

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Bilay (Die Linke)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur

Neufassung der Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI)

Die gegenwärtig noch gültige Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen ist bis zum 31. Dezember 2025 befristet und wird dementsprechend außer Kraft treten.

Die amtierende Landesregierung hat eine ab dem 1. Januar 2026 geltende neue Richtlinie bekannt gemacht (Thüringer Staatsanzeiger Nummer 43/2025, Seiten 1171 bis 1182).

Das **Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur** hat die **Kleine Anfrage 8/1638** vom 6. November 2025 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 23. Dezember 2025 beantwortet:

1. Welche konkreten einzelnen Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI hat die Landesregierung im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI vorgenommen (bitte Einzeldarstellung)?
2. Mit welcher konkreten Begründung wurden die in Frage 1 nachgefragten Änderungen in der RL-KVI vorgenommen (bitte Einzeldarstellung)?

Antwort zu den Fragen 1 und 2:

Neben Anpassungen an das zum 1. Januar 2025 geänderte Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz sowie die zum 1. Mai 2025 geänderte Verwaltungsvorschrift zu § 44 Thüringer Landeshaushaltssordnung wurde eine elektronische Antragstellung über das Thüringer Antragsmanagementsystem für Verwaltungsleistungen (ThAEL) ermöglicht. Aufgrund der Nutzung von ThAEL sind die Formulare der bis zum Jahr 2025 gültigen RL-KVI nicht mehr Bestandteil der Richtlinie selbst. Darüber hinaus wurden die Regelungen zur Verwendungsnachweisprüfung optimiert und die Fristen für verwaltungsinterne Abläufe angepasst ohne hierbei die den kommunalen Antragstellern zur Verfügung stehenden Zeiträume einzuschränken. Weiterhin wurden praktische Erfahrungen im Vollzug eingearbeitet und redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Eine detaillierte Aufstellung der Änderungen mit den jeweiligen Begründungen ist der Anlage 1 zu entnehmen.

3. Inwieweit waren die kommunalen Spitzenverbände bei der Neufassung der RL-KVI eingebunden?

Antwort:

Die kommunalen Spitzenverbände wurden im Rahmen der Änderung angehört.

4. Welche einzelnen konkreten Hinweise haben die kommunalen Spitzenverbände dabei vorgetragen (bitte Einzeldarstellung)?
5. Welche dieser Hinweise hat die Landesregierung in welchem Umfang und wie konkret bei der Neufassung berücksichtigt (bitte Einzeldarstellung)?
6. Aus welchen Gründen erfolgte gegebenenfalls durch die Landesregierung keine Berücksichtigung der durch die kommunalen Spitzenverbände vorgetragenen Hinweise bei der Neufassung der RLKVI (bitte Einzeldarstellung)?

Antwort zu den Fragen 4 bis 6.:

Eine detaillierte Aufstellung der im Rahmen der Anhörung zur Fortschreibung der RL-KVI (2026 ff.) vorgetragenen Hinweise der kommunalen Spitzenverbände und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI ist der Anlage 2 zu entnehmen.

in Vertretung

Starke
Staatssekretärin

Anlagen*

* Auf einen Abdruck der Anlagen wird verzichtet. Die Anlagen stehen unter der oben genannten Drucksachennummer elektronisch im Abgeordneteninformationssystem und in der Parlamentsdatenbank unter der Internetadresse <https://parldok.thltcloud.de/parldok> zur Verfügung. Der Fragesteller und die Fraktionen erhalten je ein Exemplar der Anlagen in der Papierfassung.

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

RL-KVI Fassung 1. Januar 2026 im Änderungsmodus gegenüber Fassung 1. Januar 2023	Begründung Änderung
1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen	
1.1 Die Förderung nach dieser Richtlinie dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, kreisfreien Städten und Landkreisen (Kommunen) unter Berücksichtigung der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsbedürfnisse im Alltagsverkehr.	
1.2 Der Freistaat Thüringen Das Land gewährt für diesen Zweck auf Grundlage der Thüringer Landeshaushaltssordnung (ThürLHO) und den hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV) in der jeweils geltenden Fassung <u>sowie</u> nach Maßgabe dieser Richtlinie Zuwendungen für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus, für kommunale Fuß- und Radverkehrsvorhaben sowie kommunale Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Weitere Rechtsgrundlagen bilden insbesondere das <u>Thüringer Haushaltsgesetz des Freistaats Thüringen</u> und das Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz (ThürVwVfG) in <u>der Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in den</u> jeweils geltenden <u>Fassungen</u> .	redaktionelle Änderungen Anpassung an Änderung ThürVwVfG
1.3 Mit der Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur werden insbesondere folgende Förderziele verfolgt: <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verkehrsqualität in der kommunalen Verkehrsinfrastruktur, – Erhöhung der Sicherheit und des Grades der Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer, – Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz. 	Verweis auf Personenbeförderungsgesetz ist ausreichend.
1.4 Die Erreichung der Förderziele kann insbesondere durch folgende Indikatoren beurteilt werden: <ul style="list-style-type: none"> – geförderte Kilometer kommunaler Straßen (inkl. straßenbegleitender Geh- und Geh-/Radwege, getrennt in Neubau, Um- und Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen), – Anzahl geförderter kommunaler Ingenieurbauwerke (getrennt in Neubau, Um- und Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen), – Anteil der abgeschlossenen geförderten Vorhaben des Rad- und Fußgängerverkehrs, die zum Ausbau des Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr führen*, – Anteil der abgeschlossenen geförderten Vorhaben innerörtlicher Gehwege, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit dienen*, – Anteil der abgeschlossenen geförderten ÖPNV-Anlagen, die zur Zustandsverbesserung von Verkehrsanlagen bzw. zur Verbesserung der Fahrgastbedingungen im ÖPNV führen*, – Anteil der abgeschlossenen geförderten ÖPNV-Anlagen, die 	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>eine Erhöhung der Sicherheit für Verkehrsteilnehmer bewirken*,</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anzahl geförderter käuflich neu erworbener Geschwindigkeitsmess- und Anzeigetafeln nach dem sogenannten Lob- und Tadel-Prinzip (Dialog-Displays), – Anteil der abgeschlossenen geförderten Vorhaben, die barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und ÖPNV-Verknüpfungspunkte umsetzen*, – Anzahl der Vorhaben, mit denen Unfallschwerpunkte beseitigt bzw. verhindert werden sollen. 	
<p>1.5 Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet auf Grund ihres pflichtgemäßem Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.</p>	
<p>2. Gegenstand der Förderung</p>	
<p>2.1 Straßenbauvorhaben</p> <p>Förderfähig sind der Neubau, der Um- und Ausbau sowie die bauliche Erhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) von kommunalen Straßen und Ingenieurbauwerken sowie Ausstattungen.</p> <p>Dazu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2.1.1 verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen, 2.1.2 verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, 2.1.3 verkehrswichtige Ortsverbindungsstraßen, 2.1.4 Verbindungsstraßen zu Kleinsiedlungsgebieten mit begrenztem Ausbaustandard, 2.1.5 bei zu kommunalen Straßen abgestuften Landesstraßen die bauliche Erhaltung innerhalb von 5fünf Jahren nach Abstufung, 2.1.6 der Neubau von in kommunaler Sonderbaulast stehenden Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen, 2.1.7 im Zuge von Anliegerstraßen die Instandsetzung und Modernisierung von Ingenieurbauwerken, 2.1.8 Kostenanteile von Kommunen an Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und dem Thüringer Straßengesetz (ThürStrG), 2.1.9 Busfahrspuren, 2.1.10 begleitende Maßnahmen des Straßenbaus im Zusammenhang mit dem Bau oder Ausbau von 	redaktionelle Änderung

* = an jährlich insgesamt abgeschlossenen geförderten Vorhaben

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>Straßenbahnräßen,</p> <p>2.1.11 dynamische Verkehrsleitsysteme, Verkehrsbeeinflussungssysteme, Lichtzeichenanlagen,</p> <p>2.1.12 Dialog-Displays gemäß Anlage 1.3 dieser Richtlinie,</p> <p>2.1.13 Ersatz wegfallener Stellflächen entlang verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen durch öffentliche Parkplätze,</p> <p>2.1.14 Pendlerparkplätze, soweit sie dem Benutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.</p>	
<p>2.2 Vorhaben des Rad- und Fußgängerverkehrs</p> <p>Förderfähig sind der Neubau, der Um- und Ausbau sowie die bauliche Erhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) folgender Verkehrswege und Ingenieurbauwerke bzw. die Errichtung folgender Anlagen sowie Ausstattungen und Konzepte:</p> <p>2.2.1 straßenbegleitende Gehwege, Radwege und gemeinsame oder getrennte Rad-/ Gehwege an verkehrswichtigen kommunalen Straßen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind,</p> <p>2.2.2 verkehrswichtige selbständige Radwege, Gehwege oder Rad-/Gehwege, die überwiegend dem Alltagsverkehr dienen und erforderlich sind,</p> <p>2.2.3 Gehwege in nicht in der Baulast der Gemeinden stehenden Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen,</p> <p>2.2.4 Gehweganteile bei für Radfahrer freigegebenen Gehwegen und gemeinsamen oder getrennten Rad-/Gehwegen an klassifizierten Straßen außerorts, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind, soweit die Baulast des Gehweganteils sowie die darauf entfallenen Kosten an der Gemeinschaftsmaßnahme von der Gemeinde durch Verwaltungsvereinbarung übernommen werden,</p> <p>2.2.5 der Neubau von in kommunaler Sonderbaulast stehenden unselbständigen Radwegen, für Radfahrer freigegebenen Gehwegen sowie unselbständigen Rad-/Gehwegen an Landesstraßen,</p> <p>2.2.6 Verbreiterung von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen zur Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen,</p> <p>2.2.7 Fahrradstraßen,</p> <p>2.2.8 Radverkehrswegweisung (Erstausstattung) an überwiegend dem Alltagsradverkehr dienenden Radwegen,</p> <p>2.2.9 Erstmarkierung und Erstbeschilderung von Radfahrstreifen / Schutzstreifen sowie sonstige Markierungslösungen an Radverkehrsanlagen,</p> <p>2.2.10 plangleiche bauliche Querungshilfen für Fußgänger- und Radverkehr,</p> <p>2.2.11 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum bei</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

nachgewiesenem Bedarf, 2.2.12 Konzepte für den Rad- und Fußgängerverkehr, 2.2.13 Zählsysteme für Radverkehr.	
2.3 Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) <u>ÖPNV</u> Förderfähig sind der Neubau, der Um- und Ausbau, die Erweiterung, die bauliche Erhaltung (mit Ausnahme der Instandhaltung) bzw. Errichtung folgender Anlagen: 2.3.1 ÖPNV-Haltestellen, 2.3.2 ÖPNV-Verknüpfungsanlagen (Verknüpfung von Linien verschiedener oder gleichartiger Verkehrsmittel), 2.3.3 Buswendeschleifen, 2.3.4 Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen bei nachgewiesenem Umsteigebedarf auf den ÖPNV, 2.3.5 Telematikanlagen (z. B. dynamische Fahrgästinformation und Sicherungssysteme), 2.3.6 Bau- und Erhaltungsmaßnahmen und Ausstattungen zur Verschönerung des Bahnhofsumfeldes sowie zur Verbesserung der Fahrgastbedingungen im Bahnhofsumfeld.	redaktionelle Änderung
3. Zuwendungsempfänger	
Zuwendungsempfänger nach dieser Richtlinie sind die Gemeinden, die kreisfreien Städte sowie die Landkreise des Freistaates Thüringen oder deren Zusammenschlüsse.	redaktionelle Änderung
4. Zuwendungsvoraussetzungen	
4.1 Grundlegende Voraussetzungen	
4.1.1 Das Vorhaben ist nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich und mit den umwelt- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen vereinbar. Es berücksichtigt die Ziele der Raumordnung und Landesplanung.	
4.1.2 Das Vorhaben entspricht den örtlichen bzw. regionalen Verkehrsplanungen.	
4.1.3 Das Vorhaben ist bau- und verkehrstechnisch einwandfrei sowie wirtschaftlich sparsam und grundsätzlich unter Einhaltung der geltenden technischen Regelwerke geplant. Vorhaben mit hoher verkehrlicher und finanzieller Bedeutung sowie hohem bau- und verkehrstechnischem Schwierigkeitsgrad sind zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt der Planung mit der Bewilligungsbehörde hinsichtlich technischer und wirtschaftlicher Lösungen abzustimmen.	
4.1.4 Das Vorhaben berücksichtigt die Anforderungen an Barrierefreiheit. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen anzuhören und insbesondere bei der Gestaltung der baulichen Anlagen und bei der weiteren Realisierung des Vorhabens einzubinden. Die kommunalen Beauftragten können den Beauftragten der Landesregierung <ins>Landesbeauftragten</ins> für Menschen mit Behinderungen in ihre Prüfung einbeziehen. Verfügt die Gebietskörperschaft nicht über einen kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen, ist stattdessen der Beauftragte der Landesregierung <ins>Landesbeauftragte</ins> für Menschen mit Behinderungen anzuhören. Dabei sind die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs-wesen und die DIN 18040-3 zu beachten sowie bei Vorhaben nach Nummer 2.3 zusätzlich die Checklisten „Mindeststandards für Barrierefreiheit“ (siehe Nummer 4.2.4). Die Anwendung dieser Regeln sowie die Einbeziehung des zuständigen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sind vom Zuwendungsempfänger im Antragsverfahren zu erklären. Die Stellungnahme des kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen ist Bestandteil der Antragsunterlagen (siehe Anlage 2.2.1 dieser Richtlinie).“</p>	<p>Änderung im Zuge Anhörung</p> <p>Wegfall der Formulare der derzeit geltenden RL-KVI (u. a. Anlage 2.2.1) aufgrund Nutzung von ThVEL (s. Begründung zu 7.2).</p>
<p>4.1.5 Das Vorhaben ist mit Fördervorhaben anderer Zuwendungsgeber im gleichen Gebiet abgestimmt (z. B. Städtebau, Dorferneuerung u. Ä.).</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>4.1.6 Das Vorhaben wurde noch nicht begonnen. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten. Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Bodenuntersuchung und Grunderwerb nicht als Beginn des Vorhabens.</p>	
<p>4.1.7 Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist gesichert.</p>	
<p>4.1.8 Das Vorhaben erfüllt die genehmigungs- und baurechtlichen Voraussetzungen, um es unverzüglich nach Erhalt des Zuwendungsbescheides beginnen und zügig durchführen zu können.</p>	
<p>4.2 Besondere Voraussetzungen</p>	
<p>4.2.1 Zum Zeitpunkt der Antragstellung ist bei Baumaßnahmen deren Vorbereitungsstand nachzuweisen (bei allen Vorhaben mindestens Entwurfsplanung nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) Leistungsphase 3).</p>	
<p>4.2.2 Das Erfordernis und die Dringlichkeit von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken sind durch die Vorlage des letzten Befundes zu den Bauwerksprüfungen, die vor Antragstellung erfolgt sind, nachzuweisen</p>	
<p>4.2.3 Radverkehrsvorhaben nach Nummer 2.2.1 und Nummer 2.2.2 müssen den kommunalen Radwegekonzepten bzw. einem Gesamtverkehrskonzept mit einem Teilkonzept zum Radverkehr entsprechen <ins>oder Teil eines bestehenden Radwegenetzes sein.</ins></p>	<p>zur Erweiterung Förderung Radverkehr</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>4.2.4 Bei Vorhaben nach Nummer 2.3 (außer Nummer 2.3.6) sind folgende Nachweise zu erbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorhaben ist Bestandteil des jährlich aufzustellenden Investitionsplans zum Nahverkehrsinvestitionsplan des jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgers, – Stellungnahme des bedienenden ÖPNV-Verkehrsunternehmens zum Vorhaben, – Einhaltung Checklisten „Mindeststandards für Barrierefreiheit“, – Anwendung VDV-Kernapplikation bei Telematikmaßnahmen, <u>und</u> – Bedarfsermittlungen (z. B. bei Park+Ride-/Bike+Ride-Anlagen und Mehrfachbushaltestellen). 	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>4.2.5 Vorhaben nach Nummer 2.3.6 werden nur im unmittelbaren Umfeld von Verkehrsstationen an Bahnstrecken, für die Schienenpersonennahverkehrs-Leistungen des <u>Freistaats Thüringen</u> <u>Landes</u> bestellt sind, gefördert.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>4.2.6 Die besonderen Zuwendungsvoraussetzungen für die Förderung von Dialog-Displays ergeben sich aus der Anlage 1.3 dieser Richtlinie.</p>	
<p>4.2.7 Bei Bedarf können weitere Unterlagen / Nachweise von der Bewilligungsbehörde angefordert werden.</p>	
<p>5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung</p>	
<p>5.1 Die Zuwendung wird mit Ausnahme der Vorhaben nach Nummer 2.1.12 im Wege der Anteilsfinanzierung zur Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Die Zuwendung ist kaufmännisch auf volle 100 <u>EURE</u> zu runden.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>5.2 Die Mindesthöhe zuwendungsfähiger Ausgaben</p>	
<p>5.2.1 beträgt bei Vorhaben nach Nummer 2.1 (außer den Nummern 2.1.11 und 2.1.12) und Nummer 2.2.1 bis Nummer 2.2.3 sowie den Nummern 2.2.5 und 2.2.6: 25.000 €,</p>	
<p>5.2.2 beträgt bei Vorhaben nach den Nummern 2.1.11, 2.2.4, 2.2.7, 2.2.9 bis 2.2.11 und 2.3: 15.000 €,</p>	
<p>5.2.3 beträgt bei Vorhaben nach den Nummern 2.2.8, 2.2.12 und 2.2.13: 2.500 €,</p>	
<p>5.2.4 entfällt bei Vorhaben nach der Nummer 2.1.12.</p>	
<p>5.3 Die Höhe der Zuwendung beträgt</p>	
<p>5.3.1 bis zu 75 <u>%Prozent</u> der zuwendungsfähigen Ausgaben (Ausnahmen hiervon regeln die Nummern 5.3.2 und 5.3.3),</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>5.3.2 bis zu 90 <u>%Prozent</u> der zuwendungsfähigen Ausgaben für Vorhaben nach den Nummern 2.1.5 und 2.2.4,</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

