

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Bilay (DIE LINKE)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Änderung der Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen

Die Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) wurde mit dem Thüringer Staatsanzeiger Nummer 50/2022 neu bekannt gemacht. Aus einem Vergleich mit der bis dahin gültigen Richtlinie ist erkennbar, dass unter anderem bei der Antragstellung mindestens der Vorbereitungsstand nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen Leistungsphase 3 nachzuweisen ist, während bisher für einzelne Vorhaben auch die Leistungsphase 2 ausreichend war. Die Änderung bewirkt, dass Kommunen einen höheren Planungsstand nachweisen müssen, um überhaupt antragsberechtigt sein zu können, was unter Umständen Kommunen mit geringerer finanzieller Leistungskraft benachteiligen könnte. Ebenso sieht die neue Richtlinie geringere Förderquoten in einem Fördertatbestand im Bereich Radwege und Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/4206** vom 9. Januar 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. Februar 2023 beantwortet:

1. In welchen relevanten Bereichen erfolgten mit Fortschreibung der RL-KVI inklusive Anlagen Änderungen bei der Förderung des Landes von kommunaler Verkehrsinfrastruktur? Welche Zielstellung verfolgt die Landesregierung mit den vorgenommenen Änderungen? Wie begründet die Landesregierung ihre Antwort?
2. Welche Veranlassungen haben die Landesregierung dazu bewogen, eine Änderung der RL-KVI in den in Frage 1 nachgefragten Bereichen vorzunehmen?

Antwort zu den Fragen 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Fortschreibung der Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) wurden in relevanten Bereichen nur wenige inhaltliche Änderungen vorgenommen. Es wurden zwei neue Fördertatbestände geschaffen, für zwei Fördertatbestände die Höhe der Zuwendung auf den Regelfördersatz verändert, für mehrere Fördertatbestände eine Mindesthöhe zuwendungsfähiger Ausgaben festgelegt und der für die Antragstellung geforderte Planungsvorlauf für alle Straßenbauvorhaben vereinheitlicht.

Hintergrund der beiden neuen Fördertatbestände - Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen beziehungsweise unselbständige Rad- und/oder Gehwege an Landesstraßen, die in kommunaler Sonderbaulast realisiert werden - war es, den Kommunen eine weitere Möglichkeit zu eröffnen, Vorhaben zu

realisieren, deren Umsetzung aus kommunaler Sicht prioritär ist. Diese in der Straßenbauförderung in Bayern seit Jahren bestehende Möglichkeit sollte auch den Kommunen in Thüringen ermöglicht werden.

Mit der Festlegung der Mindesthöhe zuwendungsfähiger Ausgaben für mehrere Fördertatbestände wurde im Ergebnis der Ressortanhörung den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zu § 44 Thüringer Landeshaushaltsordnung entsprochen.

Zielstellung und Gründe der Vereinheitlichung des geforderten Planungsvorlaufs für alle Straßenbauvorhaben ergeben sich aus der Antwort zu Frage 3, auf die verwiesen wird.

Zielstellung und Gründe der Veränderung der Höhe der Zuwendung für zwei Fördertatbestände ergeben sich aus der Antwort zu Frage 6, auf die verwiesen wird.

3. Mit welcher Begründung erfolgte in Nummer 4.2.1 RL-KVI eine Änderung der Zuwendungsvoraussetzungen, wonach nunmehr bei allen Vorhaben mindestens die Entwurfsplanung nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen Leistungsphase 3 zur Voraussetzung gemacht wurde, während bisher in bestimmten Fällen auch die Leistungsphase 2 ausreichend gewesen ist?

Antwort:

Die Fördervoraussetzung nach einem bestimmten Planungsvorlauf für Straßenbauvorhaben wurde mit der RL-KVI 2020 geschaffen, um einen effektiveren Mittelabfluss zu erreichen. Gleichzeitig wurde eine pauschale Förderung von Planungskosten neu eingeführt.

Zur Umsetzung eines Straßenbauvorhabens ist sowohl im Bereich Streckenbau als auch bei Ingenieurbauwerken eine Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) erforderlich. Der jeweils zuständige kommunale Straßenbaulastträger muss daher in jedem Fall eine Entwurfsplanung erstellen beziehungsweise erstellen lassen. Aufgrund der Vereinheitlichung der entsprechenden Vorgabe in der neuen RL-KVI muss diese Planungsleistung ggf. nur früher vorliegen.

Die KVI-Förderpraxis der letzten Jahre hat im Übrigen gezeigt, dass eine Beantragung der Fördermittel durch die Kommunen für alle Straßenbauvorhaben, also auch für Ingenieurbauwerke, in der Regel unter Vorlage der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) erfolgte, so dass auch die praktische Relevanz einer Weiterführung der Sonderregelung für Ingenieurbauwerke nicht gegeben war.

Schließlich müssen die Planungsunterlagen der Leistungsphase 3 aufgrund des zweistufigen Antragsverfahrens nach der RL-KVI nur von den Antragstellern vorgelegt werden, die durch die Aufnahme in den Förderprogrammrahmen bereits eine grundsätzliche Aussage der Bewilligungsbehörde zur Förderfähigkeit und zur beabsichtigten Förderung erhalten haben.

