20 % und des vorhandenen P+R-Parkplatzes am Hauptbahnhof von 30 % aus. Darüber hinaus waren im Bahnhofsumfeld über 430 weitere Stellplätze vorhanden. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass vor diesem Hintergrund der Bau eines kostenpflichtigen Parkhauses in dem von der Stadt "vorgesehenen Umfang überdimensioniert" sei und auf dem bewirtschafteten P+R-Parkplatz am Bahnhof ausreichend Stellplätze zur Verfügung stünden.

Von der Stadt zu dem geförderten P+R-Parkhaus vorgelegte Daten für die Jahre 2003 bis 2006 belegen ebenso wie Vor-Ort-Kontrollen des Rechnungshofs eine sehr geringe Auslastung von durchschnittlich 12,7 % oder weniger als 40 Fahrzeugen pro Tag. Ein Bedarf für das im November 2002 in Betrieb genommene Parkhaus war nicht erkennbar.



Die Fotografien zeigen eine leere Parkebene im P+R-Parkhaus Speyer und leerstehende Parkflächen in unmittelbarer Bahnhofsnähe, die ein Jahr nach Eröffnung des Parkhauses abgesperrt wurden.

Mitte 2006 wurde das Insolvenzverfahren gegen den Betreiber des Parkhauses eingeleitet. Ein daraufhin erstelltes Wertgutachten wies dreieinhalb Jahre nach Auszahlung der Zuwendungen einen Ertragswert von lediglich 700.000 € aus.

Die Feststellungen verdeutlichen, dass das Volumen der für die P+R-Anlagen eingesetzten Fördermittel angesichts der teilweise geringen Auslastungsquoten nicht gerechtfertigt war. In den in die Prüfung einbezogenen Fällen wurden Zuwendungen von mehr als 6 Mio. € für Stellplätze bewilligt, die nicht benötigt wurden. Außerdem entstanden bei den Zuwendungsempfängern unter Zugrundelegung des jeweiligen Eigenmitteleinsatzes vermeidbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. € .

Eine Förderung von Vorhaben, für die kein Bedarf besteht, ist mit den Fördergrundsätzen<sup>6</sup> nicht in Einklang zu bringen. Nach den Förderrichtlinien waren ausschließlich Maßnahmen förderfähig, die nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich waren<sup>7</sup>. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach der Rechtmäßigkeit der Förderungen.

Hinsichtlich der zu ziehenden zuwendungsrechtlichen Folgerungen hat das Ministerium umfangreiche und sorgfältige Prüfungen angekündigt. Das Land werde bei Entscheidungen über künftige Förderungen von P+R-Parkhäusern strengere Maßstäbe an die Notwendigkeit anlegen. Eine Aussage, ob ein strengerer Maßstab bei den P+R-Parkplätzen anzulegen sei, könne abschließend erst getroffen werden, wenn die Auslastung durch den Landesbetrieb "Mobilität" kontrolliert worden sei.

#### **2.4 Uneinheitliche Förderbestimmungen - Ungleichbehandlung der Zuwendungsempfänger - mangelnde Erfolgskontrolle**

Die Nebenbestimmungen der Zuwendungsbescheide enthielten unterschiedliche Angaben zur Mindestauslastung der P+R-Anlagen. Bei fünf Maßnahmen hatten die Bewilligungsbehörden Mindestauslastungen von 80 % oder 100 % vorgegeben, die zwei Jahre nach Inbetriebnahme erreicht werden sollten. Die Bewilligungsbehörde behielt sich vor, gegebenenfalls Fördermittel zurückzufordern. Auch in Änderungsbescheiden für die P+R-Parkhäuser in Worms und Ingelheim wurden Mindestauslastungsquoten von 80 % festgesetzt. Für die Förderung der restlichen Maßnahmen waren keine Quoten vorgesehen.

<sup>6</sup> §§ 23 und 44 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 und 2 Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. 1972 S. 2), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Juni 2008 (GVBl. S. 103), BS 63-1.

<sup>7</sup> Nr. 4.1.1 Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 14. Oktober 1997 über die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) - VV-ÖPNV/SPNV - (MinBl. S. 480).