5.3.3 bis zu 50 %Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für Vorhaben nach Nummer 2.3.6.	redaktionelle Änderung
5.4 Grundlage für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben bilden die Regelungen in der Anlage 1.2 dieser Richtlinie. Dies gilt nicht für Vorhaben nach Nummer 2.1.8, bei denen eine Förderung der gesamten kreuzungsbedingten Kostenmasse erfolgt, sowie für Vorhaben nach Nummer 2.1.12.	
5.5 Die Zuwendung für Dialog-Displays nach Nummer 2.1.12 wird als Festbetragsfinanzierung im Rahmen einer Projektförderung in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen in Höhe von bis zu 1.000 € pro Anzeigetafel gewährt.	
6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen	
6.1 Die Förderung eines Teilvorhabens (Bauabschnitt) kann nur erfolgen, wenn eine eigene Verkehrsbedeutung und Funktionsfähigkeit gewährleistet ist.	
6.2 Der Zuwendungsempfänger muss grundsätzlich Straßenbaulastträger bzw. Eigentümer an den vom Vorhaben betroffenen Grundstücken sein. Stehen die für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Grundstücke nicht im Eigentum des Zuwendungsempfängers, sind die Grundstücke oder dingliche Rechte daran zu erwerben. Sollte der Grunderwerb im Bewilligungszeitraum noch nicht abgeschlossen sein, sind der Bewilligungsbehörde entsprechende Absichtserklärungen, Bauerlaubnis- und Nutzungsverträge vorzulegen.	Streichung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.
6.3 Werden für ein Vorhaben neben der Förderung nach dieser Richtlinie noch andere Zuwendungen gewährt, so ist durch Trennung der Ausgaben eine Doppelförderung auszuschließen.	
6.4 Bei Gemeinschaftsmaßnahmen sind die Kostenanteile der Kommune in einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung abzugrenzen.	
6.5 Zweckbindungsfrist	
6.5.1 Die Zweckbindungsfrist für Fördervorhaben nach dieser Richtlinie beträgt grundsätzlich 40zehn Jahre.	redaktionelle Änderung
6.5.2 Sie verringert sich auf 5fünf Jahre bei Vorhaben nach den Nummern 2.1.11, 2.2.9, 2.2.12, 2.2.13, 2.3.5 und 2.3.6 sowie bei baulichen Erhaltungsmaßnahmen mit geringerer üblicher Nutzungsdauer als 40zehn Jahre.	redaktionelle Änderung
6.5.3 Die Zweckbindung verringert sich auf 2zwei Jahre bei Vorhaben nach Nummer 2.1.12.	redaktionelle Änderung
6.5.4 Geförderte Straßen und Wege müssen im Zeitraum der Zweckbindung grundsätzlich in kommunaler Baulast verbleiben. Ausnahmen gelten für Fälle, bei denen aus straßenrechtlichen Gründen eine Umstufung erforderlich wird oder in Fällen kommunaler Sonderbaulast.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

6.5.5 Soweit ein gefördertes Objekt innerhalb der Zweckbindungsfrist nicht mehr zweckentsprechend genutzt wird, kann ein teilweiser Widerruf der Zuwendung erfolgen.	
6.6 Das für Infrastruktur zuständige Ministerium kann in begründeten Einzelfällen Ausnahmen von den Regelungen dieser Richtlinie zulassen.	
7. Verfahren	
7.1 Bewilligungsbehörde ist die obere Straßenbaubehörde. Die Bewilligungsbehörde ist zuständig für die Bewilligung, die Auszahlung und die Verwendungsnachweisprüfung.	
7.2 Antragsverfahren Das Antragsverfahren gliedert sich mit Ausnahme der Vorhaben nach Nummer 2.1.12 in zwei Stufen — Anmeldung des Fördervorhabens, <u>und</u> — Antrag zum Fördervorhaben. Für das Antragsverfahren für Vorhaben nach Nummer 2.1.12 gelten die Regelungen der Anlage 1.3 Nummer 3 dieser Richtlinie. <u>Für die Anmeldung und die Antragstellung zu beachtende Angaben, Unterlagen und Erklärungen werden auf der Homepage der Bewilligungsbehörde veröffentlicht.</u>	<p>redaktionelle Änderungen</p> <p>Im Rahmen der Entbürokratisierung und Digitalisierung wird den Kommunen die Anmeldung und Antragstellung online über das Thüringer Antragssystem für Verwaltungsleistungen (ThAEL) ermöglicht.</p> <p>Aufgrund der Nutzung von ThAEL sind die Formulare der derzeit gültigen RL-KVI nicht mehr Bestandteil der Richtlinie selbst. Bei Bedarf stehen diese aber auf der Homepage des TLBV zur Verfügung.</p> <p>Neben ThAEL wird im Ausnahmefall auch eine postalische Anmeldung und Antragstellung ermöglicht.</p>
7.2.1 Anmeldung des Bedarfs	
7.2.1.1 Die Anmeldung eines Vorhabens hat frühzeitig, spätestens jedoch bis zum 31. März des dem vorgesehenen Vorhabenbeginn vorhergehenden Jahres, bei der zuständigen Bewilligungsbehörde <u>in einfacher Ausfertigung zu erfolgen online über das System ThAEL zu erfolgen. Ausnahmsweise ist die Anmeldung postalisch möglich.</u>	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThAEL)</p>
7.2.1.2 <u>Für die Anmeldung ist der Vordruck gemäß Anlage 2.1 dieser Richtlinie zu verwenden.</u> Die Anmeldung hat alle <u>im Anmeldevordruck geforderten notwendigen</u> Angaben, Unterlagen und Erklärungen zu enthalten.	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThAEL)</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>7.2.1.3 Die Bewilligungsbehörde prüft die Vorhaben hinsichtlich der Förderfähigkeit. Es erfolgt eine Aufnahme förderfähiger Vorhaben in einen Förderprogrammrahmen entsprechend der für das Folgejahr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Der Förderprogrammrahmen wird durch das für Infrastruktur zuständige Ministerium geprüft und grundsätzlich bis zum <u>30. Juni 15. August</u> des dem vorgesehenen Vorhabenbeginn vorhergehenden Jahres bestätigt.</p>	<p>Änderung Frist aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>
<p>7.2.1.4 Die Bewilligungsbehörde informiert die Träger des Vorhabens über die Aufnahme in den Förderprogrammrahmen unverzüglich nach Bestätigung des Förderprogrammrahmens als Voraussetzung für die Antragstellung. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet. Wird das Vorhaben nicht in den Förderprogrammrahmen aufgenommen, so ist der Träger des Vorhabens ebenfalls unter Angabe der Gründe zu unterrichten.</p>	
<p>7.2.2 Antragstellung</p>	
<p><u>7.2.2.1 Für die Antragstellung sind die Vordrucke gemäß Anlage 2.2.1 dieser Richtlinie zu verwenden. Der Antrag hat alle für die Prüfung und Entscheidung im Antragsvordruck geforderten Angaben, Unterlagen und Erklärungen zu enthalten.</u></p>	<p>Anpassung/Vereinheitlichung Gliederung 7.2.2 vgl. 7.2.1 s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThABEL)</p>
<p><u>7.2.2.27.2.2.1 Der Antrag ist bei der Bewilligungsbehörde in einfacher Ausfertigung online über das System ThABEL, ausnahmsweise postalisch, bis zum 31. Oktober Dezember des dem vorgesehenen Baubeginn vorhergehenden Jahres einzureichen.</u></p>	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThABEL) Änderung Frist aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>
<p><u>7.2.2.2 Der Antrag hat alle für die Prüfung und Entscheidung notwendigen Angaben, Unterlagen und Erklärungen zu enthalten.</u></p>	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThABEL)</p>
<p>7.2.2.3 Die Bestätigung des Förderprogramms (bestehend aus Hauptprogramm und Ersatzprogramm) erfolgt durch das für Infrastruktur zuständige Ministerium grundsätzlich bis zum <u>Ende 15. März</u> des <u>Jahres</u> der vorgesehenen Erstbewilligung von Zuwendungen <u>vorhergehenden Jahres</u>. Aus der Förderprogrammbestätigung ergibt sich kein Rechtsanspruch auf Förderung.</p>	<p>Änderung Frist aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>
<p>7.2.2.4 Die Bewilligungsbehörde informiert die Träger der Vorhaben über die Aufnahme in das Förderprogramm unverzüglich nach Bestätigung des Förderprogramms. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet. Wird das Vorhaben nicht in das Förderprogramm aufgenommen, so ist der Träger des Vorhabens ebenfalls unter Angabe der Gründe zu unterrichten.</p>	
<p>7.2.2.5 Die Planungskosten werden mit Förderung des Vorhabens anteilig entsprechend Anlage 1.2 dieser Richtlinie rückwirkend gefördert.</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

7.2.2.6 Vorhaben, für die der Planungsvorlauf (bei allen Vorhaben mindestens Entwurfsplanung nach HOAI Leistungsphase 3) zum Termin der Antragstellung nicht erreicht wird, rücken grundsätzlich in das Ersatzprogramm.	
7.3 Bewilligungsverfahren	
7.3.1 Bewilligung	
7.3.1.1 Die Bewilligung erfolgt durch <u>schriftlichen</u> Zuwendungsbescheid. <u>Eine mündliche Bewilligung ist nicht zulässig. Die ANBest-Gk sind unverändert zum Bestandteil des Zuwendungsbescheides zu erklären. Für Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der ZBau fallen, gelten zusätzlich die Vorgaben der ZBau einschließlich der Baufachlichen Nebenbestimmungen (NBest-Bau).</u>	Änderung entsprechend neuer VV zu § 44 ThürLHO.
7.3.1.2 Der Zuwendungsempfänger kann unter der Voraussetzung, dass das Vorhaben im <u>FörderprogrammFörderprogrammrahmen</u> enthalten ist, in begründeten Fällen vor Erlass eines Zuwendungsbescheides einen Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn an die Bewilligungsbehörde stellen. Aus der Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn durch die Bewilligungsbehörde kann kein Rechtsanspruch hinsichtlich einer Bewilligung von Fördermitteln abgeleitet werden. Das Finanzierungsrisiko für das Vorhaben trägt der Vorhabenträger.	Änderung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.
7.3.2 Vergabe und Abnahme	
7.3.2.1 Bei der Vergabe von Aufträgen zur Erfüllung des Zuwendungszwecks ist das Vergaberecht zu beachten. Die Bewilligungsbehörde ist nach erfolgter Vergabe von Leistungen unverzüglich zu informieren. Bei Bauvorhaben ist die Bewilligungsbehörde an der Abnahme der Gesamtleistung zu beteiligen. Nach vorheriger Absprache kann dies auch durch Übersendung einer Ausfertigung der Abnahmeniederschrift erfolgen.	
7.3.2.2 Ein Verstoß gegen das Vergaberecht kann zum vollständigen oder teilweisen Widerruf des Zuwendungsbescheides auch mit Wirkung für die Vergangenheit führen.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>7.3.3 Änderung von Vorhaben</p> <p>Ergeben sich nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheides Änderungen von Vorhaben – insbesondere hinsichtlich Baubeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung, Leistungen – sind diese unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.</p> <p>Erhöhen sich die der Bewilligung zugrunde gelegten Ausgaben bzw. sind zusätzliche Leistungen notwendig, kann ein <u>schriftlicher</u> Antrag auf Erhöhung der Zuwendung <u>in Textform</u> mit Begründung und den für die Prüfung erforderlichen Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde gestellt werden. Ein Anspruch auf Erhöhung der Zuwendung besteht nicht. Die Erhöhung der Zuwendung ist nicht zulässig, wenn die Ausgabenerhöhung auf mangelnde Planung und Kostenermittlung, unwirtschaftliche Ausführung oder Nichtbeachtung der zuwendungsrechtlichen und technischen Bestimmungen zurückzuführen ist.</p>	<p>Änderung entsprechend neuer VV zu § 44 ThürLHO.</p>
<p>7.4 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren</p> <p>Die Auszahlung von Zuwendungsbeträgen erfolgt auf der Grundlage von Mittelabrufanträgen bei der Bewilligungsbehörde <u>die online über das System ThAeVEL oder ausnahmsweise postalisch zu stellen sind</u>. Der letztmögliche Termin für die Vorlage eines Abrufantrages ist der 30. November eines jeden Jahres. Die Zuwendung darf nur insoweit und nicht eher angefordert werden, als sie innerhalb von zwei Monaten für fällige Zahlungen benötigt wird.</p>	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThAeVEL)</p>
<p><u>7.5 Verwendungsnachweis</u></p> <p><u>7.5 Verwendungsnachweisverfahren</u></p> <p>Der Verwendungsnachweis <u>ist entsprechend den Nummern 6.1 bis 6.4 ANBest-Gk gegenüber der Bewilligungsbehörde innerhalb eines Jahres nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums vorzulegen. Ist der Zuwendungszweck nicht innerhalb eines Jahres erfüllt, zu erbringen.</u></p> <p><u>Im Sachbericht des Verwendungsnachweises hat der Zuwendungsempfänger bis zum 31. März des jeweiligen Jahres der Bewilligungsbehörde einen Zwischennachweis in Form des Verwendungsnachweises vorzulegen.</u></p> <p><u>Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis mit tabellarischer Belegübersicht.</u></p> <p><u>In dem Sachbericht sind die Zuwendung und das erzielte Ergebnis der Förderung auch</u> so aufzubereiten, dass die Bewilligungsbehörde den Erfolg des geförderten Vorhabens hinsichtlich der angestrebten Ziele der Förderung messen und bewerten kann. Dem Verwendungsnachweis soll auch eine Fotodokumentation über das geförderte Vorhaben beigefügt werden (soweit möglich Vorher-Nachher-Dokumentation).</p> <p><u>In dem zahlenmäßigen Nachweis sind die Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des Finanzierungsplans summarisch auszuweisen. Der Nachweis muss alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (Zuwendung, Leistungen Dritter, eigene Mittel) und Ausgaben sowie eine tabellarische Belegübersicht enthalten. In der</u></p>	<p>Überarbeitung entsprechend Forderung TRH</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>tabellarischen Belegübersicht sind alle Ausgaben in zeitlicher Reihenfolge getrennt aufzulisten. Jeder Ausgabe ist ein Beleg zuzuordnen, der in einer Übersicht durchnummiert darzustellen ist. Der Eingang der Zuwendungsbeträge, anderer Einnahmen und die Zahlungsausgänge vom Konto des Zuwendungsempfängers an die Unternehmen sind anzugeben. Zur Vorlage der Belege ist der Zuwendungsempfänger nur auf Anforderung der Bewilligungsbehörde verpflichtet.</p> <p>Für Vorhaben, die in den Anwendungsbereich der ZBau fallen, gelten zusätzlich die Vorgaben der ZBau einschließlich der Baufachlichen Nebenbestimmungen (NBest-Bau).</p>	
---	--