Eine Benachteiligung von Kommunen kann aus der Neuregelung daher nicht erkannt werden.

4. Welche Werkzeuge stehen der Landesregierung zur Verfügung, um einen Ausgleich eines Erfordernisses, wie die in Frage 3 genannte Änderung der Leistungsphase, hinsichtlich der unterschiedlichen Leistungskraft der Kommunen herbeizuführen?

Antwort:

Da die Entwurfsplanung als Planungsleistung durch die Kommune zwingende Voraussetzung für die Umsetzung des Straßenbauvorhabens ist, ist keine Benachteiligung erkennbar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Im Hinblick auf den kommunalen Finanzausgleich (KFA) ist auf dessen redistributive Wirkung hinzuweisen. Insbesondere durch die finanzkraftabhängige Verteilung der Schlüsselzuweisungen wird die unterschiedliche finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen zum Teil nivelliert. Darüber hinaus wird gegenüber besonders finanzstarken Gemeinden eine Finanzausgleichsumlage erhoben, welche ein horizontales Ausgleichsinstrument im Rahmen des KFA darstellt. Die Einnahmen aus der Finanzausgleichsumlage verbleiben innerhalb des KFA im Landesausgleichsstock und werden damit letztlich wieder den Thüringer Kommunen zugeführt (Solidarprinzip).

5. Inwieweit sieht die Landesregierung die Gefahr, dass aufgrund höherer Zugangshürden für die Beantragung von Mitteln nach der RL-KVI insbesondere finanzschwächere Kommunen aus dem Kreis der förderwürdigen Vorhaben ausgegrenzt werden? Wie begründet die Landesregierung ihre Auffassung?

Antwort:

Höhere Zugangshürden werden durch die Änderungen der RL-KVI grundsätzlich nicht geschaffen. Die Regelungen in der RL-KVI wurden nur minimal gegenüber der Vorgängerrichtlinie geändert und in der Regel an die sich aus der langjährigen Förderpraxis ergebenden Gegebenheiten angepasst. Bei der für mehrere Fördertatbestände neu festgesetzten Mindesthöhe zuwendungsfähiger Ausgaben wurde sich an den üblichen Ausgaben derartiger Projekte orientiert.

Im Hinblick auf den KFA wird auf Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Mit welcher Begründung erfolgte in Nummer 5.3.2 RL-KVI eine Änderung über Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung, sodass nunmehr Vorhaben nach Nummer 2.2.5 RL-KVI alte Fassung (Verbreiterung von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen zur Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) und 2.3.1 (ÖPNV-Haltestellen) nicht mehr mit 90 Prozent, sondern nur noch mit 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden?

Antwort:

Die Änderung der Höhe der Zuwendung von bisher bis zu 90 Prozent auf den Regelfördersatz der RL-KVI von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben im Hinblick auf den Fördertatbestand der Verbreiterung von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen zur Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen resultiert aus der fehlenden praktischen Relevanz. Dieser Fördertatbestand wurde in der Vorgängerrichtlinie neu geschaffen, um den Radverkehr zu stärken. Die damalige Annahme, dass die Kommunen derartige Maßnahmen in einer Vielzahl von Fällen umsetzen, hat sich nicht bestätigt. Um für die Zukunft derartige Vorhaben zu ermöglichen, bleibt der Fördertatbestand erhalten. Gleichwohl ist der Regelfördersatz angemessen.

Bei dem Fördertatbestand der ÖPNV-Haltestellen ist die Änderung der Höhe der Zuwendung dem Umstand geschuldet, dass die in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) normierte Frist zur Umsetzung des Ziels, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, abgelaufen ist. Um die Kommunen bei der Umsetzung dieses Ziels zu unterstützen, wurden ÖPNV-Haltestellen bis Ende 2022 mit bis zu 90 Prozent gefördert. Nachdem diese seit etwa zehn Jahren im § 8 Abs. 3 PBefG normierte Frist abgelaufen ist, wird eine Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben als angemessen angesehen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit eine Zuwendungsvoraussetzung ist, die für alle ÖPNV-Fördertatbestände gleichermaßen besteht.

7. Inwieweit sieht die Landesregierung dabei die Gefahr, dass aufgrund geringerer Förderquoten insbesondere finanzschwächere Kommunen künftig weniger stark vom Förderprogramm des Landes profitieren werden? Wie begründet die Landesregierung ihre Auffassung?

Antwort:

Eine solche Gefahr sieht die Landesregierung nicht. Zum einen dient die RL-KVI nicht dem Ausgleich der unterschiedlichen finanziellen Leistungskraft der Kommunen, hierfür gibt es andere Instrumente. Zum anderen wurde nur für zwei Fördertatbestände der bisherige Fördersatz auf den Regelfördersatz der RL-KVI geändert. Auch finanzschwache Kommunen haben daher nach wie vor die Möglichkeit, eine Förderung für Maßnahmen der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass höhere Fördersätze bei gleichbleibenden Mitteln dazu führen, dass insgesamt weniger Vorhaben gefördert werden können.

Karawanskij
Ministerin