

Stuttgart, 15.09.2020

Entwicklung der Fördermöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Verwaltung des Tiefbauamts - Statusbericht über die Entwicklungen im Zuschusswesen und im Rechnungswesen beim Tiefbauamt mit Ausblick auf künftige Anpassungsbedarfe

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	13.10.2020

Bericht

Dieser Bericht möchte kurz und prägnant die Entwicklungen bei den Fördermöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Verwaltung des Tiefbauamts darstellen und einen Ausblick auf die sich daraus aus Sicht der Fachverwaltung abzuleitenden künftigen Anpassungsbedarfe in den Bereichen Zuschusswesen und Rechnungswesen beim Tiefbauamt geben.

Ziel der Fachverwaltung ist es, alle Fördertöpfe auch weiterhin auszuschöpfen, die hierzu erforderlichen Fördermittelanträge zu stellen und die bewilligten Fördermittel in maximaler Höhe bis zur Erstellung der Schlussverwendungsnachweise abzurechnen.

1. Allgemeine Entwicklung der Fördermöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Verwaltung des Tiefbauamts

Das Zuschusswesen für Verkehrsinfrastrukturprojekte wird im Tiefbauamt zentral in den Sachgebieten Technisches Parkraummanagement und Zentrale Aufgaben der Abteilung Straßen und Verkehr und Haushalt, Rechnungswesen und Betriebswirtschaft der Abteilung Verwaltung und Recht bearbeitet.

Die nachfolgenden beiden Abbildungen der vom Tiefbauamt beantragten und bewilligten Fördermittel zeigen, wie stark sich die Fördermöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Jahren 2015 bis 2020 in EUR (Steigerung > 500 %) und von den Fallzahlen in den Jahren 2013 bis 2020 (Steigerung > 1.000 %) entwickelt haben:

