

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in Baden-Württemberg nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie hoch die durchschnittliche jährliche Ausstattung des Landes Baden-Württemberg mit Regionalisierungsmitteln in den Jahren 1998 bis 2005 war;
2. wie hoch die Ausstattung des Landes Baden-Württemberg mit Regionalisierungsmitteln von 2006 bis 2010 nach den Beschlüssen des Bundesrats vom 16. Juni 2006 in den einzelnen Jahren sein wird;
3. wie sich die Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2005 (Ist) und im Jahr 2006 (Soll) im Land Baden-Württemberg aufschlüsselt;
4. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass der erfolgreiche Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den Jahren 1996 bis 2006 für Umwelt, Wirtschaft und Lebensqualität in Baden-Württemberg von großer Bedeutung ist und fortgesetzt werden muss;
5. warum die Landesregierung darauf verzichtet hat, den Vermittlungsausschuss für eine bessere Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln anzurufen;
6. ob die Landesregierung die nun beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel mit trägt und falls ja, aus welchen Gründen;
7. in welchem Umfang die Landesregierung die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch verringerte Ausgaben des Landes für den öffentlichen Nahverkehr kompensieren will;

8. ob die Landesregierung bereit ist, früher mit Landesmitteln bestrittene Aufgaben (zum Beispiel Verbundförderung) nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel wieder ohne Rückgriff auf Bundesmittel zu finanzieren;
9. wie hoch die zur Verfügung stehenden Mittel in den Jahren 2006 bis 2010 für die Bereiche SPNV-Betriebskostenzuschüsse, SPNV-Investitionszuschüsse, ÖPNV-Investitionszuschüsse und Busförderung sein werden und welche Projekte von Kürzungen betroffen sein werden;
10. welche Auswirkungen der Kürzung der Regionalisierungsmittel die Landesregierung auf den ÖPNV im Land hinsichtlich Qualität, Fahrplanangebot, Preis und Leistungsfähigkeit erwartet;

II.

1. dem Landtag die Grundstruktur der SPNV-Bestellung für den Jahresfahrplan 2007 zur Beratung rechtzeitig zur Aufnahme von Korrekturen vorzulegen;
2. die Investitionsplanung für den ÖPNV und den SPNV grundlegend zu überarbeiten und dem Landtag hierüber vor den Haushaltsberatungen einen Bericht vorzulegen;
3. unverzüglich ein Programm zur Effizienzsteigerung im ÖPNV aufzulegen und die folgenden Strukturreformen möglichst rasch anzugehen:
 - a) Neuverhandlung des Verkehrsvertrags mit der DB Regio wegen Wegfall der Geschäftsgrundlage mit dem Ziel einer sukzessiven Überführung der gesamten Verkehrsleistung in den Wettbewerb binnen einer Frist von zehn Jahren,
 - b) Bundesratsinitiative für zweckgebundene Auszahlung der nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Nahverkehr reservierten Investitionsmittel an die Länder,
 - c) sukzessive Reduktion der Zahl der Verkehrsverbände im Land von derzeit 20 auf höchstens sechs bis sieben,
 - d) Neuordnung der ÖPNV-Förderung durch Zusammenführung zersplitterter Förderinstrumente nach dem Vorbild des Landes Brandenburg und unter Einbeziehung der weiter gehenden Möglichkeiten nach der anstehenden Reform des GVFG;
4. die Belastung des Landesetats für SPNV-Investitionen durch Verzicht auf die Großprojekte „Stuttgart 21“ und „U-Strab Karlsruhe“ zu verringern;
5. neue Instrumente zur Finanzierung und Schaffung komparativer Vorteile für den ÖPNV durch Landesrecht zur Verfügung zu stellen;
6. durch konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern.

21. 06. 2006

Boris Palmer, Kretschmann
und Fraktion

Begründung

Mit den Beschlüssen des Bundesrats vom 16. Juni 2006 müssen die Länder drastische Einbußen der Regionalisierungsmittel hinnehmen. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird damit in Frage gestellt. Durch Ihre Zustimmung zu den Kürzungen übernimmt die Landesregierung die volle Verantwortung für die künftige Entwicklung des ÖPNV in Baden-Württemberg.