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>7.6 Zu beachtende Vorschriften</p> <p>Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung, <u>und</u> die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die <u>VV zu §Regelungen des ThürVwVfG, die §§ 23, 44 ThürLHO und die §§ 48, 49 und 49a ThürVwVfG, hierzu erlassenen VV</u>, soweit <u>nicht</u> in dieser Richtlinie <u>keine</u> Abweichungen zugelassen <u>wurden</u><u>wurden</u> <u>sind</u>.</p> <p>Die Bewilligungsbehörde ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern und zu prüfen. Weiterhin ist sie berechtigt, die ordnungsgemäße Verwendung der Zuwendung zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen (§ 44 Abs. 1 ThürLHO). Das Prüfungsrecht des Thüringer Rechnungshofes (§ 91 ThürLHO) bleibt davon unberührt.</p> <p>Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, die hierfür erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Dies gilt auch für die Durchführung einer Erfolgskontrolle gemäß § 7 Abs. 5 ThürLHO.</p> <p><u>Die Zuschüsse sind Subventionen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuchs (StGB) sowie des Subventionsgesetzes (SubvG) vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037). Nach Thüringer Subventionsgesetz gelten die §§ 2-6 des SubvG in der jeweils gültigen Fassung.</u></p> <p><u>Für das Zuwendungsverfahren gelten die Vorschriften des § 264 Strafgesetzbuch (StGB), das Subventionsgesetz (SubvG) und das Thüringer Subventionsgesetz in den jeweils geltenden Fassungen. Sofern der Zuwendungsempfänger unrichtige oder unvollständige Angaben über subventionserhebliche Tatsachen macht oder Angaben über subventionserhebliche Tatsachen unterlässt, kann er sich nach § 264 StGB wegen Subventionsbetrugs strafbar machen. Subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB sind Tatsachen, die nach</u></p> <p class="list-item-l1"><u>a) dem Subventionszweck,</u></p> <p class="list-item-l1"><u>b) den Rechtsvorschriften, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien über die Subventionsvergabe sowie</u></p> <p class="list-item-l1"><u>c) den sonstigen Vergabevoraussetzungen</u></p> <p><u>für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen einer Subvention oder eines Subventionsvorteils erheblich und von der Bewilligungsbehörde als subventionserheblich bezeichnet worden sind (§ 2 SubvG).</u></p>	<p>redaktionelle Änderung</p> <p>Anpassung an Änderung ThürVwVfG</p> <p>Anpassung an aktuell übliche Fassung zum Subventionsgesetz</p>
--	--

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>7.7 Erfolgskontrolle (Controlling)</p> <p>Zur Überprüfung des Förderverlaufs, der Effektivität der Förderung und der Wirkung des Finanzmitteleinsatzes (Zielerreichung) wird im für den Erlass dieser RichtlinieInfrastruktur zuständigen Ministerium ein Controlling gemäß den VV zu § 23 ThürLHO durchgeführt. Basis bilden die unter Nummer 1.3 und Nummer 1.4 <u>dieser Richtlinie</u> benannten Ziele und Zielindikatoren. Die für das Fördercontrolling erforderlichen Daten werden von der Bewilligungsbehörde erhoben. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, für das Controlling erhebliche Auskünfte der Bewilligungsbehörde zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p> <p>redaktionelle Änderung</p>
<p>8. Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsregelung</p>	
<p>Diese Richtlinie tritt am 041. Januar 2023<u>2026</u> in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2025<u>2030</u> außer Kraft.</p> <p>Für eine Förderung im Jahr 2023 können 2026 werden die von den Antragstellern gemäß Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur (RL-KVI) vom 8. Oktober 2019<u>10. November 2022</u> (ThürStAnz Nr. 45/2019/50/2022 S. 1820<u>1511</u> ff) eingereichten Anmelde- bzw. Antragsunterlagen entsprechend der dortigen Verfahrensregelungen nach der RL-KVI vom 8. Oktober 2019 zu Grunde gelegt werden.</p> <p>Für Fördergegenstände dieser Richtlinie, die von der RL-KVI vom 8. Oktober 2019 nicht erfasst waren, können Bedarfserklärungen für das Jahr 2023 innerhalb von zwei Wochen nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie im Thüringer Staatsanzeiger auch formlos eingereicht werden.</p>	<p>Änderung entsprechend neuer VV zu § 44 ThürLHO.</p> <p>redaktionelle Änderungen</p> <p>Streichung, Übergangsregelung da nicht notwendig.</p>
<p>Erfurt,</p> <p><u>Susanna Karawanskij</u> <u>Ministerin</u><u>Steffen Schütz</u> <u>Minister</u> für <u>Digitales und</u> Infrastruktur <u>und Landwirtschaft</u></p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>Anlagen zur Richtlinie</p> <p>Ausführungsbestimmungen</p> <p>Anlage 1.1 Begriffs- und Ausführungsbestimmungen</p> <p>Anlage 1.2 Förderfähigkeit von Ausgaben; Berücksichtigung Anteile Dritter</p> <p>Anlage 1.3 Festlegungen zur Förderung von Dialog-Displays</p> <p>Formulare</p> <p>Anlage 2.1 Anmeldung</p> <p>Anlage 2.2.1 Antrag</p> <p>Anlage 2.2.2 Antrag Dialog-Display</p> <p>Anlage 2.3 Abrufantrag</p>	<p>redaktionelle Änderung</p> <p>Wegfall der Formulare der derzeit geltenden RL-KVI aufgrund Nutzung von ThAVEL (s. Begründung zu 7.2).</p>
<p>Anlage 1.1 Begriffs- und Ausführungsbestimmungen</p>	
<p>1 Begriffsbestimmungen</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

1.1 Verkehrswichtige innerörtliche Straßen Darunter fallen Hauptverkehrsstraßen (lokal besonders verkehrswichtige Straßen innerhalb der Ortslage für überwiegend örtlich durchgehenden Verkehr mit Knotenpunkten und Zufahrten zu anliegenden Grundstücken, die in der Regel gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen bevorrechtigt sind). Dazu zählen auch Sammelstraßen (anbaufreie oder anbaufähige Gemeindestraßen), soweit diese maßgeblich den Verkehr zwischen Anliegerstraßen und Hauptverkehrsstraßen übernehmen. Es muss sich um Straßen mit maßgebender Verbindungsfunction handeln.	
1.2 Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz Sie dienen dem Anschluss von Gebieten mit größerem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Netz. Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören z. B. Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen, ferner wichtige Bahnhöfe, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze sowie Güterverkehrszentren.	
1.3 Ortsverbindungsstraßen Sie dienen als Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen.	
1.4 Verbindungsstraßen zu Kleinsiedlungsgebieten mit begrenztem Ausbaustandard Sie dienen der Erreichbarkeit eines Baugebietes mit Wohngebäuden sowie landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen (gemäß § 2 Baunutzungsverordnung). Kleinsiedlungsgebiete befinden sich in der Regel außerhalb der eigentlichen Wohnbebauung eines Ortes.	
1.5 Anliegerstraße / Erschließungsstraße Anlieger- und Erschließungsstraßen sind öffentliche Straßen, die hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihr gelegenen Grundstücken bestimmt sind.	
1.6 Kommunale Sonderbaulast Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen oder unselbständige Radwege, Rad-/Gehwege sowie für Radfahrer freigegebene Gehwege an Landesstraßen stehen in kommunaler Sonderbaulast, sofern die Straßenbaulast für deren Planung und Neubau gemäß § 44 Abs. 1 Thüringer Straßengesetz auf die Kommune übertragen wurde. Mit Verkehrsfreigabe wird das Land Straßenbaulastträger.	
1.7 Bauformen: Straße	
1.7.1 Neubau Erstmalige Herstellung einer Straße.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

1.7.2 Um- und Ausbau	
Um- und Ausbau ist die Verbesserung des Verkehrswertes durch eine Neuaufteilung bzw. Verbreiterung der Verkehrsflächen (Anpassung im Lage-/ Höhenplan, Umprofilierung) oder Erhöhung der Belastbarkeit bzw. Tragfähigkeit von Verkehrsflächen (höhere Belastungsklasse) oder die Erweiterung der vorhandenen Kapazität einer Straße, z. B. durch Anbau eines Fahrstreifens an eine bestehende Straße.	
1.7.3 Bauliche Erhaltungsmaßnahmen	
Im Sinne dieser Richtlinie erfolgt keine Förderung der baulichen Unterhaltung (Instandhaltung) sowie von Teilen der Instandsetzung (Oberflächenbehandlungen und Rückverformungen) nach den Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen, Ausgabe 2001 (RPE-Stra 01). Folgende bauliche Erhaltungsmaßnahmen nach RPE-Stra 01 werden gefördert:	redaktionelle Änderung
1.7.3.1 Instandsetzung	
Dies sind bauliche Maßnahmen zur Substanzerhaltung oder zur Verbesserung von Oberflächeneigenschaften von Verkehrsflächen, die auf zusammenhängenden Flächen in der Regel in Fahrstreifenbreite bis zu einer Dicke von 4 cm ausgeführt werden. Hierzu zählen I1 und I2 Maßnahmen nach RPE-Stra 01, ausgenommen Oberflächenbehandlungen und Rückverformungen.	
1.7.3.2 Erneuerung	
Diese sind bauliche Maßnahmen zur vollständigen Wiederherstellung einer Verkehrsflächenbefestigung oder Teilen davon, sofern mehr als nur die Deckschicht betroffen ist. Dies kann durch Aufbringen neuer Schichten auf die vorhandene Befestigung im Hocheinbau oder durch Ersatz entsprechender Schichten im Tiefeinbau oder durch Kombination von Hoch- und Tiefeinbau erfolgen. Hierzu zählen E1 und E2 Maßnahmen nach RPE-Stra 01. Sind Maßnahmen über den gebundenen Oberbau hinaus erforderlich, so sind die Bestimmungen zur Erneuerung von Verkehrsflächen nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) zu berücksichtigen.	
1.7.3.3 Randstabilisierung	
Dies sind Maßnahmen zur Stabilisierung der Randbereiche in Verbindung mit Erhaltungsmaßnahmen nach Nummer 1.7.3.1 und Nummer 1.7.3.2- dieser Anlage. Sie sind durchzuführen bei Randabbrüchen. Neben dem weiter zu verwendenden Teil des vorhandenen Straßenkörpers ist der erforderliche Mindestoberbau nach RStO vorzusehen. Die Breite der zu stabilisierenden Randbereiche soll maximal 1 m betragen. In Abhängigkeit vom Schadensbild können Randverstärkungen ein- oder beidseitig erforderlich sein und ganz oder teilweise neben der vorhandenen Fahrbahn oder innerhalb des ursprünglichen Randbereiches liegen.	redaktionelle Änderung