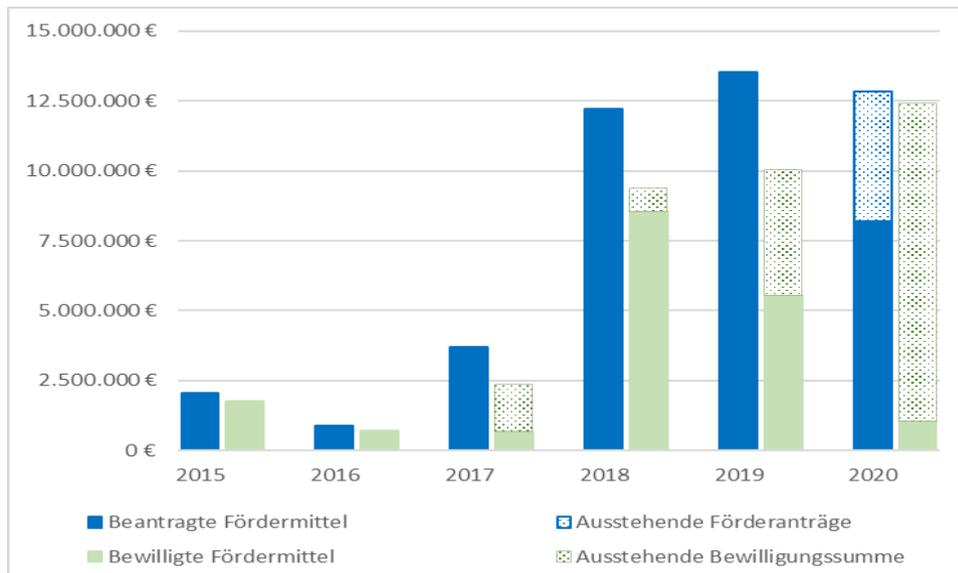


Abbildung 1: Beantragte und bewilligte Fördermittel 2015 – 2020

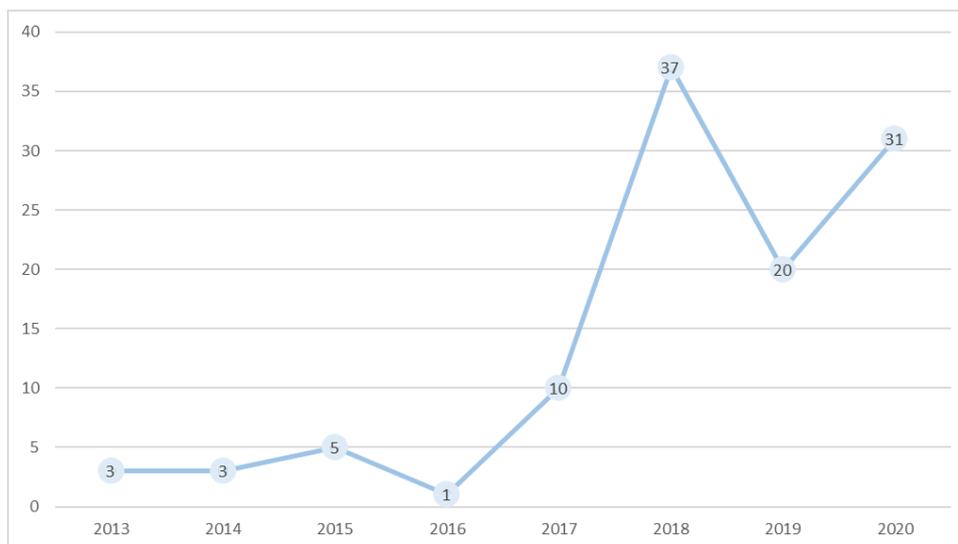


Abbildung 2: Entwicklung der Zahl der Förderanträge 2013 - 2020

Im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) galt in Folge des Großprojekts „Rosensteintunnel“ ab dem Jahr 2010 ein Bewilligungsstopp für den Kommunalen Straßenbau, von dem der Radverkehr bereits seit 2015 ausgenommen ist. Seit dem Jahr 2020 ist der Bewilligungsstopp vollständig aufgehoben.

Bereits seit dem Jahr 2018 beschäftigt sich das Tiefbauamt mit dem neuen Sofortprogramm Saubere Luft (SL) des Bundes. Zur fördertechnischen Koordinierung und Abwicklung der Zuschussprojekte, die im Tiefbauamt im Rahmen dieses zeitlich befristeten Programms gefördert werden, wurde beim Sachgebiet Technisches Parkraummanagement und Zentrale Aufgaben der Abteilung Straßen und Verkehr eine bis Ende September 2022 befristete Stelle geschaffen. Bei dieser Stelle handelt es sich um eine von insgesamt 8 Personalstellen bei der Landeshauptstadt Stuttgart, die vom Land gefördert werden, um die Kommunen im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Luftreinhaltung, bei der Fördermittelakquise sowie bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Sofortprogramm

zu unterstützen. Mit GRDRs 413/2020 wurde die Ermächtigung für diese Stelle bis Ende des Jahres 2022 verlängert.

Mittlerweile sind 15 Maßnahmen des Tiefbauamts mit einem Fördervolumen von insgesamt knapp 12 Mio. EUR vom Fördergeber bewilligt worden. Zudem gibt es seit Ende des Jahres 2019 zum 4. Förderaufruf des Bundes die völlig neue Möglichkeit einer Komplementärförderung im Rahmen des LGVFG. Das Tiefbauamt hat für insgesamt 7 Maßnahmen aus dem Sofortprogramm Saubere Luft korrespondierende Fördermittel beim Land mit einem Fördervolumen von insgesamt ca. 7 Mio. EUR beantragt. Mit der fördertechnischen Abwicklung dieser Förderprojekte bis hin zur Erstellung der Schlussverwendungsnachweise ist die zuvor genannte Stelle voll ausgelastet.

Zwischenzeitlich haben sich noch weitere umfangreiche Fördermöglichkeiten durch den Bund und das Land mit einem gestiegenen Potenzial an Zuschussmitteln ergeben. Dabei lässt sich grundsätzlich festhalten, dass sich die Förderlandschaft immer kleinteiliger gestaltet. Die Bagatellgrenzen sind von den Fördermittelgebern in den letzten Jahren deutlich abgesenkt worden. Insbesondere im Rahmen des LGVFG ist es das erklärte Ziel des Landes, viele Kleinprojekte statt Großprojekte zu fördern. Hinzu kommt die Budgetsteigerung beim Tiefbauamt mit einer zunehmenden Zahl an „Finanzierungstöpfen“ und Mischfinanzierungen. Dadurch nimmt nicht nur die Zahl möglicher Förderanträge (siehe Abbildung 2), sondern auch die Komplexität bei der Förderabwicklung und der Mittelbewirtschaftung deutlich zu.