Angesichts explodierender Ölpreise, wachsender Instabilität und Krisenanfälligkeit der Ölversorgung, Stauproblemen in den wichtigsten Wirtschaftsräumen und der Herausforderungen des Klimaschutzes kann sich Baden-Württemberg eine Verschlechterung des Angebots des ÖPNV nicht leisten.

Mit weniger Geld vom Bund mehr Nahverkehr für die Menschen im Land anzubieten erfordert jetzt entschlossene Strukturreformen. Die Kürzungen der Regionalisierungsmittel dürfen nicht in Leistungskürzungen und Preiserhöhungen beim ÖPNV übersetzt werden. Sie müssen vielmehr durch Maßnahmen der Landespolitik aufgefangen werden. Dafür stehen grundsätzlich drei Wege offen:

Erstens: Verringerung der Kosten des ÖPNV durch mehr Wettbewerb, insbesondere im SPNV, und effektivere Bündelung der Förderung.

Zweitens: Ausgabenreduktion durch Verzicht auf teure Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen (Stuttgart 21, U-Strab Karlsruhe).

Drittens: Erschließung neuer Finanzierungsquellen und Schaffung komparativer Vorteile für den ÖPNV (z. B. City-Maut).

Nach den Beschlüssen des Bundesrats über die Regionalisierungsmittel muss der ÖPNV in Baden-Württemberg grundlegend neu strukturiert werden, um aus weniger Geld mehr Nahverkehr zu machen. Die Landesregierung ist aufgefordert, ihre Vorschläge für diese großen Weichenstellungen dem Parlament schnellstmöglich zur Diskussion vorzulegen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. Juli 2006 Nr. 7–3890.0/1006 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. wie hoch die durchschnittliche jährliche Ausstattung des Landes Baden-Württemberg mit Regionalisierungsmitteln in den Jahren 1998 bis 2005 war;

Zu I. 1.:

Das Land Baden-Württemberg hat zwischen 1998 und 2005 im Jahresdurchschnitt 704,2 Mio. € an Regionalisierungsmitteln erhalten.

I. 2. wie hoch die Ausstattung des Landes Baden-Württemberg mit Regionalisierungsmitteln von 2006 bis 2010 nach den Beschlüssen des Bundesrats vom 16. Juni 2006 in den einzelnen Jahren sein wird;

Zu I. 2.:

Nach dem Regionalisierungsgesetz in der durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 vom 29. Juni 2006 geänderten Fassung stehen dem Land Baden-Württemberg in den Jahren 2006 bis 2010 folgende Beträge zu:

2006	736,3 Mio. €
2007	700,5 Mio. €
2008	690,1 Mio. €
2009	690,1 Mio. €
2010	690,1 Mio. €

Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Bundesrates am 16. Juni 2006 zugesagt, den Ländern die sich aus der dargestellten Kürzung der Regionalisierungsmittel ergebende Belastung von insgesamt 2,3 Mrd. € im Zeitraum 2006 bis 2009 in einer Größenordnung von 500 Mio. € zu vermindern.

I. 3. wie sich die Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2005 (Ist) und im Jahr 2006 (Soll) im Land Baden-Württemberg aufschlüsselt;

Zu I. 3.:

Hierzu wird auf die Stellungnahme des Innenministeriums zu Frage I 2. des Antrags der Abgeordneten Boris Palmer u.a. GRÜNE in Drucksache 13/5203 verwiesen. Nach aktuellem Planungsstand sollen von den Baden-Württemberg für das Jahr 2006 zustehenden Regionalisierungsmitteln in Höhe von 736,3 Mio. € rd. 630,3 Mio. € für konsumtive und rd. 106,0 Mio. € für investive Zwecke verwendet werden.