Gründe, die die unterschiedlichen Vorgaben zur Mindestauslastung und die Ungleichbehandlung der Zuwendungsempfänger rechtfertigen könnten, waren den Förderakten nicht zu entnehmen.

Soweit Mindestauslastungen gefordert wurden, mussten die Zuwendungsempfänger nach den jeweiligen Nebenbestimmungen zu den Bewilligungsbescheiden in der Regel einen entsprechenden Nachweis erbringen. Solche Nachweise fehlten in den zur Prüfung vorgelegten Unterlagen für die Parkplatzförderung. Auch war nicht belegt, dass in den vorgenannten Fällen die Bewilligungsbehörden die gebotenen Erfolgskontrollen durchgeführt hatten.

Aufgrund dieser Feststellungen hat der Rechnungshof empfohlen, bei der Förderung grundsätzlich Mindestauslastungsquoten von 70 % bis 80 % - gestaffelt nach der Größe der P+R-Anlagen - vorzugeben und Nachweise über die zweckentsprechende Nutzung zu verlangen. Außerdem sollten die Bewilligungsbehörden Erfolgskontrollen durchführen. Darüber hinaus sind sie verpflichtet, die Rückforderung von Fördermitteln zu prüfen, wenn die jeweils festgelegte Mindestauslastung nicht erreicht wird<sup>8</sup>.

Das Ministerium hat erklärt, dem Vorschlag, in die Bewilligungsbescheide Vorgaben zur Nachweisführung und Erfolgskontrolle durch die Zuwendungsempfänger aufzunehmen, werde grundsätzlich gefolgt. Die empfohlene Auslastung von 80 % für P+R-Anlagen mit mehr als 75 Stellplätzen werde als zu hoch bewertet. Einige andere Länder hätten Auslastungen von 50 %, 60 % oder 70 % genannt. Es werde vorgeschlagen, für P+R-Anlagen bis 50 Plätze keine Auslastung vorzugeben<sup>9</sup>, eine sorgfältige Prüfung des beantragten Bedarfs solle ausreichend sein. Es sei zu befürchten, dass potentielle Antragsteller durch das Risiko einer drohenden Rückforderung bei Nichterreichen einer bestimmten Auslastungsquote vom Bau einer notwendigen P+R-Anlage abgeschreckt würden. Die Einführung einer Auslastungsquote werde sehr wahrscheinlich dazu führen, dass viele Vorhaben nicht mehr angegangen würden. Damit werde die verkehrspolitische Zielsetzung bezüglich der Verbesserung der Akzeptanz und der Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV/SPNV deutlich geschwächt. Es werde vorgeschlagen, in den Bescheiden Nebenbestimmungen aufzunehmen, dass die Bewilligungsbehörde bei Nichterreichen der Vorgabe "60 % nach acht Jahren bei P+R-Anlagen > 50 Plätze" eine Rückforderung prüfe. Wegen der geschilderten Gesamtsituation werde eine einzelfallbezogene Prüfung von Rückforderungsansprüchen für erforderlich gehalten.

Der Rechnungshof weist darauf hin, dass Erfolgskontrollen grundsätzlich zu den Aufgaben der Bewilligungsbehörden gehören und insoweit nicht den Zuwendungsempfängern überlassen werden dürfen<sup>10</sup>. Die empfohlene Vorgabe eines 80 %igen Auslastungsgrads bei größeren P+R-Anlagen orientiert sich an mehreren Bewilligungen des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Förderpraxis in Hessen. Die nunmehr vom Ministerium beabsichtigte Vorgabe einer Quote von "60 % nach acht Jahren" bietet keinen wirksamen Anreiz, den Bedarf an Stellplätzen sorgfältig zu ermitteln. Gleiches gilt für den vorgesehenen Verzicht auf die Vorgabe eines Auslastungsgrads bei P+R-Anlagen bis 50 Plätze. Die Befürchtung, dass bei Auslastungsaufgaben viele Vorhaben nicht mehr angegangen würden, wird nicht geteilt. Wird die Notwendigkeit von P+R-Anlagen durch sorgfältige Bedarfsermittlungen belegt, ist es sehr unwahrscheinlich, dass Fördermittel aufgrund zu geringer Auslastungen zurückgefordert werden müssen.