2. Neuerungen in den Förderprogrammen im Einzelnen

Wesentliche Änderungen haben sich aktuell insbesondere beim LGVFG sowie bei der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld ("Kommunalrichtlinie") ergeben. Die Neuerungen sind nachfolgend kurz dargestellt:

- Zum 01.01.2020 ist eine novellierte Fassung des **LGVFG** in Kraft getreten. Die novellierte Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung (VwV-LGVFG) liegt im Entwurf vor. Sie beinhalten eine Vielzahl an Neuerungen. Dies sind im Wesentlichen:
 - Ab dem Jahr 2020 stehen doppelt so viele Fördermittel zur Verfügung (320 Mio. EUR/a statt bisher 165 Mio. EUR/a).
 - Die Förderkulisse wurde erweitert. Neu sind zum Beispiel die Fördermöglichkeiten für die Ertüchtigung und den Ersatzneubau von Brückenbauwerken, für verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung sowie für die Entwicklung einer sicheren Ortsmitte. Darunter fällt jetzt auch der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr. Förderfähig ist auch die Anlage von dezentral platzierten Kfz-Stellplätzen (zum Beispiel Quartiersgaragen) soweit sie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen.
 - Für besonders klimafreundliche Maßnahmen kann ein erhöhter Fördersatz von bis zu 75 % statt 50 % ermöglicht werden („Klimabonus“). Um diesen Klimabonus zu erhalten sind bei Maßnahmen > 1 Mio. EUR Einzelnachweise zu führen.

- Insbesondere im Bereich der Radverkehrsförderung können Maßnahmen künftig auch unterjährig ins Programm aufgenommen werden, was ggf. auch die Förderung von kurzfristig umzusetzenden Vorhaben ermöglicht.
- Seit dem 01.01.2019 bietet die **Kommunalrichtlinie** des Bundes ebenfalls zahlreiche neue Fördermöglichkeiten zur Umsetzung von investiven Klimaschutzmaßnahmen. Dazu zählen unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs sowie zur intelligenten Verkehrssteuerung.

Bislang konnte in einem Kalenderjahr nur jeweils ein Antrag je Förderbereich beantragt werden. Die maximale Zuwendung betrug dabei 350.000 EUR. Es gab zwei feste Antragsfenster.

Seit dem 01.01.2020 können nun das ganze Jahr über beliebig viele Förderanträge gestellt werden. Dabei sind für Vorhaben zur Verbesserung des Radverkehrs die Höchstzuwendungsbeträge entfallen.

Zum 01.03.2020 wurde die Kommunalrichtlinie für die Förderung von Radabstellanlagen ergänzt. Radabstellanlagen, die im Umkreis von 100 Metern von einem Bahnhof errichtet werden, können eine um 20 Prozentpunkte erhöhte Förderquote erhalten (bis zu 60 % statt 40 %).

- Der **Bund** will den Ausbau der **Radverkehrsinfrastruktur** zwischen 2020 und 2023 mit zusätzlich 900 Millionen Euro unterstützen und Infrastrukturprojekte der Länder und Kommunen vor Ort fördern. Ziel ist es, den vorhandenen Straßenraum gerechter aufzuteilen und mehr Platz für das Rad zu schaffen. Dazu sollen neue Sonderprogramme auf den Weg gebracht werden.

Die Bundesförderung kann grundsätzlich mit dem novellierten LGVFG kombiniert werden. Durch Kombination von Bundesförderung und LGVFG kann ein Fördersatz von bis zu 90 % erreicht werden.

3. Aktuelle Situation im Zuschusswesen des Tiefbauamts

Die Fördermittelakquise ist 2020 zum dritten Jahr in Folge auf sehr hohem Niveau, obwohl es im Jahr 2020 keinen weiteren, für das Tiefbauamt relevanten Förderaufruf im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft mehr gab. Die Neuanträge betreffen das LGVFG sowie die Kommunalrichtlinie. Schwerpunkte sind dabei die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Insbesondere im Bereich des Rad- und Fußverkehrs ist auch in den Folgejahren mit vielen weiteren, neuen Förderprojekten zu rechnen, da die Budgets hierfür seit dem Jahr 2020 auf rd. 6 Mio. EUR (Radverkehr) und rd. 3 Mio. EUR (Fußverkehr) dauerhaft aufgestockt wurden.

Ab dem Jahr 2021 muss sich der Arbeitsschwerpunkt zunehmend auch auf die Abrechnung der bewilligten Fördermittel möglichst in maximaler Höhe der Bewilligungen bis zur Erstellung der Schlussverwendungsnachweise verlagern.