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

1.8 Bauformen: Ingenieurbauwerke Zu den nach dieser Richtlinie förderfähigen Ingenieurbauwerken zählen die Ingenieurbauwerke gemäß Abschnitt 3.1 der DIN 1076.	
1.8.1 Neubau Der Neubau ist die Errichtung eines Bauwerkes in bestehenden oder neuen Straßen, ohne dass ein Vorgängerbauwerk existierte.	
1.8.2 Um- und Ausbau Die Erweiterung ist eine bauliche Veränderung des Bauwerks unter Verwendung von Bauteilen des Vorläuferbauwerks oder die bauliche Veränderung der Tragkonstruktion zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bauwerks hinsichtlich der geometrischen Hauptabmessungen.	
1.8.3 Bauwerkserhaltung- Umfasst Maßnahmen der Modernisierung, Instandsetzung und Unterhaltung eines Bauwerks bzw. einzelner Bauwerksteile. Auf Grundlage dieser Richtlinie erfolgt keine Förderung der betrieblichen und baulichen Unterhaltung nach den Richtlinien für die strategische Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken (RPE-ING). Folgende bauliche Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken nach RPE-ING werden gefördert- <i>redaktionelle Änderung</i>	<i>redaktionelle Änderung</i>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>1.8.3.1 Modernisierung</p> <p>Die Modernisierung beinhaltet alle bauliche baulichen Maßnahmen im Umfang einer Verstärkung oder Erneuerung mit Anpassung an aktuelle technische Standards.</p> <p><i>Verstärkung</i></p> <p>Unter einer Verstärkung sind bauliche Maßnahmen zu verstehen, die eine Tragfähigkeitsverbesserung über die Ursprungstragfähigkeit hinaus beinhalten. Verstärkungen werden i. d. R. in Verbindung mit der Erneuerung oder Ergänzung von einer oder von mehreren Bauteilen oder Bauteilgruppen durchgeführt.</p> <p><i>Erneuerung</i></p> <p>Die Erneuerung beinhaltet bauliche Maßnahmen der Teilerneuerung oder des Ersatzneubaus.</p> <p>Die Teilerneuerungen beinhalten die Erneuerung einzelner (z. B. Überbauerneuerung) oder mehrerer Bauteilgruppen mit deutlicher Erhöhung des Gebrauchswertes. (z. B. leistungsfähigere Schutzeinrichtungen und/oder Kappen, was zu einer wesentlichen Verbesserung gegenüber dem Ursprungsbauwerk führt; verbunden damit ist eine Gebrauchswerterhöhung). Der Ersatzneubau entspricht dem Ersetzen eines vorhandenen Bauwerks durch ein neues Bauwerk ohne kapazitive Erweiterung. Da sich im Laufe der Nutzung des Altbauwerks sowohl die Tragfähigkeitsanforderungen als auch die Nutzungsanforderungen hinsichtlich des Umweltschutzes, des Lärmschutzes, der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts nicht unerheblich verändert haben können, geht der Aufwand u. U. weit über das Maß einer bloßen Wiederherstellung des Ursprungsbauwerks hinaus.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>1.8.3.2 Instandsetzung</p> <p>Eine Instandsetzung ist die Summe baulicher Maßnahmen größeren Umfangs, die der Wiederherstellung des planmäßigen Zustandes eines Bauwerks oder seiner Bauteile dienen; eine. Eine Gebrauchswerterhöhung ist damit nicht verbunden.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>2 Ausführungsbestimmungen</p>	
<p>2.1 Planung / Ausführung</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>Verkehrsanlagen</p> <p>Die Bauentwürfe für Zuwendungsmaßnahmen des kommunalen Straßenbaus sind auf der Grundlage der Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE), einschließlich der erforderlichen Fachbeiträge, aufzustellen.</p> <p>Bei Maßnahmen, die ohne ausführliche Entwurfsunterlagen durchgeführt werden können, genügt, in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde, ein vereinfachter Entwurf.</p> <p>Bei Um- und Ausbaumaßnahmen sowie baulichen Erhaltungsmaßnahmen sind die zur Festlegung einer technisch und wirtschaftlich zweckmäßigen Bauweise erforderlichen Untersuchungen durchzuführen. Die allgemein anerkannten Regeln der Technik sind anzuwenden, Abweichungen sind in geeigneter Form zu dokumentieren und zu begründen.</p> <p>Dabei ist die strukturelle Substanz der vorhandenen Befestigung nachzuweisen. Die Bewertung hat durch eine im Freistaat Thüringen nach <u>der Richtlinie</u> <u>den Richtlinien</u> für die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau (RAP Stra) für Asphalt anerkannte Prüfstelle unter Berücksichtigung der künftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung zu erfolgen. Auf dieser Grundlage ist durch die Prüfstelle eine entsprechende Empfehlung zur Erhaltungsart (Instandsetzung oder Erneuerung) abzugeben. Diese ist in der Planung zu berücksichtigen. Abweichungen davon sind in den Planungs- bzw. Antragsunterlagen zu begründen.</p> <p>Die Abnahme und Abrechnung einschließlich Kontrollprüfungen von Asphaltenschichten haben grundsätzlich gemäß den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt (ZTV Asphalt-StB) und den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen - Asphaltbauweisen (ZTV BEA-StB) zu erfolgen. Die Durchführung der Kontrollprüfungen ist nur an eine nach RAP Stra für Asphalt anerkannte Prüfstelle zu vergeben.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>Ingenieurbauwerke</p> <p>Bei der Aufstellung von Bauwerksentwürfen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden, Abweichungen sind in geeigneter Form zu dokumentieren und zu begründen.</p> <p>Bei Bauwerksentwürfen, die in einem besonderen Gestaltungskonzept oder einer vom Bauherren vorgegebenen Bauart konzipiert werden, sind Fiktiventwürfe einzureichen. Der Fiktiventwurf plant die wirtschaftlichste Variante und dient als Grundlage der Festlegung der Förderhöhe.</p> <p>Für Straßenbau- und Ingenieurbauwerksvorhaben sind grundsätzlich Stellungnahmen / Genehmigungen Dritter sowie Vereinbarungen mit Dritten zum Vorhaben vorzulegen (z. B. Untere Wasserbehörde, kommunaler Beauftragter für Menschen mit Behinderungen, bei Kreuzungsbauwerken der Baulasträger der</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

betroffenen Einrichtung, Straßenverkehrsbehörde) und bei der Entwurfserstellung zu berücksichtigen.	
<p>2.2 Befestigung von Verkehrsflächen</p> <p>Für die einzelnen Verkehrsflächen werden die Ausgaben für folgende Befestigungsarten als zuwendungsfähig anerkannt:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Fahrbahn:<ul style="list-style-type: none">- Asphalt- Beton bei Busverkehrsflächenb) Gehwege:<ul style="list-style-type: none">- Asphalt- Betonpflaster/-platten grauc) Radwege und kombinierte Geh-/Radwege:<ul style="list-style-type: none">- Asphalt (auch farbig)- Betonpflaster grau oder farbigd) Parkflächen:<ul style="list-style-type: none">- Asphalt- Betonpflaster graue) Mehrzweckstreifen / Standstreifen:<ul style="list-style-type: none">- Asphaltf) Grundstückszufahrten:<ul style="list-style-type: none">- Asphalt- Betonpflaster graug) Pflasterrinnen/-zeilen oder Reihen am Hochbord:<ul style="list-style-type: none">- Betonpflaster grau und Natursteinpflaster (im Bereich von Überquerungsstellen für Fußgänger Natursteinpflaster mit geschnittener Oberfläche oder gleichwertiger Oberflächenqualität)h) Gussasphaltrinnen am Hochbordi) Pflastermulden:<ul style="list-style-type: none">- Betonpflaster grau und Natursteinpflaster- Muldensteine aus Betonj) Fahrbahnrandeinfassungen:<ul style="list-style-type: none">- Betonborde- Granitbordek) Randeinfassung Gehweg, Radweg:<ul style="list-style-type: none">- Borde, Kantensteine und Pflasterzeilen aus Beton und Granit <p>Betonpflastersteine und Betonplatten sind nur in einfacher Ausführung förderfähig.</p> <p>Zur Herstellung von visuellen Kontrasten zwischen Fahrbahn und Gehweg / Bord wird statt grau auch die Farbe anthrazit als zuwendungsfähig anerkannt.</p> <p>Die Ausgaben für andere Befestigungsarten werden nur dann als zuwendungsfähig anerkannt, wenn sie in gleicher Höhe oder niedriger gegenüber den Ausgaben für die vorgenannten Befestigungsarten nachgewiesen werden können oder entsprechende denkmalrechtliche Auflagen vorliegen. Hierbei sind ebenfalls die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu beachten.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p> <p>redaktionelle Änderung</p> <p>redaktionelle Änderung</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>2.3 Bemessung von Verkehrsflächen</p> <p>2.3.1 Fahrbahnen</p> <p>Die Bemessung des Regelquerschnitts soll entsprechend der Richtlinien <ins><u>Richtlinien</u></ins> für die Anlage von Landstraßen (RAL) bzw. der Richtlinien <ins><u>Richtlinien</u></ins> für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) erfolgen.</p> <p>Der Regelquerschnitt kann nur in begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden insbesondere bei Straßenbauvorhaben nach den Nummern 2.1.4, 2.1.7 und 2.1.10 dieser Richtlinie.</p> <p>Die Belastungsklasse für die Verkehrsfläche ist nach den RStO zu bestimmen. Bei der Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus gemäß RStO ist die detaillierte Karte der Frosteinwirkungszonen für den Freistaat Thüringen anzuwenden.</p> <p>Das Erfordernis, Verkehrsflächen für besondere Beanspruchungen nach Abschnitt 2.6 der RStO oder aufgehelle Decksschichten herzustellen, ist zu begründen.</p>	<p>redaktionelle Änderung</p> <p>Streichung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>
<p>2.3.2 Geh- und Radwege</p> <p>Die Bemessung der Geh- und Radwege soll entsprechend den technischen Baubestimmungen erfolgen, hierzu gehören insbesondere die RASt, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Die Belange der Barrierefreiheit sind entsprechend den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (DIN 18040-3) zu berücksichtigen.</p> <p>Der Regelquerschnitt kann nur in begründeten Ausnahmefällen über- oder unterschritten werden.</p> <p>Die Ermittlung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus ist gemäß RStO durchzuführen.</p> <p>Die Herstellung von zuwendungsfähigen Geh- und Radwegen an Straßen soll in der Regel zeitgleich mit dem Ausbau der Fahrbahn erfolgen.</p> <p>Für räumlich von der Fahrbahn getrennte und nicht vom Kraftfahrzeugverkehr befahrenen Radwegen kann abweichend von der RStO bei feinkörnigen Erdstoffen ein dauerhafter Verformungsmodul Ev2 von $\geq 25 \text{ MN/m}^2$ auf dem Planum als ausreichend angesehen werden. Diese Variante bietet die Möglichkeit kostenaufwendige Maßnahmen des Erdstoffaustausches bzw. der Bodenbehandlung mit Bindemitteln zu vermeiden oder zu verringern. Für die Frostschutzschicht ist in diesen Fällen lediglich der Verdichtungsgrad (Dpr) nachzuweisen. Bei der Bemessung der Dicke des frostsicheren Oberbaus gemäß RStO sind ungünstige Klimaeinflüsse und Wasserverhältnisse zu berücksichtigen.</p> <p>Radfahrstreifen / Schutzstreifen können gefördert werden, wenn die äußeren Randbedingungen, wie z. B. Kfz-Belastung,</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

Schwerverkehrsanteil oder gefahrene Geschwindigkeiten Radfahrstreifen / Schutzstreifen gefahrlos zulassen. Erfordert die Herstellung des Radfahrstreifens / Schutzstreifens das Abfräsen und Erneuern der Deckschicht im gesamten Fahrbahnbereich, wird bei den Ausgaben der Deckschicht ein Wertausgleich in Höhe von 50 % als nicht zuwendungsfähig abgesetzt.	
2.4 Radverkehrswegweisung Bei der Radverkehrswegweisung sind die Vorgaben <u>des Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR)</u> sowie der Richtlinie zur <u>Radverkehrswegweisung</u> im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL) zu beachten. <u>Die Richtlinie ist im Internet unter der Adresse http://www.radverkehr.thueringen.de veröffentlicht.</u>	Änderung infolge Neufassung M WBR
2.5 Fahrradabstellanlagen Bei Fahrradabstellanlagen sind insbesondere die „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu beachten.	
2.6 Bike+Ride-Anlagen Bei Bike+Ride-Anlagen sind die entsprechenden Vorgaben des gültigen Radverkehrskonzepts für den Freistaat Thüringen sowie die „Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)“ der FGSV zu beachten.	
2.7 Park+Ride-Anlagen Bei Park+Ride-Anlagen sind insbesondere die „Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)“ der FGSV zu beachten.	
2.8 Konzepte für den Rad- und Fußgängerverkehr Konzepte für den Rad- und Fußgängerverkehr dienen grundsätzlich der Netzplanung bzw. der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen. Sie sollen die Umsetzung investiver Maßnahmen des Rad- und Fußgängerverkehrs vorbereiten.	
2.9 ÖPNV-Anlagen (Bereich Straßenpersonennahverkehr) Bei ÖPNV-Anlagen sind insbesondere die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ der FGSV und der DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ zu beachten.	
3 Regelwerke Die in dieser Anlage genannten Regelwerke finden in der jeweils geltenden Fassung Anwendung.	
Anlage 1.2 Förderfähigkeit von Ausgaben, Berücksichtigung Anteile Dritter	
1 Grundsätze	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

1.1 Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben eines Fördervorhabens gehören die Grunderwerbskosten, Planungskosten und Baukosten entsprechend der Regelungen in den Nummern 2, 3 und 4 dieser Anlage.	
1.2 Zu den nicht zuwendungsfähigen Ausgaben gehören insbesondere:	
1.2.1 Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist sowie Vorteile, die dem Träger des Vorhabens neben der Erreichung des Zuwendungszwecks entstehen,	
1.2.2 Kosten für die Unterhaltung der Verkehrsanlage sowie Ablösebeträge für Unterhaltungsmehrkosten,	
1.2.3 Verwaltungsausgaben, soweit es sich nicht um Maßnahmen nach Nummer 2.1.8 der Richtlinie handelt,	
1.2.4 Reparatur- und Wartungskosten,	
1.2.5 Finanzierungskosten, Kosten für Baurechtsstreite des Zuwendungsempfängers,	
1.2.6 Kosten für Haushalts- und Kassenführung sowie Rechnungslegung,	
1.2.7 Aufwendungen für Übernachtung, Verpflegung und Spesen.	
2 Grunderwerbskosten	
2.1 Bei einem Grundstück, das dauernd und unmittelbar für das Fördervorhaben verwendet wird, sind die Grunderwerbskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit zuwendungsfähig.	
2.2 Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind die Grunderwerbskosten zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären oder der Verkehrswert des Tauschgrundstückes, wenn dieser niedriger ist.	
2.3 Zu den zuwendungsfähigen Grunderwerbskosten gehören insbesondere:	
2.3.1 der Grundstückskaufpreis einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen im Rahmen des Verkehrswertes,	
2.3.2 Ablösungsbeiträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten,	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

2.3.3 Entschädigungen (einschließlich Nutzungsentschädigung bei vorübergehender Inanspruchnahme),	
2.3.4 Notargebühren,	
2.3.5 Vermessungskosten,	
2.3.6 Kataster- und Grundbuchamtsgebühren,	
2.3.7 Ausgaben für grunderwerbsbezogene Gutachten (z. B. Wertermittlung),	
2.3.8 Grunderwerbssteuer.	
2.4 Zu den nicht zuwendungsfähigen Grunderwerbskosten gehören z. B. Maklergebühren.	
2.5 Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 2.1 bis 2.3 dieser Anlage entsprechend.	
<p>2.6 Soweit ein fristgerechter Verwendungsnachweis für bewilligte Grunderwerbs- und Schlussvermessungskosten aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Grunderwerbsvorgangs nicht erbracht werden kann, kann die Behörde eine Pauschale als zuwendungsfähige Ausgabe festsetzen. Damit sind alle zuwendungsfähigen Kosten abgegolten.</p> <p>Der Grundstückskaufpreis wird aufgrund Bodenrichtwertkarte ermittelt. Notarkosten können auf Grundlage eines vorgelegten Kostenangebots berücksichtigt werden.</p> <p>Für die Schlussvermessung gelten folgende Pauschalbeträge je volle oder angefangene 50 m Länge einer zusammenhängenden Vermessung / Eigentumsübertragung:</p> <p>Für eine Straßenseite:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ortslage: 1.350 € – freie Strecke: 1.050 € <p>Für beide Straßenseiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ortslage: 2.400 € – freie Strecke: 1.550 € 	
3 Planungskosten	
3.1 Zuwendungsfähig sind Planungsausgaben nach HOAI in Höhe von 10 % der Auftragssumme (laut Zuschlagserteilung) für die zu fördernde Bauleistung.	
3.2 Unabhängig von Nummer 3.1 dieser Anlage sind Kosten für Baugrundgutachten (Bodenerkundungs- und Altlastenuntersuchungen) und planungsbegleitende Vermessung in voller Höhe förderfähig.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