I. 4. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass der erfolgreiche Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den Jahren 1996 bis 2006 für Umwelt, Wirtschaft und Lebensqualität in Baden-Württemberg von großer Bedeutung ist und fortgesetzt werden muss;

Zu I. 4.:

Die Landesregierung sieht den im vergangenen Jahrzehnt gelungenen Aufbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ebenfalls als großen Erfolg an und setzt sich daher im Rahmen der bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten für eine Fortsetzung dieser für die weitere Entwicklung des Landes unverändert wichtigen Politik ein.

I. 5. warum die Landesregierung darauf verzichtet hat, den Vermittlungsausschuss für eine bessere Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln anzurufen;

I. 6. ob die Landesregierung die nun beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel mit trägt und falls ja, aus welchen Gründen;

Zu I. 5. und 6.:

Der im Bundesrat erzielte Kompromiss mit der Bundesregierung über die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel stellt vor dem Hintergrund der Ausgangssituation nach Ansicht der Landesregierung einen Verhandlungserfolg der Länder dar (vgl. oben zu I. 2.). Ungeachtet dessen hat das Land der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Bundesrat nicht zugestimmt.

- I. 7. in welchem Umfang die Landesregierung die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch verringerte Ausgaben des Landes für den öffentlichen Nahverkehr kompensieren will;*
- I. 8. ob die Landesregierung bereit ist, früher mit Landesmitteln bestrittene Aufgaben (zum Beispiel Verbundförderung) nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel wieder ohne Rückgriff auf Bundesmittel zu finanzieren;*
- I. 9. wie hoch die zur Verfügung stehenden Mittel in den Jahren 2006 bis 2010 für die Bereiche SPNV-Betriebskostenzuschüsse, SPNV-Investitionszuschüsse, ÖPNV-Investitionszuschüsse und Busförderung sein werden und welche Projekte von Kürzungen betroffen sein werden;*
- I. 10. welche Auswirkungen der Kürzung der Regionalisierungsmittel die Landesregierung auf den ÖPNV im Land hinsichtlich Qualität, Fahrplanangebot, Preis und Leistungsfähigkeit erwartet,*

Zu I. 7., 8., 9. und 10.:

Die Landesregierung wird demnächst über die Konsequenzen aus der Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschließen und damit die Grundlagen für die Verplanung der künftig zur Verfügung stehenden ÖPNV-Mittel schaffen. Es ist davon auszugehen, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel Auswirkungen auf die Höhe der Ausgaben des Landes für den ÖPNV haben wird. Damit können auch Folgewirkungen auf Qualität, Fahrplanangebot, Preis und Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Baden-Württemberg nicht ausgeschlossen werden.

- II. 1. dem Landtag die Grundstruktur der SPNV-Bestellung für den Jahresfahrplan 2007 zur Beratung rechtzeitig zur Aufnahme von Korrekturen vorzulegen;*

Zu II. 1.:

Die Fahrplanarbeit für den Jahresfahrplan 2007 war bereits im April 2006 im Wesentlichen abgeschlossen. Wegen der Änderung des Regionalisierungsgesetzes werden allerdings Anpassungen erforderlich werden. In der Antwort des Innenministeriums zu Ziffer 5 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Boris Palmer GRÜNE in Drucksache 13/5102 wurde das für den Fall einer Kürzung der Regionalisierungsmittel im Verkehrsvertrag mit DB Regio AG vorgesehene Verfahren dargestellt.

- II. 2. die Investitionsplanung für den ÖPNV und den SPNV grundlegend zu überarbeiten und dem Landtag hierüber vor den Haushaltsberatungen einen Bericht vorzulegen;*

Zu II. 2.:

Inwieweit die anstehenden Entscheidungen über die Konsequenzen aus der Änderung des Regionalisierungsgesetzes auch die Investitionsplanung für den ÖPNV und den SPNV tangieren, bleibt abzuwarten (vgl. oben zu I. 7., 8., 9. und 10.). Hierüber kann die Landesregierung erst zu gegebener Zeit berichten.