In der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass mit Beginn des Jahres 2021 - neben der Fördermittelakquise auf weiterhin hohem Niveau - die Abrechnungsphase für die laufenden Projekte beginnt:

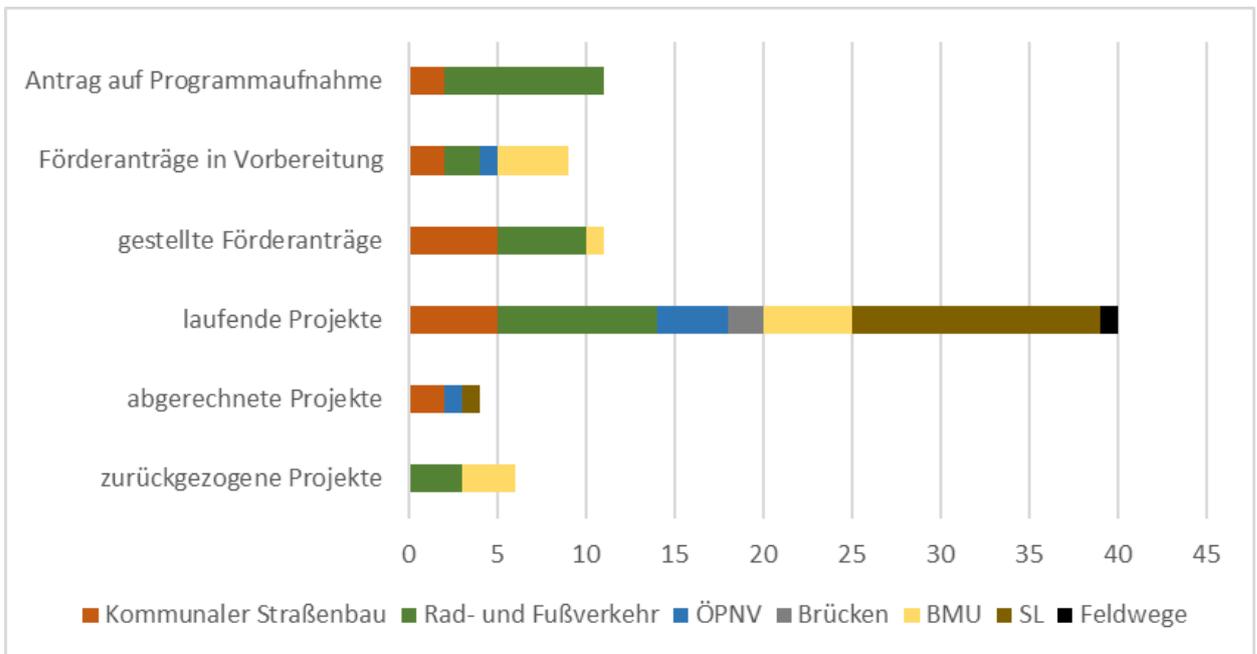


Abbildung 3: Übersicht Projektstatus der Förderprojekte im Juli 2020

Auf Basis der vorhandenen Stellenausstattung wird eine maximale Ausschöpfung der bewilligten Fördermittel mit einer frist- und sachgerechten Abrechnung nicht umsetzbar sein.

4. Aktuelle Situation im Rechnungswesen des Tiefbauamts

Durch die hohen Fördermittel und die damit verbundenen höheren Budgets in den Fachabteilungen hat sich auch die Anzahl der Vorlagen und Entschließungen, die zu bearbeiten sind, deutlich erhöht. Alleine die Anzahl von Baumaßnahmen bei den Einzelprojekten hat sich innerhalb eines Jahres von 2019 von 70 auf 90 im Jahr 2020 erhöht.

Zudem nehmen die Zahl der „Finanzierungstöpfe“ und Mischfinanzierungen (Ergebnis- und Finanzhaushalt) und damit die Komplexität der Vorlagen und Entschließungen bis hin zum anschließenden Controlling mit jedem Haushaltsplan zu. Beispielhaft zu nennen sind die „Haushaltspakete“ und „Sonderbudgets“ Luftreinhaltepläne, Radwegepauschale, Fahrradgaragen, Klimaschutzfonds (Weltklima in Not), Nachhaltig mobil in Stuttgart (Haushaltspaket Mobilität), Inklusionspaket, Barrierefreie Bushaltestellen, Fußverkehr und „davon-Positionen“.

Alleine die Budgets für Radverkehr und Fußverkehr belaufen sich beim Tiefbauamt seit dem Jahr 2020 dauerhaft auf 6 bzw. 3 Mio. EUR/Jahr. Auch durch die beabsichtigte Umsetzung von Projekten im Rahmen des Radschnellverbindungsnetzes (vgl. GRDRs 586/2020) wird sich das Budget für Radverkehr und das damit verbundene Fördermittelpotenzial weiter erhöhen.