3.3 Werden die Leistungsphase 5 der Objektplanung Ingenieurbauwerke und die Leistungsphasen 4 und 5 der Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke bereits vor der Vergabe der Bauausführung erbracht, sind diese nur zuwendungsfähig, wenn Gründe für die vorgezogene Genehmigungs- und Ausführungsplanung vorliegen (z. B. denkmalschutzrechtliche Belange, schwierige Instandsetzungsdetails, unübliche Bemessungszustände oder Ähnliches). Diese Gründe sind mit der Antragstellung anzugeben.	
3.4 Zu den nicht zuwendungsfähigen Planungsausgaben gehören insbesondere: Studien und Konzepte (außer bei Vorhaben nach Nummer 2.2.12 der Richtlinie).	
4 Baukosten	
4.1 Zuwendungsfähig sind grundsätzlich nur erforderliche Ausgaben für Leistungen, die in direktem Zusammenhang mit der Realisierung des förderfähigen Vorhabens nach Nummer 2 der Richtlinie stehen. Zu diesen Leistungen werden auch gerechnet:	
4.1.1 Haftpflicht- und Bauwesenversicherung Bauleistungsversicherung ,	redaktionelle Änderung
4.1.2 Vermessungsarbeiten des Auftragnehmers,	
4.1.3 Baugrunduntersuchungen und weitere Gutachten, die während der Baudurchführung notwendig werden,	
4.1.4 Baufeldfreimachung einschließlich Abbruch und Kampfmittelbeseitigung,	
4.1.5 Bestandsaufnahmen zur Beweissicherung vor Baubeginn nach § 3 Abs. 4 Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen Teil B: Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen (VOB/B) durch einen Sachverständigen,	
4.1.6 Kosten für archäologische Untersuchungen,	
4.1.7 Kosten für verkehrstechnische Unterlagen bei Lichtsignalanlagen,	
4.1.8 Ausführungsstatik einschließlich Statik für Baubehelfe / Prüfstatik,	
4.1.9 Genehmigungen, die der Auftragnehmer zur Durchführung des Fördervorhabens einzuholen verpflichtet ist,	
4.1.10 Kontroll- und Eignungsprüfungen zur Qualitäts- und Gütesicherung,	
4.1.11 gesetzlich vorgeschriebene Abnahmen durch Aufsichtsbehörden und Aufsichtsinstitutionen,	
4.1.12 Herstellen der Projektdokumentation (Bestandsunterlagen),	
4.1.13 Einrichtung von Umleitungsstrecken und Einsatz von Behelfsbrücken,	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

4.1.14 kommunale Kostenanteile für Leistungen der Versorgungsunternehmen im Rahmen der zu fördernden Maßnahme gemäß bestehender Konzessionsverträge,	
4.1.15 Brand- und Schutzanlagen,	
4.1.16 Lärmschutzmaßnahmen,	
4.1.17 Amphibiendurchlässe,	
4.1.18 bedarfsgerechte Mitverlegung von geeigneten passiven Netzinfrastrukturen für ein Netz mit sehr hoher Kapazität (§ 146 Abs. 2 Telekommunikationsgesetz),	
4.1.19 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	redaktionelle Änderung
4.1.20 Kosten bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht, soweit Regressansprüche nicht realisiert werden können,	
4.1.21 Beleuchtungsanlagen für Gehwege und ÖPNV-Anlagen	redaktionelle Änderung
4.1.22 Kostenbeteiligung des kommunalen Straßenbaulastträgers nach § 23 Abs. 5 ThürStrG für eine auch der Fahrbahnentwässerung dienende Abwasseranlage, die der Abwasserentsorgungspflichtige neu errichtet oder erneuert hat. Die Höhe der in den Ortsdurchfahrtenrichtlinien festgesetzten Pauschalen ist Grundlage der Förderung. Derartige Kosten sind auch dann zuwendungsfähig, wenn sie im Zeitraum bis zu fünf Jahren vor Beginn der Zuwendungsmaßnahme geleistet wurden.	
4.1.23 Straßenbegleitgrün (Erstbepflanzungen einschließlich Entwicklungspflegearbeiten, soweit diese innerhalb des Bewilligungszeitraums vertraglich gebunden werden). Soweit ein fristgerechter VerwendungsNachweis für die bewilligte Entwicklungspflege aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Pflegezeitraums nicht erbracht werden kann, legt die Behörde die zuwendungsfähigen Kosten auf Grundlage des Auftrags-Leistungsverzeichnisses fest. <u>In der Regel erstreckt sich der Fertigstellungs- und Entwicklungszeitraum für Neupflanzungen auf die ersten drei Jahre nach Pflanzung. Demgemäß beschränkt sich die Bewilligung auch nur auf den Zeitraum von drei Jahren.</u>	Klarstellung entsprechend Regelwerk
4.1.24 Eigenleistungen (nachgewiesene Material- und Transportkosten, ohne Arbeitskosten),	
4.1.25 Untersuchungs- und Messeinrichtungen zur Unterstützung des Bauverfahrens / Dauermesseinrichtungen für Zustandsüberwachung nach Inbetriebnahme.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>4.2 Unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind in der Regel einfache und zweckmäßige Ausführungen der Vorhaben zuwendungsfähig. Die Bewilligungsbehörde legt entsprechende zuwendungsfähige Richtwerte / Kostenobergrenzen fest (z. B. für Oberflächenbefestigungen). Nur in begründeten Ausnahmefällen können höherwertige Materialien gefördert werden (z. B. Auflagen durch die Denkmalpflege). <u>Einnahmen aus dem Erlös oder der Wert von den bei der Maßnahme angefallenen wieder verwendbaren Altbaustoffen (zum Beispiel: Pflaster, Bordsteine, Stahlschrott eines Brückenabisses)</u> sind zu berücksichtigen.</p>	<p>redaktionelle Anpassung, Absatz wurde innerhalb der Anlage verschoben</p>
<p>4.3 Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere Ausgaben für:</p>	
<p>4.3.1 Leistungen die auf Planungsfehler zurückzuführen sind,</p>	
<p>4.3.2 Leistungen für zweckfremde Anlagen,</p>	
<p>4.3.3 Betriebserschwerisse beim Träger des Vorhabens bzw. Verkehrsträger, die durch das Vorhaben verursacht werden,</p>	
<p>4.3.4 Ersatzteile, Werkzeuge und Reservegeräte,</p>	
<p>4.3.5 Künstlerische Ausgestaltung,</p>	
<p>4.3.6 Städtebauliche Mehraufwendungen,</p>	
<p>4.3.7 Werbematerial (z. B. Bau- und Firmenschilder), Beschriftungen,</p>	
<p>4.3.8 Ausgaben für die lagemäßigen Änderungen <u>und Sicherung</u> bestehender Straßenbeleuchtungsanlagen und Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Abwasser mit Ausnahme Straßenentwässerung), sofern sie das betroffene Versorgungsunternehmen oder der Verkehrsbetrieb nach dem Grundsatz der Folgepflicht selbst zu tragen hat,</p>	<p>redaktionelle Änderung</p>
<p>4.3.9 Schadenersatz, Mängelbeseitigung,</p>	
<p>4.3.10 Aufstellen von Betriebsvorschriften und Anweisungen,</p>	
<p>4.3.11 Ausrichten von Ausstellungen, Grundsteinlegungen, Richtfesten und Inbetriebnahmen sowie Kosten für Besucherkanzeln und Besichtigungstribünen,</p>	
<p>4.3.12 Kosten für Beratungen und Folgeschulungen.</p>	
<p>5 Beiträge Dritter</p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<u>5.1</u> Grundsatz Ausgaben, die ein anderer als der Zuwendungsempfänger zu tragen verpflichtet ist sowie Vorteile, die dem Träger des Vorhabens neben der Erreichung des Zuwendungszwecks entstehen, sind von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen. Hierzu zählen insbesondere:	redaktionelle Anpassung
<u>5.45.1.1</u> Vorteilsausgleichsbeträge, die der Zuwendungsempfänger von einem (Kreuzungs-) Beteiligten erhält bzw. zu verlangen berechtigt ist (z. B. nach § 12 EKrG),	redaktionelle Anpassung
<u>5.25.1.2</u> Beiträge, die der Zuwendungsempfänger vom Träger der Straßenbaulast zu den Kosten für die Erstellung des Hochbords (Hochbordbeiträge) erhält bzw. zu verlangen berechtigt ist.	redaktionelle Anpassung
<u>5.3</u> Einnahmen aus dem Erlös oder der Wert von den bei der Maßnahme angefallenen wieder verwendbaren Altbaustoffen (zum Beispiel: Pflaster, Bordsteine, Stahlschrott eines Brückenabisses),	redaktionelle Anpassung, Absatz wurde innerhalb der Anlage verschoben (vgl. 4.2)
<u>5.45.1.3</u> Erschließungsbeiträge Sofern gemeindliche Verkehrsanlagen, die nach dieser Richtlinie gefördert werden können, auch Erschließungsanlagen im Sinne des Baugesetzbuches sind, können nur die Anteile gefördert werden, die nicht dem Erschließungsaufwand nach § 128 Baugesetzbuch zuzurechnen sind. Der Erschließungsaufwand ist zu ermitteln und nachzuweisen.	redaktionelle Anpassung
<u>5.55.1.4</u> Ausgleichszahlungen nach § 21b Abs. 7, 8 des Thüringer Kommunalabgabengesetzes, die der Zuwendungsempfänger zu erhalten berechtigt ist.	redaktionelle Anpassung
<u>5.65.1.5</u> Die unter den Nummern <u>5.41.3</u> und <u>5.51.4</u> dieser Anlage ermittelten Beträge sind der Abrechnung zugrunde zu legen.	redaktionelle Anpassung
<u>5.2</u> Keine Beiträge Dritter sind:	redaktionelle Anpassung
<u>5.2.1</u> Zuschüsse nach § 17 EKrG sind keine Beiträge Dritter.	redaktionelle Anpassung
<u>5.2.2</u> Zuschüsse von ÖPNV-Aufgabenträgern (Landkreise), sofern beim Zuwendungs-empfänger ein Eigenanteil von 10 % verbleibt.	Ergänzung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.
6 Wertausgleich für Straßenbaumaßnahmen	
6.1 Grundsätze	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

6.1.1 Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben einer nach der Richtlinie geförderten Maßnahme ist ein Wertausgleich zu berücksichtigen, wenn im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Maßnahme andere Verkehrswege oder -anlagen oder sonstige Anlagen verlegt, verändert oder erneuert werden, ohne dass für deren Träger Folgepflicht besteht und dadurch bei diesen eine Wertsteigerung oder -minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegung des nächsten Erneuerungstermins eintritt.	
6.1.2 Dieser Grundsatz findet keine Anwendung, soweit kreuzungsrechtliche Bestimmungen (FStrG, ThürStrG, WaStrG und EKrG) für einen Wertausgleich etwas anderes bestimmen.	
6.2 Ausnahmen	
Ein Wertausgleich entfällt,	
<p>6.2.1 soweit in notwendigem Umfang</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden, - Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die nach Nummer 2 dieser Richtlinie selbst förderungsfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden, - zusätzliche Anlageteile lediglich infolge der Maßnahme erstellt werden müssen (z. B. bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern oder Rohrmehrängen). 	
<p>6.2.2 wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmen keinen Vorteil oder Nachteil bringt. Dies wird z. B. dann der Fall sein, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials lediglich verlegt wird, - lediglich ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlage nicht ausgespart werden kann. 	
<p>6.3 Folgepflicht</p> <p>Die Regelung des Wertausgleiches findet ebenfalls keine Anwendung, wenn bei Anlagen Dritter Folgepflicht besteht oder der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. Sofern der Dritte aufgrund eines bestehenden Vertrages nur einen Teil der Kosten für einen Wertausgleich zu übernehmen hat, ist dieser Anteil bei der Festsetzung des Wertausgleichs anzurechnen.</p>	
6.4 Ermittlung des Wertausgleichs bei Ver- und Entsorgungsanlagen sowie bei Fernmeldeanlagen (auch Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen)	
6.4.1 Bei Ver- und Entsorgungsanlagen sind in der Regel als Wertausgleich pauschal 40 % der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anzusetzen. Bei Telekommunikationslinien beträgt der Wertausgleich pauschal 20 % der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung.	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>6.4.2 In diesen 40 % bzw. 20 % sind auch enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage, - Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung, - Wertminderung. <p>Der Wert der anfallenden Stoffe ist gesondert zu berücksichtigen.</p>	
<p>6.5 Ermittlung des Wertausgleichs bei anderen Anlagen</p> <p>Für andere Anlagen ist ebenfalls eine pauschale Abrechnung nach Nummer 6.4 dieser Anlage möglich. In besonderen Fällen kann die Bewilligungsbehörde zusätzliche Regelungen treffen, um den Wertausgleich angemessen zu berücksichtigen.</p>	
<p>7 Zuständigkeit in Zweifelsfragen</p> <p>In Zweifelsfragen entscheidet die Bewilligungsbehörde, welcher Ausgabeart die entstandenen Ausgaben zuzurechnen sind.</p>	
<p>Anlage 1.3 Festlegungen zur Förderung von Dialog-Displays</p>	
<p>1 Begriff und Zweck</p> <p>Bei den Dialog-Displays handelt es sich um Geräte, die dem Fahrzeugführer eine Rückmeldung durch Aufleuchten eines auf das jeweilige Geschwindigkeitsverhalten abgestimmten Motivs oder Schriftzugs geben. Eine alleinige Rückmeldung der gefahrenen Geschwindigkeit erfolgt nicht.</p> <p>Ziel ist es, mit Hilfe der Dialog-Displays nach dem sogenannten Lob- und Tadel-Prinzip dazu beizutragen, dass die straßenverkehrsrechtlich vorgesehenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden, um dadurch die Verkehrssicherheit in den Thüringer Kommunen zu erhöhen.</p> <p>Insbesondere im nachgelagerten Straßennetz mit geringerem Verkehrsaufkommen soll die Sicherheit <u>vor allem</u> von <u>schwächeren Fußgängern und Radfahrern, insbesondere mobilitätseingeschränkten</u> Verkehrsteilnehmern, erhöht werden, <u>zum Beispiel: Kinder, Ältere, Rollstuhlnutzende, Blinde und Sehbehinderte sowie generell Fußgänger und Radfahrer.</u></p>	<p>Zur Entbürokratisierung Regelung verschlankt.</p>
<p>2 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen</p>	
<p>2.1 Antragsberechtigt sind Thüringer Kommunen, denen nicht bereits im Rahmen der Dialog-Display-Förderung in den letzten <u>fünfdrei</u> Kalenderjahren vor dem Jahr der Antragstellung eine Zuwendung bewilligt wurde.</p>	<p>Änderung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>2.2 Dialog-Displays können <u>insoweit</u> gefördert werden, wenn an mindestens <u>zwei</u> einem möglichen <u>EinsatzortenStandort</u> innerhalb der Kommune (<u>Standort 1 und 2</u>) nachfolgende Voraussetzungen vorliegen:</p>	<p>Ziffer 2.2 wurde zur Entbürokratisierung verschlankt bzw. redaktionell geändert.</p>
<p>Der Einsatz des Dialog-Displays erfolgt innerorts an einer Straße, unabhängig <u>vom Straßenbaulastträgervon deren Straßenbaulast</u>, mit nur einem Fahrstreifen pro Richtung und <u>die straßenverkehrsrechtlich zulässigeeiner zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt unterbis zu 50 km/h (z. B. Tempo 30-Zonen)</u>. Abweichend davon darf diese auch genau 50 km/h betragen, wenn entweder 15 % aller Kraftfahrer eine Geschwindigkeit von mindestens 55 km/h überschreiten (Geschwindigkeitskontrollen) oder wenn eines der folgenden Gefahrzeichen gemäß Verkehrszeichenkatalog angeordnet ist: Zeichen 131 (Lichtzeichenanlage), Zeichen 133 (Fußgänger), Zeichen 101-11/ 21 (Fußgängerüberweg), Zeichen 136 (Kinder) oder Zeichen 138 (Radverkehr). Als Indiz für mögliche Geschwindigkeitsüberschreitungen nach Satz 2 kann im Einzelfall die bauliche und örtliche Spezifik der Straße dienen, die durch Lichtbilder nachgewiesen werden kann. Über die Geeignetheit des Nachweises nach Satz 3 entscheidet die Bewilligungsbehörde..</p>	
<p>Der Einsatzort darf darüber hinaus keine Unfallhäufungsstelle im Sinne des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen zur „Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ sein. Hiervon kann abgewichen werden, wenn alle Vorschläge der zuständigen Unfallkommission gemäß Ziffer 4.2 der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Thüringer Ministeriums für Inneres und Kommunales und des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur ortsbezogenen Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (VwV Örtliche Unfalluntersuchung) vom 7. September 2021 (ThürStAnz Nr. 45/2021 S. 1803 ff) in der jeweils geltenden Fassung bereits berücksichtigt worden sind.</p>	
<p>Der Einsatzort muss sich in unmittelbarer Nähe <u>einer „sensibler Bereiche“</u> (Schule, <u>eines Kindergartens, eines Spielplatzes, eines Alten- oder Pflegeheims oder einer Kindergarten, Spielplatz, Werkstatt für Menschen mit Behinderungen, Klinik, Alten- bzw. Pflegeheim</u>) befinden (<u>sensible Bereiche</u>) oder muss ein Ort mit hohem Überquerungsbedarf sein.</p>	
<p><u>Befindet sich der Einsatzort nicht in einem vorgenannten sensiblen Bereich, so kann hiervon abgewichen werden, wenn es sich um einen Ort mit hohem Überquerungsbedarf handelt und Defizite in der Straßenraumgestaltung existieren.</u></p>	
<p>Orte mit hohem Überquerungsbedarf sind: Haltestellen des ÖPNV, <u>Bahnhöfe / Busbahnhöfe</u>, Hochschulgelände, Schwimmbäder, religiöse Einrichtungen (z. B. Kirchen), Sportplätze, Ärztehäuser, <u>Kliniken</u>, kreuzende Radwege, Geschäftsstraßen mit linienhaftem Überquerungsbedarf sowie Orte von besonderer touristischer Bedeutung.</p>	
<p><u>DefiziteOrte mit hohem Überquerungsbedarf müssen zudem in Verbindung mit Defiziten in der Straßenraumgestaltung stehen. Diese liegen vor, wenn sich die Querung hinter einer Kuppe oder</u></p>	