II. 3. unverzüglich ein Programm zur Effizienzsteigerung im ÖPNV aufzulegen und die folgenden Strukturreformen möglichst rasch anzugehen:

- a) Neuverhandlung des Verkehrsvertrags mit der DB Regio wegen Wegfall der Geschäftsgrundlage mit dem Ziel einer sukzessiven Überführung der gesamten Verkehrsleistung in den Wettbewerb binnen einer Frist von zehn Jahren;
- b) Bundesratsinitiative für zweckgebundene Auszahlung der nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz für den Nahverkehr reservierten Investitionsmittel an die Länder;
- c) sukzessive Reduktion der Zahl der Verkehrsverbünde im Land von derzeit 20 auf höchstens sechs bis sieben;
- d) Neuordnung der ÖPNV-Förderung durch Zusammenführung zersplitterter Förderinstrumente nach dem Vorbild des Landes Brandenburg und unter Einbeziehung der weiter gehenden Möglichkeiten nach der anstehenden Reform des GVFG;

Zu II. 3.:

Die Effizienzsteigerung im ÖPNV ist eine Daueraufgabe für alle Beteiligten und wird von diesen im Rahmen ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche schon bisher als solche akzeptiert und wahrgenommen, ohne dass es hierzu eines gesonderten Programms bedürfte. Neben dem Land als Zuwendungsgeber und Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind auch die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV sowie die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde gefordert. Ein Beispiel für eine bundesweit Maßstäbe setzende Effizienzstrategie ist die in Baden-Württemberg erfolgte Einführung und konsequente Umsetzung eines Controlling-Verfahrens im Schienenpersonennahverkehr, worüber die Landesregierung dem Landtag zuletzt in der Drucksache 13/5136 ausführlich berichtet hat.

Ergänzend ist anzumerken:

Zu a):

Nach Rechtsauffassung der Landesregierung besteht keine Möglichkeit einer Vertragskündigung oder -anpassung, die sich auf das Argument des Wegfalls der Geschäftsgrundlage stützen könnte. Wie unter II. 1. ausgeführt, enthält der Vertrag eine ausdrückliche Regelung für den Fall, dass der Bund die Regionalisierungsmittel kürzt. Soweit aber Sachverhalte in einem Vertrag selbst geregelt sind, zählen sie zu dessen Inhalt, nicht aber zu seiner Grundlage. Ungeachtet dessen wird das Land die Leistungen des Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG bereits im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 ausschreiben und auf diese Weise sicherstellen, dass sie nach Ende der Vertragslaufzeit nahtlos weiter betrieben werden können. Somit wird innerhalb der nächsten 10 Jahre die gesamte Verkehrsleistung des Verkehrsvertrags in den Wettbewerb überführt.

Zu b):

Nach § 8 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert der Bund die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Von den Mitteln sind nach § 8 Abs. 2 BSchwAG zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die DB Netz AG hat diese Maßnahmen mit dem jeweiligen Land abzustimmen.

Hauptproblem bei der Umsetzung der Vorhaben des § 8 Abs. 2 BSchwAG ist, dass die DB Netz AG über das gesetzlich vorgegebene Abstimmungserfordernis hinaus von den Ländern den Abschluss sowohl einer Planungs- als auch einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung verlangt. Dabei erwartet die DB Netz AG u. a. die Vorfinanzierung der vollen Planungskosten – unabhängig von einer späteren Realisierung des Projekts – und die Kostenübernahme durch das Land, falls das Vorhaben nicht realisiert wird. Bei der Bau- und Finanzierungsvereinbarung verlangt die DB Netz AG vom Land u. a. eine 20-jährige Finanzierungs- und Bestellgarantie für das der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Grunde liegende Betriebsprogramm mit der Folge, dass das Land der DB Netz AG bei Änderungen des bestellten Betriebsprogramms die wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen und sie von etwaigen Rückforderungen von Investitionsmitteln durch den Bund freizustellen hätte. Diese Forderungen gehen einseitig zu Lasten des Landes.

