



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Ronald Mormann (SPD)

### **Kleine Anfrage zum Entflechtungsgesetz**

Kleine Anfrage - KA 7/1966

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Das Entflechtungsgesetz läuft im Dezember 2019 aus. Damit entfällt die Rechtsgrundlage für die Bereitstellung finanzieller Mittel für verkehrsbedeutende Investitionen im kommunalen Straßenbau. Davon sind nicht nur neue Straßenbauprojekte der Städte und Landkreise betroffen, sondern auch Kostenbeteiligungen der Kommunen für gemeindliche Teileinrichtungen, die aus Verkehrsinfrastrukturinvestitionen Dritter (Kreuzungsvereinbarung DB Netz entspr. §§ 3, 13 EKrG, Nebenanlagen an Landes- oder Bundesstraßen) resultieren. Diese Kostenbeteiligungen sind für viele Gemeinden aufgrund der prekären Haushaltslage nicht finanzierbar.

Der Landtag hat in seiner Sitzung am 26. Januar 2018 (Drs. 7/2397) beschlossen, ab dem Jahr 2020 einen entsprechenden Gesetzentwurf in den Landtag einzubringen. Gleichzeitig soll beginnend mit dem Jahr 2020 eine bedarfsgerechte Unterstützung des kommunalen Straßenbaus sichergestellt werden (Drs. 7/2709).

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

#### **Vorbemerkung der Landesregierung:**

Die Landkreise und kreisfreien Städte erhalten in diesem und im nächsten Jahr zusammen jeweils 30.585.800 € Pauschalzahlungen nach § 1 Abs. 1 des Gesetzes zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus (KStBFinG LSA). Insgesamt werden es von 2015 bis 2019 163.929.000 € sein. Gesetzliche Anteile an Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen gehören gem. § 2 Abs. 2 des Gesetzes zu den finanzierungsfähigen Vorhaben.

(Ausgegeben am 01.10.2018)

Für das Ende 2019 auslaufende KStBFinG ist eine Nachfolgeregelung unbedingt erforderlich. Die Landesregierung hat am 07.08.2018 beschlossen, dem Landtag mit dem Regierungsentwurf zum Haushalt 2020/21 vorzuschlagen, die Finanzierung von Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht zu sichern. Der Finanzierungsbetrag soll in den Folgejahren angemessen dynamisiert werden. Der sich daraus ergebende Mittelbedarf ist bereits in der mittelfristigen Finanzplanung des Haushaltsentwurfs 2019 berücksichtigt. Für den kommunalen Straßenbau soll ein Gesetzentwurf für eine Anschlussregelung für das KStBFinG erarbeitet werden, die ab 2020 in Kraft treten könnte. Das Gesetzgebungsverfahren und die Entscheidungen sowohl für den Haushalt als auch für die KStBFinG-Nachfolge sind dann Sache der Legislative.

1. **Wann soll der Gesetzentwurf in den Landtag eingebracht werden? Um den Kommunen Planungssicherheit und Planungsvorlauf zu sichern, müsste die Beschlussfassung dazu bereits zu Beginn des Jahres 2019 erfolgen.**

Der Gesetzentwurf der Landesregierung wird derzeit erarbeitet und soll so zeitnah in den Landtag eingebracht werden, dass die Regelungen spätestens mit dem Haushalt 2020/2021 wirksam werden. Konkrete Termine können zurzeit noch nicht genannt werden.

2. **Gibt es für Kostenbeteiligungen der Gemeinden an Infrastrukturprojekten Dritter, insbesondere Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, bei der die Straßenbulasträger über eine Kreuzungsvereinbarung nach § 13 EKrG zu einem Drittel an den Kosten beteiligt werden, besondere Regelungen, die den Kommunen die Förderung ihres Anteils auch vor Inkrafttreten des für 2020 geplanten Gesetzes zusichert? Sollte das nicht der Fall sein, sehen sich einige Kommunen derzeit nicht in der Lage, entsprechende Kreuzungsvereinbarungen mit der DB Netz abzuschließen.**

Mittel aus den pauschalen Zuweisungen nach § 1 Abs. 1 KStBFinG können auch für Zahlungen nach 2019 verwendet werden, wenn und soweit es sich um finanzierungsfähige Ausgaben nach § 2 KStBFinG handelt und die Zahlungsverpflichtung vor dem 31.12.2019 begründet wurde. Dafür kann z. B. ein Haushaltsrest gebildet oder das Geld in eine zweckgebundene Rücklage eingezahlt werden. Das Landesverwaltungsamt, Referat Verkehrswesen, berät die Landkreise zu finanzierungsrechtlichen Detailfragen.

Darüber hinaus bestehen keine besonderen Regelungen.

3. **Gibt es bereits Vorstellungen, welche Fördervoraussetzungen und welche Förderquote dem Programm zugrunde liegen werden?**

Aufbauend auf den beizubehaltenden Finanzierungstatbeständen des § 2 Abs. 1 (verkehrswichtige Straßen, Radwege und Ingenieurbauwerke) und Abs. 2 (gesetzliche Kostenanteile an Kreuzungsmaßnahmen) des KStBFinG sollen künftig die kommunalen Baulastträger acht Prozent der Mittel für Radverkehrsinfrastruktur verwenden. Kreisfreien Städten und kreisangehörigen Gemeinden soll ermöglicht werden, mit dem ihnen zufließenden Geld die Belastung der Grundstückseigentümer durch Straßenausbaubeiträge sozial angemessen zu verringern.

Vom Gesamtbetrag für den kommunalen Straßenbau sollen die Landkreise künftig zusammen 75 Prozent und die kreisfreien Städte zusammen 25 Prozent erhalten. Die Landkreise sollen bis zu zwei Drittel ihres Anteils für Investitionen an ihren Kreisstraßen verwenden und sollen mindestens ein Drittel ihres Anteils an kreisangehörige Gemeinden weiter leiten. Die kreisangehörigen Gemeinden sollen das ihnen zufließende Geld für Investitionen an Straßen und Nebenanlagen in ihrer Baulast verwenden. Die kreisfreien Städte sollen das ihnen zufließende Geld für Investitionen an Straßen in ihrer Baulast verwenden.

Die Verteilung des Geldes an die Landkreise und an die kreisfreien Städte soll künftig nach einem Schlüssel erfolgen, der dem um Sondertatbestände bereinigten Verteilungsschlüssel des § 1 Abs. 1 KStBFinG entspricht.