

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2001 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 1999 (Nr. 19)
– Bewilligungsverfahren im Kommunalen Straßenbau**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 14. November 2001 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 13/329 Teil A Abschnitt XIV):

Die Landesregierung zu ersuchen,

1. die Vorschläge des Rechnungshofs umzusetzen, insbesondere
 - a) sicherzustellen, dass vor Aufnahme in das GVFG-Programm und vor Bewilligung eines Vorhabens künftig eine intensive Prüfung unter Einbeziehung von Kriterien wie Dringlichkeit und Notwendigkeit erfolgt;
 - b) zur Verwaltungsvereinfachung sukzessive auf eine Förderung über Pauschalen umzustellen;
 - c) die Förderquote nochmals zu reduzieren, um eine möglichst große Zahl von Vorhaben fördern zu können;
2. dem Landtag über das Veranlasste bis 31. Dezember 2002 zu berichten.

Bericht

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2002 Az.: I 0451.1 berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu 1. a):

In Baden-Württemberg wird der Bau oder Ausbau von kommunalen Straßen, die zur Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse dringend notwen-

dig sind, gefördert. Die zuständigen Dienststellen der Straßenbauverwaltung wurden vom Ministerium für Umwelt und Verkehr erneut darauf hingewiesen, dass sowohl bei der Programmaufnahme nach § 5 GVFG, als auch beim Bewilligungsverfahren die Kriterien wie Dringlichkeit und Notwendigkeit eines Vorhabens eingehend zu prüfen sind, insbesondere auch Art und Umfang des Vorhabens und die Festlegung der zuwendungsfähigen Kosten.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr weist ergänzend darauf hin, dass ab 1997 die GVFG-Fördermittel um jährlich rd. 38 Mio. € gekürzt wurden. In Folge dieser Mittelreduzierung musste in den letzten Jahren die Aufnahme von neuen Vorhaben in das jährlich fortzuschreibende GVFG-Programm drastisch (teilweise um über 50 %) beschränkt werden. Bei gleichbleibender Nachfrage nach den Fördermitteln ergaben sich für die Auswahlentscheidungen, welche Vorhaben letztendlich in das GVFG-Programm aufgenommen werden, für die Dienststellen besondere Sorgfalts- und Begründungspflichten. Für das GVFG-Programm 2003–2007 sind weiterhin Beschränkungen vorgesehen.

Zu 1. b):

Eine Pauschalierung der zuwendungsfähigen Kosten ist im Kommunalen Straßenbau sehr schwierig und kann aufgrund der regionalen und topographischen Unterschiede zu nicht sachgerechten Ergebnissen führen. So ist zum Beispiel die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur „Straße“ in Ballungsgebieten und in größeren Städten aufgrund des weitaus höheren Verkehrsaufkommens ungleich kostenintensiver (Kreuzungsbauwerke, Knotenpunkte, Anzahl der Fahrstreifen, Signalisierung, Trennung der Verkehrsarten usw.) als in ländlich strukturierten Bereichen. Ein pauschaler Ansatz für Kosten pro Kilometer Straße kann daher kein gerechter Maßstab für die Kommunen sein. Die tatsächlichen Verhältnisse sowohl in verkehrlicher als auch in städtebaulicher Hinsicht (u.U. Tunnelbauwerk) müssen stets mit berücksichtigt werden. Auch beim Grunderwerb, einschließlich dem Erwerb von Gebäuden, bestehen bei den Vergleichspreisen zwischen ländlichem Raum und den Ballungszentren *sehr große* Unterschiede. Hinzu kommt, dass eine Vergleichbarkeit der Fördervorhaben aufgrund der sehr unterschiedlichen Komplexität der einzelnen Vorhaben nicht gegeben ist (z.B. Bau unter Verkehr mit verschiedenen Bauphasen und aufwändiger Verkehrsführung oder weiträumigen Umleitungen usw.).

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat gemeinsam mit den nachgeordneten Dienststellen versucht, für vergleichbare Bauleistungen Einheitspreise zu finden und festzulegen. Dabei zeigte es sich, dass auch bei vergleichbaren Bauleistungen die Preise regional sehr unterschiedlich sind. Dies resultierte u.a. aus den unterschiedlichen Massenansätzen bei „großen“ bzw. „kleinen“ Vorhaben, aus den Unabwägbarkeiten im Baugrund usw.

Angesichts der Schwierigkeiten einer Pauschalierung von Straßenbauvorhaben hält das Ministerium für Umwelt und Verkehr allenfalls bei einfachen und überschaubaren Bauleistungen, wie beispielsweise kleinen Brückenbauwerken bis 20 m Spannweite, kombinierten Geh- und Radwegen außerhalb von Ortsdurchfahrten, bituminös befestigten landwirtschaftlichen Wegen, P+M-Plätzen oder Kosten für den Winterschutz (Wartehäuschen), Pauschalen für machbar.

Abschließende Entscheidungen über die Höhe der Pauschalsätze pro Bezugseinheit müssen noch festgelegt werden. Nach Beteiligung der Kommunalen Landesverbände, des Finanz- und Innenressorts und des Rechnungshofs sollen im Laufe des Jahres 2003 für die o.g. Bauleistungen versuchsweise Pauschalen eingeführt werden. Das Ministerium wird im Benehmen mit den

nachgeordneten Dienststellen der Straßenbauverwaltung diese Pauschalen von Zeit zu Zeit überprüfen und diese ggf. an die Entwicklung der Baupreise anpassen. In diesem Zusammenhang wird auch ausgewertet, ob aufgrund der oben geschilderten Schwierigkeiten sich diese Pauschalen bewähren und tatsächlich zu einer Verwaltungsvereinfachung beitragen oder ob der bisherige Förderungs- und Abrechnungsmodus wirtschaftlicher ist.

Zu 1. c):

1998 hat der Ministerrat beschlossen, die Fördersätze im Kommunalen Straßenbau von 85 % bzw. 80 % auf grundsätzlich 70 % zu reduzieren. Entsprechend der beschlossenen Übergangsregelung werden aber Vorhaben, deren Baubeginn vor dem 31. Dezember 1999 lag, weiterhin mit den „alten“ Fördersätzen gefördert. Der reduzierte Fördersatz (70 %) gilt für Vorhaben, die ab dem 1. Januar 2000 begonnen werden.

Das GVFG-Programm von 2002–2006 umfasst 1.117 Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe 2,3 Mrd. €. Von diesen zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 2,3 Mrd. € werden 72 % mit den „alten“ Fördersätzen und lediglich 28 % mit dem neuen Fördersatz (70 %) gefördert. Die Zahlen zeigen deutlich, dass die vom Ministerrat 1998 beschlossenen und ab 2000 geltenden Fördersätze erst in einem sehr beschränkten Maße greifen.

Über eine weitere Absenkung der Fördersätze wird im Zusammenhang mit der Aufstellung künftiger Haushalte zu entscheiden sein. Grundsätzlich ist es sowohl unter dem Gesichtspunkt der Reduzierung des Antragssystems wie unter dem Gesichtspunkt gerechter Verteilung unter den antragstellenden Kommunen richtig, hohe Fördersätze zu senken. Dies gilt umso mehr, wenn die zur Verfügung stehenden Mittel sinken sollten.