Die mit der geforderten Bundesratsinitiative angestrebte Auszahlung der nach § 8 Abs. 2 BSchwAG für den Nahverkehr reservierten Investitionsmittel an die Länder würde das beschriebene Problem jedoch nicht lösen. Auch dann hätte es die DB Netz AG als verantwortliche Betreiberin der Infrastruktur weiterhin in der Hand, selbst zu entscheiden, wo und unter welchen Bedingungen sie in die Infrastruktur investieren wird. Hinzu kommt, dass der Bund bisher keine Bereitschaft gezeigt hat, die Verfügung über seine Finanzmittel ohne die Möglichkeit einer Einflussnahme an die Länder abzutreten.

Zu c):

Durch eine Reduktion der Zahl der Tarif- und Verkehrsverbände lässt sich keine Effizienzsteigerung im ÖPNV erreichen. Die Verbände in Baden-Württemberg arbeiten effizient und mit sehr schlanken Strukturen. Gerade die kleinen Verbände arbeiten mit weniger als fünf Mitarbeitern und mit ehrenamtlichen Verbundgeschäftsführern. Die Größe der Verbände ergibt sich aus den konkreten Verkehrsbedürfnissen vor Ort. Weitere Einflussfaktoren sind die finanziellen Möglichkeiten der zuständigen Stadt- und Landkreise, die in der Regel mehr als die Hälfte der verbundbedingten Lasten zu tragen haben. Durch die Verbundleistungen werden ganz überwiegend die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen durch die rabattierten Verbundtarife ausgeglichen und nur zu einem geringeren Teil die Kosten der Verbundgesellschaft mitgetragen. Deshalb muss damit gerechnet werden, dass die notwendigen Ausgleichsleistungen mit der Größe des Verbundgebiets ansteigen.

Die Größe eines Verbundes wird auch von der Anzahl der beteiligten Verkehrsunternehmen beeinflusst. Je mehr Unternehmen beteiligt sind, um so schwieriger ist die Vereinbarung eines gemeinsamen Tarifsystems. Während an den größten Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen nur 27 bzw. 28 Verkehrsunternehmen beteiligt sind, sind es beispielsweise beim Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart 39 Unternehmen, beim Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben 45, beim Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau 48. Die bisherigen Verbundzusammenschlüsse bzw. Verbunderweiterungen im Land (Zusammenschluss des Biberacher Nahverkehrsverbands mit dem Donau-Iller-Nahverkehrsverbund in Ulm, Zusammenschluss der Main-Tauber-Verkehrsgemeinschaft mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Zusammenschluss des Nahverkehrs Hohenlohekreis mit dem Heilbronner Verkehrsverbund) haben – soweit hier bekannt – keinen Personalabbau ermöglicht.

Zu d):

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass eine Neuordnung der ÖPNV-Förderung nach dem Vorbild des Landes Brandenburg keine allgemein gültige „Patentlösung“ für Finanzierungsprobleme im ÖPNV darstellen kann.

Schon die unterschiedlichen Finanzierungsstrukturen vor Durchführung der Reform im Land Brandenburg stehen einer Übertragung dieses Modells auf Baden-Württemberg entgegen. Wesentliche Landesleistungen wie insbesondere die Verbundförderung oder die Förderung von Investitionsvorhaben werden in Baden-Württemberg unter Bedarfsgesichtspunkten bewilligt. Strukturelle Unterschiede zwischen den einzelnen Landesteilen führen dabei zu Finanzströmen, die sich nicht ohne erhebliche Verwerfungen in Schlüsselzuweisungen umwandeln ließen. Während bei einer „Gießkannen“-Finanzierung einzelne Regionen zusätzliche Handlungsspielräume gewinnen würden, müssten in anderen die vorhandenen Strukturen erheblich beschnitten werden. Mit den Zielsetzungen des ÖPNV-Gesetzes für bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote in allen Landesteilen ließe sich dies jedenfalls in Baden-Württemberg nicht vereinbaren. Erfahrungen mit der erst seit dem Jahr 2005 umgesetzten ÖPNV-Reform im Land Brandenburg sind der Landesregierung noch nicht bekannt.