Veränderungen in der ab dem 1. Januar 2026 geltenden RL-KVI im Vergleich zur gegenwärtig bis zum 31. Dezember 2025 geltenden RL-KVI einschließlich Begründung

<p>Kurve befindet und dadurch Haltesichtweiten von weniger als 22 m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder von weniger als 47 m bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bestehen. Weitere Defizite liegen vor, wenn die vorhandene Gehwegbreite weniger als 2,50 m beträgt oder Fußgänger-Querungsanlagen fehlen bzw. mangelhaft in folgendem Sinne sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Barrierefreiheit (ohne regelwerkskonform abgesenkte Bordsteine bzw. ohne Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen gemäß H BVA bzw. DIN 18040-3), - verdeckte Sichtfelder (durch parkende Fahrzeuge oder Straßenbegleitgrün), - fehlende oder ungenügende Beleuchtung, - überbreiter Straßenquerschnitt (Fahrbahnbreite mehr als 10 m), - Fußgängerüberweg ohne Peitschenmast oder - Mittelinsel nur als Markierung vorhanden. 	
<p>2.3 Im Bewilligungszeitraum <u>sind</u> pro Haushaltsjahr <u>maximal 2</u> Dialog-<u>Displays</u> <u>Display</u> förderfähig, <u>wenn</u> <u>Handelt</u> es sich beim Antragsteller um eine Kommune mit eigener Straßenverkehrsbehörde <u>handelt</u>. <u>In allen anderen Fällen ist</u> <u>sind</u> maximal <u>4</u> <u>zwei</u> Dialog-<u>Displays</u> <u>Display</u> förderfähig.</p>	<p>Anpassung aufgrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der derzeit geltenden RL-KVI.</p>
<p>2.4 Bei der Einstellung des Dialog-Displays ist die vor Ort zulässige Höchstgeschwindigkeit nach der Straßenverkehrsordnung zugrunde zu legen.</p>	
<p>3 Besonderheiten im Antrags- und Bewilligungsverfahren</p>	
<p>3.1 Abweichend von Nummer 7.2 dieser Richtlinie wird bestimmt: <u>Für die Antragstellung auf Gewährung einer Zuwendung sind die Verdrücke gemäß Anlage 2.2.2 dieser Richtlinie zu verwenden.</u> Der Antrag ist bei der Bewilligungsbehörde zwischen dem 1. September und 31. Oktober des dem Vorhabenbeginn vorhergehenden Jahres <u>online über das System ThVEL, ausnahmsweise postalisch</u>, einzureichen. Eine vorherige Bedarfsanmeldung gemäß Nummer 7.2.1 dieser Richtlinie ist nicht erforderlich. <u>Über die Anträge entscheidet die Bewilligungsbehörde nach der zeitlichen Reihenfolge der Antragstellung. Für den Zeitpunkt der Antragstellung ist das Posteingangsdatum des vollständigen Antrags bei der Bewilligungsbehörde maßgeblich.</u> <u>Der Antrag hat alle für die Prüfung und Entscheidung notwendigen Angaben, Unterlagen und Erklärungen zu enthalten.</u></p>	<p>s. Begründung zu 7.2 (Nutzung ThVEL)</p>
<p>3.2 Mit dem Bewilligungsbescheid wird ein Aufkleber mit dem Text "Mit freundlicher Unterstützung gefördert vom Freistaat Thüringen." sowie dem Thüringenwappen übersandt, welcher am Gerät anzubringen ist.</p>	