Darüber hinaus wird regelmäßig in der Verwaltungsvorschrift zur Haushalts- und Wirtschaftsführung der Landesverwaltung darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf

---

<sup>8</sup> Nr. 8.2, Teil II, zu § 44 VV-LHO.

<sup>9</sup> Dagegen wurde Anfang Dezember 2011 bei der Bewilligung einer Zuwendung zum Bau eines P+R-Parkplatzes mit 38 Stellplätzen entsprechend der Forderung des Rechnungshofs eine Mindestauslastung von 70 % fünf Jahre nach Inbetriebnahme festgelegt.

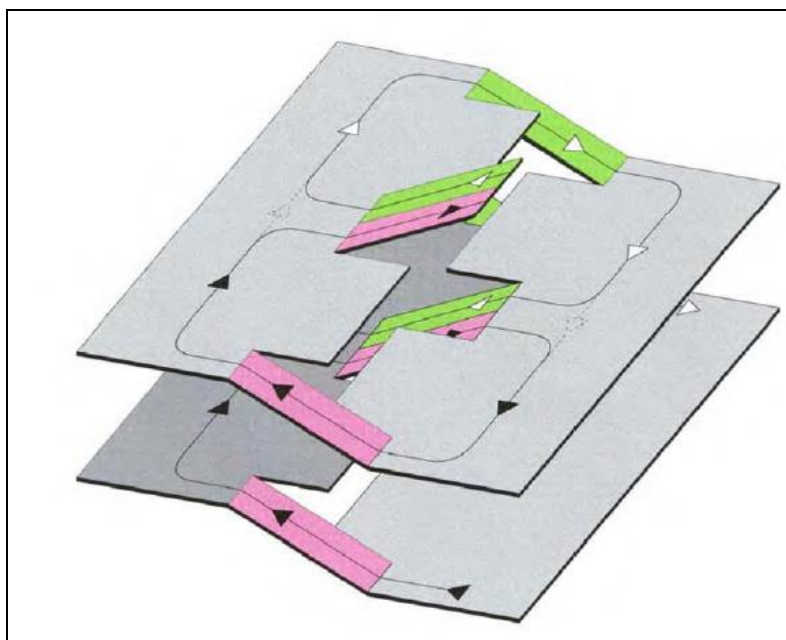
<sup>10</sup> Nr. 11.1.3, Teil II, zu § 44 VV-LHO und Nr. 2 zu § 7 VV-LHO.



die besonderen Anstrengungen des Landes zur Haushaltskonsolidierung die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auch bei der Bewilligung von Zuwendungen an Dritte verstärkt zu beachten sind<sup>11</sup>. Damit stehen Maßnahmen, die lediglich teilweise dem Verwendungszweck entsprechen, nicht im Einklang. Auch das Ziel, den Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern, lässt sich nicht erreichen, wenn P+R-Stellplätze nicht oder nicht zweckentsprechend genutzt werden. Überdies erfordert auch die äußerst angespannte Haushaltslage der kommunalen Gebietskörperschaften<sup>12</sup> wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von Investitions- und Folgekosten für nicht bedarfsgerechte Maßnahmen.

## 2.5 Eine wirtschaftlichere Förderung ist möglich

An Standorten, an denen eine Bedarfsermittlung mit einem hohen Prognoserisiko verbunden ist und äußere Einflüsse auf die Auslastung nicht sicher abgeschätzt werden können, lässt sich die Gefahr einer Überdimensionierung verringern, wenn P+R-Anlagen in mehreren Abschnitten gebaut werden. In der Regel ist dies ohne bautechnische Probleme möglich, wenn Möglichkeiten zur Erweiterung von Beginn an eingeplant und bei Parkhäusern Bausysteme gewählt werden, die eine Aufstockung zulassen.



*Schematische Darstellung eines Parkhauses nach dem d'Humy-System. Dieses ermöglicht Aufstockungen, ohne dass die bestehenden Verbindungsrampen zwischen den Parkebenen geändert werden müssen.*

Zumindest bei größeren Anlagen sollten Förderungen entsprechend der abschnittswisen Errichtung erfolgen, d. h. zunächst nur für eine knapp bemessene Grundlast und für spätere Erweiterungen erst bei nachgewiesenem Bedarf.

Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass in zentraler Lage befindliche P+R-Parkhäuser zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen und Emissionen in den Innenstädten führen. Dagegen können P+R-Anlagen an Bahnhaltepunkten in Stadtrandlagen dazu beitragen, die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele des P+R effektiver und wirtschaftlicher zu erreichen. Zudem besteht dort die Möglichkeit, aufgrund der niedrigeren Grundstückspreise kostengünstiger ebenerdige Parkplätze

<sup>11</sup> Vgl. u. a. Nr. 2.10 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 20. Dezember 2010 über die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Landesverwaltung im Haushaltsjahr 2011 (MinBl. 2011 S. 2).

<sup>12</sup> Vgl. u. a. Kommunalbericht 2011 (Drucksache 16/30).

anstelle von Parkhäusern zu bauen. Dies und die geringeren Baukosten wirken sich, wie die nachfolgende Tabelle zeigt, auch auf die Höhe der Zuwendungen aus.

| P+R-Anlagen | durchschnittliche Auslastung | durchschnittliche Zuwendungen je gefördertem Stellplatz | durchschnittliche Zuwendungen je belegtem Stellplatz |
|-------------|------------------------------|---|--|
| Parkhäuser  | 44,4 %                       | rund 7.700 €  | rund 17.400 €  |
| Parkplätze  | 64,6 %                       | rund 2.100 €  | rund 3.300 €   |

Dementsprechend sollte vor der Bewilligung von Zuwendungen für zentrumsnahe Parkhäuser geprüft werden, ob nicht alternativ P+R-Parkplätze in Stadtrandlagen errichtet werden können.

Das Ministerium hat mitgeteilt, den Empfehlungen des Rechnungshofs werde gefolgt.

### 3 Folgerungen

#### 3.1 Zu den nachstehenden Forderungen wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte u. a. gefordert:

- a) Förderanträge, in denen der P+R-Stellplatzbedarf nicht oder nicht ordnungsgemäß nachgewiesen ist, zurückzuweisen oder Bewilligungen bis zur Vorlage aussagefähiger Unterlagen zurückzustellen,
- b) Förderanträge sorgfältig zu prüfen,
- c) auf eine zweckentsprechende Nutzung geförderter P+R-Stellplätze hinzuwirken,
- d) bei der Entscheidung über künftige Förderungen von P+R-Parkhäusern strengere Maßstäbe an die Notwendigkeit der Maßnahmen anzulegen,
- e) in den Bewilligungsbescheiden Vorgaben zur Erfolgskontrolle geförderter P+R-Anlagen aufzunehmen,
- f) die Rückforderung von Fördermitteln zu prüfen, wenn die festgelegte Mindestauslastung nicht erreicht wird,
- g) darauf hinzuwirken, dass geeignete Vorhaben abschnittsweise realisiert werden, und Fördermittel bei nachgewiesenem Bedarf entsprechend der abschnittswisen Bauweise zu bewilligen,
- h) vor der Bewilligung von Zuwendungen zu prüfen, ob P+R-Parkplätze kostengünstiger in Stadtrandlagen errichtet werden können.

#### 3.2 Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat u. a. gefordert,

- a) den kommunalen Gebietskörperschaften Arbeitshilfen, in denen geeignete Methoden zur Analyse des Bedarfs an P+R-Stellplätzen aufgezeigt werden, zur Verfügung zu stellen,
- b) die gebotenen zuwendungsrechtlichen Folgerungen zu den teilweise unzureichenden Auslastungen der P+R-Anlagen zu ziehen und über die Ergebnisse zu berichten,
- c) bei der Entscheidung über künftige Förderungen von P+R-Parkplätzen strengere Maßstäbe an die Notwendigkeit der Maßnahmen anzulegen,
- d) bei künftigen Förderungen Mindestauslastungen vorzugeben, die sich als Maßstab für die Erfolgskontrolle und als wirksamer Anreiz für eine sachgerechte Bedarfsermittlung eignen,
- e) Erfolgskontrollen durch die Bewilligungsbehörden durchzuführen.