Hinzu kommt die bereits dargestellte Vielzahl von Fördertöpfen mit einer noch nie dagewesenen Fördermittelhöhe. Der Eingang der Fördermittel muss vom Rechnungswesen überwacht werden. Die einzelnen Maßnahmen müssen im Rahmen der Bewirtschaftung mittels einem intensiven Controlling bis zur Aktivierung und Passivierung im Anlagevermögen durch eine frist- und sachgerechte Abrechnung und Bearbeitung des Schlussver-

wendungsnachweises begleitet werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die bewilligten Fördermittel frist- und sachgerecht abgerechnet und maximal ausgeschöpft werden.

Neben der Bearbeitung der Fördermittel ist zudem die Steigerung des Budgets - alleine im Finanzhaushalt von 58,5 Mio. EUR im Jahr 2010 um 147,6 Mio. EUR auf 206,1 Mio. EUR im Jahr 2020 - um rd. 252 % zu berücksichtigen.

5. Ausblick und Stellenbedarfe

Die aufgezeigten Neuerungen und Änderungen bedeuten einen erheblichen Mehraufwand im Bereich der zentralen Zuschusskoordination und im Rechnungswesen beim Tiefbauamt. Dabei geht es um die Antragstellung, die von den Fallzahlen wie im Volumen deutlich zugenommen hat. Der aktuelle Stand der Fördermöglichkeiten lässt inzwischen Zuschüsse von fast allen Projekten, die das Tiefbauamt durchführt, erwarten. Allein die Prüfung, ob Projekte zur Förderung angemeldet werden können, nimmt dadurch deutlich mehr Zeit in Anspruch.

Zusätzlich beansprucht die Begleitung der Förderprojekte von der Antragstellung über die Bescheidung zu Bau, Inbetriebnahme und Schlussabrechnung mehr personellen Einsatz, da die Projekte von Seiten der Zuschussgeber heute mit mehr Personalaufwand nachgehalten werden als bisher. Zwischenberichte über den Stand jeder einzelnen Maßnahme, Begründungen für Mehraufwand und Zeitverzögerungen werden unter ständiger Fristsetzung eingefordert.

Auf Basis der vorhandenen Stellenausstattung wird eine maximale Ausschöpfung der bewilligten Fördermittel mit einer frist- und sachgerechten Abrechnung nicht umsetzbar sein. Vor allem stellt die ab dem Jahr 2021 beginnende zunehmende Abrechnung der bewilligten Fördermittel in möglichst maximaler Höhe bis zur Erstellung der Schlussverwendungsnachweise eine große Herausforderung dar.

Es liegt im Interesse der Landeshauptstadt, alle Fördermöglichkeiten vollständig auszuschöpfen. Dabei ist den gestiegenen Anforderungen der Zuschussgeber Rechnung zu tragen, um möglichst keine Fördergelder verfallen zu lassen. Vor allem müssen diese in möglichst maximaler Höhe durch eine frist- und sachgerechte Erstellung der Schlussverwendungsnachweise auch abgerechnet werden. Die dafür erforderlichen Stellenbedarfe beim Sachgebiet Technisches Parkraummanagement und Zentrale Aufgaben der Abteilung Straßen und Verkehr und beim Sachgebiet Haushalt, Rechnungswesen und Betriebswirtschaft der Abteilung Verwaltung und Recht werden im Stellenplanverfahren zu den Haushaltsplanberatungen 2022/2023 beantragt.

Beim Sachgebiet Haushalt, Rechnungswesen und Betriebswirtschaft der Abteilung Verwaltung und Recht soll dabei neben der Bearbeitung der Fördermittel zudem die Steigerung des Budgets - alleine im Finanzhaushalt von 58,5 Mio. EUR im Jahr 2010 um 147,6 Mio. EUR auf 206,1 Mio. EUR im Jahr 2020 - um rd. 252 % aufgefangen werden. Zudem soll die Wahrnehmung von Sonderaufgaben (u.a. Finanzberichtswesen und -controlling, Digitalisierung) im Bereich des Sachgebiets Haushalt, Rechnungswesen und Betriebswirtschaft der Abteilung Verwaltung und Recht sichergestellt werden. Die strukturelle Stellenausstattung im Sachgebiet Haushalt, Rechnungswesen und Betriebswirtschaft muss sukzessive an die geänderten Aufgaben und zunehmende Komplexität der Aufgabenerfüllung hin zu anspruchsvollen Aufgaben und den Wegfall einfacherer Aufgaben angepasst werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

-

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

-

<Anlagen>