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V.	1	7.2.2.3	<p>Verschiebung der Frist für die Programmbestätigung auf den 15.3. des Jahres der vorgesehenen Erstbewilligung von Zuwendungen wird als kritisch angesehen:</p> <p><i>„Solange kein Fördermittelbescheid vorliegt, stehen die Einnahmen aus Fördermitteln haushälterisch generell unter Vorbehalt, eine feste Planung von Einnahmen ist dann lediglich auf Basis von Schätzungen und Annahmen möglich. Insoweit habe sich in der Vergangenheit gezeigt, dass Fördermittel mitunter in erheblichem Umfang gekürzt werden, weshalb eine verlässliche Einnahmen-Planung ohne vorliegenden Fördermittelbescheid kaum möglich sei. Gemäß dem Kassenwirksamkeitsprinzip (§ 7 Abs. 1 ThürGemHV) sind Einnahmen und Ausgaben nur in Höhe der im Haushalt Jahr zu erwartenden oder voraussichtlich zu leistenden Beträgen zu veranschlagen; sie sind sorgfältig zu schätzen, soweit sie nicht errechenbar sind. Die feste Einplanung von nicht bewilligten Fördermitteln, welche dann i.d.R. auch nicht oder nicht in der ggf. geplanten Höhe verwirklicht werden können, würden zu einem Defizit im Haushalt führen, welches mitunter nicht mehr kompensiert werden kann. Durch die sich aus der Anwendung dieser Vorschrift ergebende Verschiebung von Maßnahmen in die entsprechenden Folgejahre könnten die Kommunen daher mindestens ein Jahr (planungstechnisch) verlieren, da eine mögliche Bewilligung erst im folgenden Haushalt Jahr möglich ist.“</i></p>	nein	<p>Die geänderte Frist entspricht der Praxis der letzten Jahre. Die RL wurde dementsprechend angepasst. Die Verschiebung der Zuwendungen in die Folgejahre hängt nicht von der Frist, sondern von den vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln ab.</p>
	2	7.2.1.3	<p>Verschiebung der Frist für die Bestätigung des Programmrahmens auf den 15.8. wird als kritisch.</p> <p><i>„Die Kommunen müssen für Maßnahmen, welche in das Förderprogramm aufgenommen werden, die Planungsleistungen bis zur Leistungsphase 3 - Entwurfsplanung - vergeben. Danach muss der beauftragte Planer in kurzer Zeit, teilweise auch mit Einholung einer wasserrechtlichen Genehmigung, Beteiligung des Denkmalschutzes usw. eine aussagekräftige Planung erarbeiten. Dies ist in der verbleibenden Zeit nach Auftragsvergabe z. T. kaum noch möglich und führt nicht selten zur Notwendigkeit umfangreicher Nachbesserungen und somit i. d. R. auch zu Kostenerhöhungen.“</i></p>	nein	<p>Die geänderte Frist entspricht der Praxis der letzten Jahre. Die RL wurde dementsprechend angepasst.</p> <p>Die Frist für die Antragstellung durch die Kommunen wurde ebenfalls angepasst (Ziffer 7.2.2.1). Deshalb hat sich an der grundlegenden „Bearbeitungszeit“ für die Kommunen nichts geändert (vgl. auch Änderung Frist 7.2.2.3).</p>
	3	Allgemein	Noch weitergehende Verschlankung der Verwaltungsprozesse bezüglich Anmeldung, Antragsstellung und Verwendungsnachweisabrechnung nach Stichwort Bürokratieabbau gewünscht.	nein	<p>Über die vorgesehene Nutzung von ThAeV und die zum Bürokratieabbau enthaltenen Anpassungen hinaus, waren keine weiteren Änderungen möglich.</p> <p>Im Hinblick auf die Verwendungsnachweisprüfung wurde den Forderungen des TRH entsprochen.</p>
Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V., Nachtrag Stadt Erfurt	1	2	<i>„Die Landeshauptstadt Erfurt ist Aufgabenträger für den ÖPNV und weiter auch Straßenbaulastträger. In diesem Zusammenhang existieren Bauwerke, die ausschließlich durch den SPNV genutzt werden, aber im Eigentum der Stadt stehen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum ausschließlich das Nahverkehrsunternehmen einen Förderantrag stellen darf, der Straßenbaulastträger hingegen nicht, wenn es um Bauwerke geht, die ausschließlich oder in Teilen dem schienengebundenen Nahverkehr dienen.“</i>	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	2	2.1	<i>„Wir erachten vor dem Hintergrund des noch beträchtlichen Bauwerksbestandes in den Kommunen und der konstruktionsbedingt latenten Gefährdung der Bauwerke bis hin zu einer Einsturzgefahr, die Aufnahme von Ingenieurbauwerken mit Gefährdung durch Spannungsrißkorrosion der Spannstähle als zusätzlichen und gesondert aufgeführten Fördergegenstand für wichtig.“</i>	nein	Keine Notwendigkeit, da Ingenieurbauwerke grundsätzlich förderfähig sind (vgl. 2.1 der RL-KVI).
	3	2.1	<i>„Die bisherige Regelung der RL-KVI schließt die Förderung von neuen Ingenieurbauwerken in Anlieger- und Erschließungsstraßen aus. Dies benachteiligt einseitig Kommunen, die gezwungen sind, hier solche Bauwerke neu zu errichten. Straßen in Hanglagen, die in vorhandenen Siedlungsgebieten existieren oder diese erschließen, sind i.d.R. nicht dauerhaft standsicher für heutige Nutzungen. Demfolgend werden Stützbauwerke erforderlich, um allen technischen Diensten, den Rettungskräften und natürlich auch den Anliegern die Nutzung ihrer Wohnanlagen</i>	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<i>langfristig sichern zu können. Auch für alle Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine stabile Straße erforderlich.“</i>		
	4	2.1.1	<i>„Der Begriffe „innerörtlich“ und Erschließungsstraße sind unpräzise. In der Praxis stellen sich Fragen, ob darunter auch Straßen zum Erreichen (also Haupterschließungsstraßen oder nur Erschließungsstraßen) von Wohngebieten nach § 35 BauGB oder Straßen zu Wohngebieten mit Bestandskraft nach Einigungsvertrag fallen. Eine Klarstellung mit dem Ziel, dass alle auf Gemeindegebiet liegenden Straßen (außer Anliegerstraßen) förderfähig sind, ist erforderlich. Es gibt (nicht nur in Erfurt) Wohnsiedlungen, die im baulichen Außenbereich liegen, Bestandskraft haben und nur über eine Straße erschlossen sind. Hier ist eine eindeutige Abgrenzung zur Förderung erforderlich. Auch ist die Definition der Erschließungsstraße nicht eindeutig. Die Zielstellung ist die Änderung der Richtlinie auf Straßen, die im Verwaltungsgebiet der Kommune liegen, außer Anliegerstraßen.“</i>	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	5	-	<i>„Die Förderquote für den Ausbau nach RiStWag sollte generell auf 90 % angehoben werden. Der Ausbau von Straßen nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ ist baulich und technisch sehr aufwändig. Dagegen ist der Schutz unseres Trinkwassers keine hoheitliche Aufgabe, die allein den Gemeinden zugeordnet ist. Kommunen, die ihre Wasserversorgung zu großen Teilen aus eigenen Brunnen realisieren, werden einseitig benachteiligt, wenn diese Gunstbedingung zu ihrem Nachteil ausgelegt wird.“</i>	nein	Die Erhöhung der Förderquote ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	6	2.1.5	<i>„Die zeitliche Abgrenzung muss entfallen, da nicht alle Kommunen innerhalb einer Frist von 5 Jahren nach Abstufungen die Rückstände des früheren Baulastträgers nachholen können. Im Umkehrschluss kann der Freistaat die Förderung auf 90 % anheben oder überstellt seine Straßen in einem grundhaft sehr guten Zustand der Gemeinde.“</i>	nein	Eine zeitliche Eingrenzung ist notwendig, da mit dem Wechsel der Straßenbaulast die damit zusammenhängenden Aufgaben übergehen.
	7	4.1.6	Ergänzung Satz 2: <i>„Maßnahmen zur Baufeldfreimachung (Umverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen) sollten förderunschädlich sein und aufgrund langer Vorlaufzeiten nicht als Beginn des Vorhabens gewertet werden.“</i>	nein	Keine Notwendigkeit. Im Einzelfall kann ein vorzeitiger Vorhabenbeginn beantragt werden.
	8	4.2.1	<i>„Wir möchte anregen, im Rahmen der Antragsstellung für Ingenieurbauwerke die Vorplanung als Vorbereitungsstand zu akzeptieren. Da bei Ingenieurbauwerken im Regelfall mit einer Entwurfsplanung ausgeschrieben wird, sollte diese stets den aktuellen Gegebenheiten und Regelwerken entsprechen. Um dies sicherstellen zu können, erachten wir eine Erstellung der Entwurfsplanung erst bei einer Förderzusage als zielführend. Im Rahmen der Vorplanung ist die Wirtschaftlichkeit bereits nachgewiesen und die Grundkennwerte bei Geometrie und Hauptbaustoff sind bekannt. Sie ermöglichen eine fundierte Prüfung des Vorhabens.“</i>	Nein	Keine Änderung, da Vorgabe mit Blick auf den Abfluss der Fördermittel notwendig ist.
	9	Anlage 1.1, Ziffer 1.8	<i>„Wir schlagen vor, dass, ergänzend zu den Ingenieurbauwerken gemäß Abschnitt 3.1 der DIN 1076 auch die Bauwerke gemäß Abschnitt 3.2 als förderfähig ausgewiesen werden. Im Bestand der Landeshauptstadt Erfurt befinden sich eine Vielzahl an Bauwerken nach Abschnitt 3.2 der DIN 1076, deren Instandsetzung und Erneuerung einen wichtigen Beitrag zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur darstellen und einen beträchtlichen baulichen und finanziellen Aufwand umfassen.“</i>	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
	10	Anlage 1.1, Ziffer 2.1, Ing.bw, Absatz 2	„Bei Bauwerksentwürfen, die einem besonderen Gestaltungskonzept oder einer vom Bauherrn vorgegebene Bauart folgen, schlagen wir vor, anstelle eines aufwendigen sowie zeit- und kostenintensiven Fiktiventwurfs, lediglich eine fiktive Kostenberechnung zu erstellen. Anhand dieser werden die Zusatzkosten gegenüber einer Standardbauweise hinreichend und nachvollziehbar herausgearbeitet.“	nein	Eine fiktive Kostenberechnung erfordert grundsätzlich einen Fiktiventwurf. Vorgabe mit Blick auf die wirtschaftliche und sparsame Verwendung von Haushaltssmitteln notwendig.
	11	Anlage 1.1, Ziffer 2.1 i. V. m. Anlage 1.2, Ziffer 4.2	„Die behördlichen Auflagen zum Denkmalschutz werden bei Straßen und Ingenieurbauwerken förderfähig nach RL-KVI.“	nein	Auflagen des Denkmalschutzes sind nach Maßgabe Ziffer 4.2 der Anlage 1.2 im Einzelfall förderfähig. Eine Erweiterung ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	12	Anlage 1.1, Ziffer 2 i. V. m. Anlage 1.2 Ziffer 4.2	„Insbesondere bei der Asphaltbauweise entscheiden dichte (hohlraumfreie) Deck- und Binderschichten über die Langlebigkeit des Belages. Vor diesem Hintergrund sollte die Förderung nachhaltiger Bauweisen und Sonderbauweisen wie z. B. der Einsatz von Gussasphalt in niedrigeren Belastungsklassen explizit aufgenommen werden. Lange Nutzungszeiten dehnen Erhaltungszyklen aus und lassen diese sogar überspringen. In dessen Folge sparen Land und Kommunen Geld, da Straßen erst in sehr langen Zyklen erneuert werden müssen.“	nein	Förderfähigkeit nach Maßgabe Ziffer 4.2 der Anlage 1.2, eine Erweiterung ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	13	-	„Ebenso regen wir die Förderung von Zisternen, Bewässerungsmaßnahmen für Stadtbäume sowie Maßnahmen zur Oberflächenwasserbewirtschaftung im Sinne der Klimaanpassung an.“ (Klimaschutzfolgemaßnahmen)	nein	Eine Erweiterung der Fördermöglichkeiten ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll. Für derartige Maßnahmen stehen andere Förderprogramme zur Verfügung.
	14	-	„Bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser / Starkregen, etwa bei Brücken / Ufermauern / Regenrückhalteanlagen / Starkregenvorsorgemaßnahmen (auch im gefährdeten Außengebieten zum Schutz der Anwohner), sollten förderfähig sein.“	nein	Eine Erweiterung der Fördermöglichkeiten ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll. Für derartige Maßnahmen stehen andere Förderprogramme zur Verfügung.
	15a	2.2	„Die Aufnahme landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzter Wege, sofern sie nachweislich dem Alltagsradverkehr (z.B. Verkehrsentwicklungsplan Teilkonzept Radverkehr) dienen und den Standard der RStO erfüllen, bilden eine sinnvolle Ergänzung zur Zielerreichung im Bereich Radverkehrsförderung. Zwingend ist auch die Erweiterung der Förderfähigkeit auf bedarfsgerechte Befestigungsbreiten (mindestens 3,50m) da die bisherige Begrenzung auf 2,50m nicht nachhaltig ist (jedes landwirtschaftliche Fahrzeug ist mindestens 2,50m breit).“	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll. Für derartige Maßnahmen stehen andere Förderprogramme zur Verfügung.
	15b	-	„Die Anwendung der ZTV-LW ist ebenfalls nicht nachhaltig, da diese keine ausreichende Konstruktionsdicke für die Lasten aus landwirtschaftlichem Verkehr bietet.“	nein	Für derartige Maßnahmen stehen andere Förderprogramme zur Verfügung. Die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege (ZTV-LW) sind in der RL-KVI nicht genannt, da ländliche Wege nicht nach bisheriger und auch nicht nach neuer RL-KVI gefördert werden.
	16	2.1.13	„Die Formulierung zu Punkt 2.1.13 sollte erweitert werden: Auch der Neubau von Parkhäusern oder Tiefgaragen nach Wegfall von Stellflächen an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen sollte förderfähig sein.“	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll. Für derartige Maßnahmen stehen andere Förderprogramme zur Verfügung.
Thüringischer Landkreistag	1	Allgemeine Anmerkungen	Bürokratieabbau/Verwaltungsvereinfachungen „Gleichzeitig ist freilich anzumerken, dass mit dem vorgelegten Entwurf echte, in der kommunalen Praxis deutlich spürbare Verfahrensvereinfachungen oder Verfahrensbeschleunigungen wahrscheinlich nicht erreicht werden. Insbesondere werden die bei Antragstellung notwendig nachzuweisenden Antragsvoraussetzungen und -unterlagen mit dem vorliegenden Regelwerk nicht reduziert. Ob mit der Veröffentlichung der zu beachtenden bzw. notwendigen „Angaben, Unterlagen und Erklärungen“ auf der Website der Bewilligungsbehörde entsprechende Entlastungen verbunden sein werden, verbleibt zunächst im Ungefahren. Auch die mit einer Antragstellung auf elektronischem Weg (ThVEL) verbundenen Entbürokratisierungswirkungen werden - im Besonderen in der Anfangsphase - nach unserer Einschätzung überschaubar sein. Wir bitten Sie daher, im Zuge der Fertigstellung der Förderrichtlinie das Förderverfahren mit Blick auf notwendige	nein	Die neue Richtlinie enthält bereits verschiedene Verwaltungsvereinfachungen, z. B. Dialogdisplay-Förderung (Änderung/Erleichterung bezüglich der Zuwendungsvoraussetzungen und der beizufügenden Unterlagen), Antragstellung über ThVEL. Weitere Möglichkeiten werden nicht gesehen. Der Abbau bürokratischer Hürden kann im Übrigen nicht bedeuten, dass bestehende Gesetze und Vorschriften (z. B. Vergaberecht, technische Normen, ThürLHO, ThürStrG, Verwaltungsvorschriften des Landes) oder der Grundsatz der Gleichbehandlung umgangen werden. Die Vorgaben der RL-KVI basieren auf geltenden Vorschriften und enthalten keine zusätzlichen Anforderungen.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<i>Nachweise und die Detailtiefe der einzureichenden Unterlagen zu entschlacken. Zugleich sollten in einigen Bereichen (z. B. Klärung von Grundstückfragen) die Terminketten an die Notwendigkeiten der Praxis angepasst werden.“</i>		
	2	Allgemeine Anmerkungen (u. a. 7.3.3)	<p>Belastbare und praxisnahe Aussagen bzw. Regelungen zu Kostenerhöhungen, Preisgleitklauseln u. Anpassung Zuwendung</p> <p><i>„Vermisst werden darüber hinaus belastbare und praxisnahe Aussagen bzw. Regelungen in der RL-KVI, wie mit den seit einigen Jahren vermehrt und deutlicher auftretenden Preissteigerungen während laufender Maßnahmen und Projekte, mit den Differenzen zwischen Planungen und tatsächlich erhaltenen Angeboten oder auch mit den Auswirkungen von zunehmend üblichen Preisgleit- und Preisanpassungsklauseln in Bezug auf den Umfang der Förderung umgegangen werden soll. Insoweit kommt es vermehrt zu spürbaren Abweichungen der Kosten (nach oben) zwischen dem Zeitraum der Anmeldung/Antragstellung und ggf. Fördermittelbewilligung und der tatsächlichen Umsetzung und Abrechnung der Maßnahmen.</i></p> <p><i>Aus unserer Sicht muss auch unter den Bedingungen von laufend feststellbaren Kostensteigerungen im Baubereich in der Gesamtabrechnung geförderter Maßnahmen sichergestellt sein, dass die gewährte Förderung in ihrem Umfang den jeweiligen Fördersatz auch bei den angesprochenen (nachträglichen) Veränderungen des Kostenumfangs abbildet. In diesem Zusammenhang sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Land den Kommunen die Anwendung entsprechender Preisgleit- und Preisanpassungsklauseln empfiehlt. Wir hatten dies bereits im Rahmen der letzten Fortschreibung der RL-KVI thematisiert, eine Berücksichtigung erfolgte jedoch weder im damaligen Anhörungsverfahren noch in der jetzt erfolgten Überarbeitung der Richtlinie. Die Ausführungen in Nr. 7.3.3 erachten wir aufgrund des fehlenden Rechtsanspruches und des geringen Konkretisierungsgrades insoweit als nicht ausreichend.“</i></p>	nein	Die RL-KVI enthält Regelungen, wie mit den Themen umgegangen wird. Detailliertere Vorgaben sind nicht sinnvoll.
	3	1.3	<i>„Mit Blick auf die Aufstellung der Förderziele wurde uns gegenüber angeregt, die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs (im Besonderen des Alltagsradverkehrs) explizit in die Liste der Förderziele aufzunehmen. Ein wesentlicher Teil der Fördertatbestände bezieht sich zwischenzeitlich auf Radverkehrswege (vgL Nr. 2.2); dies spiegelt sich jedoch nicht (explizit) in der Aufzählung der Förderziele wider.“</i>	nein	Radverkehr ist Teil der Infrastruktur, so dass es keiner expliziten Aufzählung bedarf.
	4	1.4	<i>„In der Nr. 1.4 wird für die Beurteilung der Erreichung von Förderzielen häufig nur auf quantitative Indikatoren abgestellt (z. B. geförderte Straßenkilometer, Anzahl geförderter Bauwerke, Anteil bestimmter Vorhaben an den jährlich insgesamt geförderten Vorhaben). In der Praxis spielen solche statistischen Erwägungen eher keine Rolle. Vielmehr werden notwendige Maßnahmen aufgrund qualitativer und fachlicher Kriterien priorisiert. Die Durchführung nur einer mit Blick auf das gesamte Straßennetz wichtigen Maßnahme mit entsprechend hoher Priorität kann dann unter Umständen sinnvoller/zielführender sein als die Durchführung mehrerer anderer Maßnahmen mit geringerer Priorität. Mit den in Nr. 1.4 enthaltenen Indikatoren werden solche konkret vor Ort durchzuführenden Erwägungen nicht abgebildet.“</i>	nein	Für qualitative Kriterien, z. B. Verbesserung des Straßennetzes (Gemeindestraße), fehlen Bezugsgrößen (Länge des Gemeindestraßennetzes). Entsprechende Indikatoren sind daher nicht zielführend und können nicht aufgenommen werden.
	5	2.1.1	<p><i>„Nach Nr. 2.1.1 der RL-KVI sind zwar verkehrswichtige innerörtliche Straßen förderfähig. Dies gilt aber nicht, wenn es sich um „Anlieger- und Erschließungsstraßen“ handelt. Gem. Anlage 1.1 Nr. 1.5 zur RL-KVI sind Anliegerstraßen „hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihr gelegenen Grundstücken bestimmt.“</i></p> <p><i>Wir wurden mehrfach darauf hingewiesen, dass solche Anliegerstraßen in bestimmten Einzelfällen gleichwohl auch der Erschließung öffentlicher, kultureller oder touristischer Einrichtungen und Institutionen (z. B. von Schulen, Kindertagesstätten, kommunal oder privat getragenen Veranstaltungsorten, regionalbedeutsamen touristischen</i></p>	nein	Die Aufnahme neuer Fördergegenstände ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<p>Anziehungspunkten/Attraktionen, kulturellen Sehenswürdigkeiten oder auch touristisch wichtigen Sondergebieten Erholung/Erholungsgebieten) dienen können. In solchen Konstellationen besteht daher auch ein besonderes öffentliches Interesse am baulichen Erhalt der Straße (insbesondere mit Blick auf barrierefreie Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Brandschutz etc.).</p> <p>Wir regen daher mit Nachdruck an, die Förderbedingungen (durch eine Ergänzung der Nr. 2.1.1 RL-KVI oder eine Änderung der Definition in Anlage 1.1 Nr. 1.5 zur Richtlinie) so zu ändern, dass Anliegerstraßen mit bedeutsamen öffentlichen, kulturellen oder touristischen Einrichtungen und Infrastrukturen in Einzelfällen auch unter Inanspruchnahme einer Förderung nach der RL-KVI errichtet, instandgesetzt und erneuert werden können.“</p>		
	6	2.1.6 u. 2.2.5 i. V. m. Anlage 1.1 Ziffer 1.6	<p>„In den uns zugeleiteten Bewertungen der Landkreise werden die Fördertatbestände „Neubau von in kommunaler Sonderbaulast stehenden Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen“ und „Neubau von in kommunaler Sonderbaulast stehenden unselbständigen Radwegen, für Radfahrer freigegebenen Gehwegen sowie unselbständigen Rad-/Gehwegen an Landesstraßen“ weiterhin kritisch bewertet und im Ergebnis abgelehnt. Wir hatten dies bereits im Rahmen der letzten Fortschreibung der RL-KVI deutlich kommuniziert.</p> <p>Entsprechende Verkehrsanlagen sollen nach Nr. 1.6. der Anlage 1.1 in „kommunaler Sonderbaulast“ stehen, „sofern die Straßenbaulast für deren Planung und Neubau gern. § 44 Abs. 1 Thüringer Straßengesetz auf die Kommune übertragen wurde. Mit der Verkehrsfreigabe wird das Land Straßenbaulastträger.“ Im Ergebnis dient dieser Fördertatbestand damit dazu, dass Straßen und Radwege, die aufgrund ihrer Klassifizierung oder aufgrund anderer Absprachen nach Durchführung von geförderten Maßnahmen gesichert in der Straßenbaulast des Landes liegen (werden), durch eine Kommune mit Fördermitteln aus der RL-KVI - d. h. mit kommunalen Mitteln - gebaut werden. Hier greift das Land über den Umweg der (temporären) Übertragung der Straßenbaulast auf die das Vorhaben umsetzende Kommune für die Realisierung von Baumaßnahmen, deren Durchführung eigentlich dem Land obliegen oder im Ergebnis jedenfalls diesem als zukünftigem Baulastträger zugutekommen, auf kommunale Fördermittel zu. Im Gegenzug verringern sich aufgrund der begrenzten Mittelverfügbarkeit im Rahmen der RL-KVI die für originär und dauerhaft kommunale Bauvorhaben zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Wir lehnen dies daher weiterhin ab.“</p>	nein	Ziel dieses Fördertatbestandes ist es, die Realisierung einer Maßnahme zu ermöglichen, die im besonderen Interesse einer Kommune liegt.
	7	2.2.12 i. V. m. Anlage 1.1 Ziffer 2.8	Anregung keine Streichung der Fördermöglichkeit der Radverkehrskonzepte.	ja	Radverkehrskonzepte sind weiter förderfähig.
	8	4.1.4 i. V. m. 4.2.4	<p>„Wir nehmen im Sinne der Praxistauglichkeit des Regelwerks positiv zur Kenntnis, dass nach Nr. 1.3 der Richtlinie zukünftig ein Ziel der Förderung nicht mehr die „Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ ist, sondern es mit der Streichung des Wortes „vollständigen“ nach unserem Verständnis nurmehr genügt, wenn förderfähige Maßnahmen der Herstellung von Barrierefreiheit (im Sinne einer Annäherung bzw. eines Optimierungsgebots) dienen sollen.</p> <p>Die in den Nrn. 4.1.4 und 4.2.4 (dritter Spiegelstrich) als Zuwendungsvoraussetzungen enthaltenen Normierungen und Vorgaben zur Barrierefreiheit bleiben jedoch im vorliegenden Richtlinienvorschlag unverändert. Damit stellt sich weiterhin die Frage, wie in vielen Fällen gerade im ländlichen Raum bzw. unter schwierigen geografischen Bedingungen (z. B. Haltestellen an Strecken mit einem Gefälle größer 6%) durch die Förderung spürbare Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere im</p>	nein	<p>Die Checklisten „Mindeststandards für Barrierefreiheit“ basieren auf geltenden Regelwerken und sind weiter notwendig.</p> <p>Eine unterschiedliche Behandlung widerspricht dem Gleichbehandlungsgrundsatz.</p>