Ungeachtet dessen wird die Landesregierung zu gegebener Zeit über die notwendigen Konsequenzen aus der Aufhebung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Rahmen der Föderalismusreform, der beabsichtigten Einführung einer Länderöffnungsklausel in die Vorschriften über die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach den §§ 45 a PBefG/6 a AEG sowie der zu erwartenden Neufassung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße entscheiden. Auch die aktuelle Finanzsituation kann zu einer Neuausrichtung von ÖPNV-Finanzierungsinstrumenten führen.

II. 4. die Belastung des Landesetats für SPNV-Investitionen durch Verzicht auf die Großprojekte „Stuttgart 21“ und „U-Strab Karlsruhe“ zu verringern;

Zu II. 4.:

Die Landesregierung hält an der baldigen Realisierung des Projekts Stuttgart 21 fest. Eine Entscheidung zur Förderung des Projektes „U-Strab Karlsruhe“ ist noch nicht gefallen. Der eingereichte Antrag auf Förderung dieser Maßnahme aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wird derzeit geprüft.

II. 5. neue Instrumente zur Finanzierung und Schaffung komparativer Vorteile für den ÖPNV durch Landesrecht zur Verfügung zu stellen;

Zu II. 5.:

Im Hinblick auf die bestehende hohe Steuer- und Abgabenlast hält die Landesregierung zusätzliche Belastungen anderer Verkehrsträger grundsätzlich nicht für den richtigen Weg zur Stärkung des ÖPNV. Bei der in der Begründung angesprochenen „City-Maut“ handelt es sich nach Auffassung der Landesregierung in erster Linie um ein Instrument der Verkehrssteuerung. Bislang ist keine Stadt in Baden-Württemberg mit dem Wunsch an die Landesregierung herangetreten, eine „City-Maut“ einzuführen. Ein Bedarf für eine gesetzliche Regelung ist daher nicht erkennbar. Auf die Stellungnahmen zur „City-Maut“ und zur „Nahverkehrsabgabe“ in den Drucksachen 13/4139 und 13/4950 wird verwiesen.

II. 6. durch konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verbessern.

Zu II. 6.:

Der Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 legt Ziele und Grundsätze für die Abstimmung und Koordination raumbedeutsamer Planungen fest, so auch bei der Siedlungsentwicklung und Verkehrserschließung. Am LEP sind alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen auszurichten. Das raumstrukturelle Grundprinzip der Landesplanung zielt mit der Schwerpunktsetzung durch Zentrale Orte und Siedlungsbereiche sowie mit deren Orientierung an Knoten und Trassen gebündelter Verkehrsinfrastruktur in Entwicklungsachsen auch auf eine Effektivität des Verkehrssystems ab. Großräumig sind gemäß Leitbild 1.7 des LEP Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes erreicht werden. Kleinräumig kommt – ganz im Sinn der Frage – der Plansatz 3.2.5 des LEP als Ziel zum Tragen:

„Neue Bauflächen sind auf eine Bedienung durch öffentliche Verkehre auszurichten. Insbesondere in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen sind regionalbedeutsame Schwerpunkte des Wohnungsbaus und Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen grundsätzlich an den öffentlichen Schienenverkehr anzubinden. Im Bereich der Haltestellen des Schienenverkehrs ist vor allem in dichter besiedelten Räumen sowie in größeren Zentralen Orten auf eine Verdichtung der Bebauung, insbesondere durch Mindestwerte für die Siedlungsdichte, hinzuwirken.“

Vergleichbare Ziele finden sich in den Plansätzen 2.2.3.2 und 2.3.1.1 des LEP. Mit diesen raumordnerischen Zielen, die von den Planungsträgern zu beachten sind und nicht durch planerische Abwägung oder Ermessensausübung überwunden werden können, hat die Landesplanung stringente Vorgaben zu einer konsequenten Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht, die auch die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV verbessern können. Entscheidend ist, dass diese Vorgaben planerisch umgesetzt und bei der Plangenehmigung beachtet werden.

Die weitere Siedlungsentwicklung muss sich aber auf das Notwendige beschränken und in Flächen sparender Form verwirklicht werden. Der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung hat weiterhin hohe Priorität.

Rech

Innenminister