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<p><i>Bereich der Halte- und Verknüpfungsstellen) erreicht werden sollen, wenn schon aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort eine Einhaltung sämtlicher Vorgaben - insbesondere der Checklisten „Mindeststandards für Barrierefreiheit“ - nicht möglich ist. Nach unserem Dafürhalten ist auch in solchen Konstellationen ein Anreizen der Umsetzung von Verbesserungen zugunsten von Menschen mit Behinderungen oder auch altersbedingten Einschränkungen durch entsprechende finanzielle Förderungen des Landes zielführend, selbst wenn die Vorgaben der Checklisten zur Barrierefreiheit nicht vollständig umgesetzt werden können.</i></p> <p><i>Insoweit wäre daher im Interesse aller ÖPNV-Nutzer mehr Flexibilität in der Ausgestaltung der Förderbedingungen sinnvoll und wünschenswert, um flächendeckend im ländlichen Raum z. B. eine möglichst gute Halte- und Verknüpfungsstelleninfrastruktur zu erreichen. Ggf. könnte mit Blick auf die Fördertatbestände in den Nrn. 2.3.1 (ÖPNV-Haltestellen) und 2.3.2 (ÖPNV-Verknüpfungsanlagen) auch durch unterschiedliche Kategorisierungen und Fördersätze entsprechenden Notwendigkeiten der Förderung Rechnung getragen werden (z.B. den Standardfördersatz für Anlagen, die die Vorgaben der Checklisten erfüllen, und abgesenkte Fördersätze oder Festbeträge für Anlagen der Basisinfrastruktur, die nur bestimmten Mindeststandards wie Befestigung, Hochbord und Beleuchtung genügen).</i></p> <p><i>Wir bitten daher nachdrücklich um eine Prüfung, wie in den dargestellten Fällen eine Flexibilisierung der Förderung nach der RL-KVI durch weniger strikte Fördervoraussetzungen erreicht werden kann.“</i></p>		
	9	4.2.4	<p><i>„Nach Nr. 4.2.4 (erster Spiegelstrich) soll für Vorhaben des ÖPNV (Nr. 2.3) weiterhin besondere Zuwendungsvoraussetzung sein, dass das „Vorhaben [...] Bestandteil des jährlich aufzustellenden Investitionsplans zum Nahverkehrsinvestitionsplan des jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgers“ ist. Die Anmeldung entsprechender Vorhaben für eine Förderung nach der RL-KVI erfolgt nach Nr. 7.2.1.1 weiterhin bis spätestens 31. März des dem Maßnahmenbeginn vorhergehenden Jahres. Das Vorliegen der Fördervoraussetzungen wird dann innerhalb der Frist der Nr. 7.2.1.3 (15. August) durch den Fördermittelgeber geprüft.</i></p> <p><i>Diese Terminkette kollidiert mit den Vorgaben und der tatsächlichen Praxis zur Aufstellung des angesprochenen - für die Förderung nach der RL-KVI erforderlichen - Investitionsplanes des ÖPNV-Aufgabenträgers. Denn dieser Plan ist beim für Verkehr zuständigen Ministerium überhaupt erst zum 30. September - mithin nach Ablauf der Anmelde- und Prüffristen nach der RL-KVI - vorzulegen. Wir bitten Sie, im Zuge der Fortschreibung der RL-KVI diese Diskrepanz zu beseitigen.“</i></p>	nein	Nicht notwendig. Dem geschilderten Umstand wird im Rahmen der Prüfung getragen.
	10	5.3.1	<i>„Die Höhe der Regel-Zuwendung von 75% der zuwendungsfähigen Kosten in Nr. 5.3.1 wurde uns gegenüber vor dem Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit im kommunalen Bereich teilweise als deutlich zu niedrig dargestellt. Wir bitten Sie daher um eine Prüfung, ob verbunden mit einer spürbar besseren Mittelausstattung in der RL-KVI eine Anhebung des Regel-Fördersatzes realisierbar ist.“</i>	nein	Die Anhebung des Regelfördersatzes ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.
	11	5.3.2 i. V. m. 2.3.1 u. 2.3.2	<p><i>„Gem. Nr. 5.3.1 beträgt die Förderhöhe nach der RL-KVI grundsätzlich bis zu 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben. In Nr. 5.3.2 sind eine Reihe von Maßnahmen enthalten, die mit bis zu 90% gefördert werden können.</i></p> <p><i>Bis zur letzten Fortschreibung der RL-KVI im Jahr 2022 bezog sich der erhöhte Fördersatz auch auf den Fördertatbestand nach Nr. 2.3.1: ÖPNV-Haltestellen. Mit der Streichung in Nr. 5.3.2 im Jahr 2022 hat sich die finanzielle Förderung für den Neu-, Um- und Ausbau, die Erweiterung, die bauliche Erhaltung bzw. Errichtung von ÖPNV-Haltestellen spürbar verringert. In Ansehung des politischen Ziels einer Erhöhung der</i></p>	nein	Die Anhebung des Fördersatzes ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<p>ÖPNV-Inanspruchnahme und der Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans mit teils neuen Haltestellen und Verknüpfungspunkten, vor dem Hintergrund der gesetzlichen Verpflichtung zur Schaffung einer möglichst durchgängigen Barrierefreiheit im ÖPNV auch in der Fläche und mit Blick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der hier in der Pflicht stehenden (teilweise sehr kleinen) Gemeinden erweist sich die seinerzeit vorgenommene Reduktion des Fördersatzes als nicht zielführend. Sie konterkariert die bisherigen Bemühungen des Landes, der Landkreise und Gemeinden zur Attraktivierung des ÖPNV-Systems.</p> <p>Wir regen daher nachdrücklich die Wiederaufnahme der Nr. 2.3.1 (ÖPNV-Haltestellen) und die Aufnahme der Nr. 2.3.2 (ÖPNV-Verknüpfungsanlagen) in die Nr. 5.3.2 (Regelung zum erhöhten Fördersatz) an.“</p>		
12	7.2		<p>„Nach den geplanten Änderungen der RL-KVI sollen zukünftig die Anmeldung eines Vorhabens (Nr. 7.2.1) und die nachfolgende Antragstellung (7.2.2) primär „online über das System ThAvel“ erfolgen.</p> <p>Die Landkreise begrüßen im Interesse von Verfahrensbeschleunigung und Entbürokratisierung grundsätzlich jedes Bemühen um eine Digitalisierung von Förderverfahren. Insoweit wurde aber in den uns zugeleiteten Rückmeldungen zunächst darauf hingewiesen, dass eine kurzfristige Umstellung der Förderverfahren bereits zum Jahresbeginn 2026 teilweise als schwierig erachtet wird. Vor diesem Hintergrund erlangt die vorgesehene Übergangsphase, in der auch eine postalische Einreichung der Anmelde- und Antragsunterlagen weiterhin möglich ist, besondere Bedeutung.</p> <p>Mit Blick auf die praktische Umsetzung der Einreichungen (Anmeldungen und Beantragungen) über ThAvel müssen nicht nur von Seiten der Landratsämter die technischen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden. Vor allem müssen auch von Seiten des Landes notwendige Vorfragen zu Umfang und Art der Datenübermittlung, zu Datenformaten und Dateigrößen, zur Erforderlichkeit von elektronischen Signaturen und Behördensiegeln oder auch zur IT-Sicherheit mit Blick auf die konkrete Förderrichtlinie RL-KVI zwingend vorab geklärt und mögliche Standards und Vorgaben für das Förderverfahren verbindlich definiert werden. Darüber hinaus vermissen wir auch belastbare Aussagen dazu, ob über die o. g. Antragstellung hinaus auch das weitere Fördermittelverfahren, d. h. die antragsbezogenen Antworten des Fördermittelgebers bis hin zur kompletten Kommunikation aller Verfahrensbeteiligten, auf elektronischem Weg erfolgen sollen/können.</p> <p>Da bislang das System ThAvel von Seiten der kreislichen Behörden als Antragsteller für entsprechende Verfahren kaum/nicht genutzt wurde, sind hier - sowohl für die bloße elektronische Antragstellung als auch für eine eventuelle vollständige Umstellung auf elektronische Kommunikation - nach unserer Einschätzung auf beiden Seiten (Fördermittelgeber und -empfänger) erhebliche Vorarbeiten erforderlich. Unter Umständen müssen darüber hinaus auch Dokumente und Erklärungen Dritter (z. B. der vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen) in die Antragstellung einbezogen werden, denen dann ebenfalls ein Zugang über ThAvel eröffnet sein muss.</p> <p>Mit der Vorgabe einer Anmeldungs- und Antragsübermittlung „über das System ThAvel“ in der RL-KVI ist daher der Prozess der Digitalisierung des Fördermittelverfahrens nicht abgeschlossen; eine solche Festlegung stellt vielmehr den Startschuss für einen entsprechenden Prozess dar, den wir von Seiten der Kreise gern konstruktiv begleiten.</p>	nein	<p>Die Antragstellung über ThAvel (Thüringer Antragssystem für Verwaltungsleistungen) stellt die Voraussetzung für eine Digitalisierung der Verwaltungsleistungen und somit den ersten notwendigen Schritt dar.</p> <p>Eine Antragstellung in bisheriger Form ist weiterhin grundsätzlich möglich.</p>

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<p><i>Schließlich regen wir auch mit Nachdruck an, dass nach Klärung der o. g. Fragestellungen von Seiten des Landes/Fördermittelgebers spezifische Schulungen und Einweisungen für die Nutzung des Systems durch die betroffenen Funktionseinheiten der Kommunalverwaltungen angeboten werden.“</i></p>		
	13	7.2.1.3, 7.2.2.1 u. 7.2.2.3	<p><i>„Mit den geplanten Änderungen der Fristen in den Nrn. 7.2.1.3 (Prüffrist Förderfähigkeit), 7.2.2.1 (Antragsfrist) und 7.2.2.3 (Bestätigung des Förderprogramms) würden im Rahmen des mehrstufigen Antragsverfahrens nach der RL-KVI die wesentlichen Termine für die förderseitige Beurteilung der von den Kreisen angemeldeten Maßnahmen zeitlich deutlich nach hinten verschoben. So soll zukünftig 1,5 Monate später als bisher (konkret: zum 15.8. des Vorjahres) über die Förderfähigkeit und Aufnahme von angemeldeten Vorhaben in den Förderprogrammrahmen entschieden werden. Im weiteren Verfahren soll dann 2,5 Monate später als bisher (konkret zum 15.3. des Jahres der Maßnahme) die Bestätigung des Förderprogramms als landesseitige Voraussetzung für die Bewilligung nach Nr. 7.3 erfolgen.</i></p> <p><i>Unter Berücksichtigung der Vorgaben und Fristen aus dem Vergaberecht, die zwingend einzuhalten sind im Rahmen der Fördermittelverwendung (vgl. auch Nr. 7.3.2), und der sonstigen zeitlichen Erforderlichkeiten und Abläufe im Rahmen der Umsetzung entsprechender Straßenbau- und Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene erschweren diese Verschiebungen finaler landesseitiger Förderentscheidungen auf den Beginn des Frühjahrs erheblich die Durchführung der jeweiligen Vorhaben in den dafür besonders geeigneten Monaten des späten Frühjahrs bis zum späten Herbst des geplanten Jahres der Maßnahme. Vielmehr steht zu befürchten, dass eine Umsetzung der Maßnahmen entweder vermehrt mit Winterbaustellen und den damit verbundenen höheren Kosten einhergeht, oder dass im Jahr der Bewilligung die geplanten Maßnahmen zwar noch vorbereitet und ausgeschrieben werden, eine Durchführung (Baubeginn) aber von vornherein auf das Folgejahr terminiert wird.</i></p> <p><i>Vor diesem Hintergrund lehnen wir die geplanten Friständerungen, die im Ergebnis zu unnötigen Verzögerungen in der Umsetzung der baulichen Maßnahmen führen werden, ab und bitten Sie, eine Beibehaltung des bisherigen Fristenkorsets zu prüfen.“</i></p>	nein	<p>Die geänderten Fristen entsprechen der Praxis der letzten Jahre. Die RL wurde dementsprechend angepasst.</p> <p>Die Frist für die Antragstellung durch die Kommunen wurde ebenfalls angepasst (Ziffer 7.2.2.1). Deshalb hat sich an der grundlegenden „Bearbeitungszeit“ für die Kommunen nichts geändert (vgl. auch Änd. Frist 7.2.2.3).</p>
	14	Anlage 1.2 Ziffer 5.2	<p><i>„Nach Nr. 5.2.2 (n. F.) der Anlage 1.2 zur RL-KVI sollen Zuschüsse von ÖPNV-Aufgabenträgern an kreisangehörige Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen zukünftig keine (förder schädlichen bzw. anzurechnenden) „Beiträge Dritter“ mehr darstellen.</i></p> <p><i>Insoweit wurde uns gegenüber zum einen angeregt, in die angesprochene Regelung der RL-KVI eine vergleichbare Regelung auch für „Zuschüsse von Landkreisen für Vorhaben des Rad- und Fußgängerverkehrs“ aufzunehmen, um regionale (Rad-)Wegeprojekte auch dann realisieren zu können, wenn einzelne beteiligte Gemeinden die notwendigen Eigenmittel nicht aufbringen können.</i></p> <p><i>Andererseits ist freilich gerade mit Blick auf die vorgeschlagene Regelung der Anl. 1.2 Nr. 5.2.2 (Kreiszuschüsse für gemeindliche Aufgaben) festzuhalten, dass sie ggf. Bedenken hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den allgemeinen gesetzlichen Regelungen des Kommunalrechts begegnet.</i></p> <p><i>Denn nach der Kommunalverfassung Thüringens bzw. der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) kommt den Landkreisen - abweichend von den entsprechenden Regelwerken in den anderen Flächenländern der Bundesrepublik -</i></p>	nein	Möglichkeit soll grundsätzlich bestehen, ist aber abhängig vom Einzelfall.

Hinweise der kommunalen Spitzenverbände im Rahmen der Anhörung und deren Berücksichtigung bei der Neufassung der RL-KVI

Kommunaler Spitzenverband	Lfd. Nr. je Rückmeldung Verband	Fundstelle vorgelegter Entwurf RL-KVI (V0.3)	Forderungen/Hinweise/Anmerkungen zu vorgelegten Entwurf RL-KVI (V0.3) (Frage 4)	Berücksichtigung RL-KVI neu ja/nein (Frage 5)	Begründung „Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung“ (Fragen 5 und 6)
			<p><i>keine sog. Ausgleichs- und Ergänzungsfunktion zugunsten ihrer kreisangehörigen Gemeinden zu. Wenn den Landkreisen eine solche Ausgleichsfunktion zukäme, dürften sie im Rahmen ihrer eigenen Zuständigkeiten bestehende Unterschiede in der Leistungsfähigkeit ihrer kreisangehörigen Gemeinden finanziell oder tatsächlich durch eigenes Tätigwerden bzw. eigene Finanzierungsanteile kompensieren. Hierfür fehlen jedoch in Thüringen im Regelfall die rechtlichen Voraussetzungen, da kommunalverfassungsrechtlich derzeit für die kommunale Ebene eine strikte Trennung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeiten von Gemeinden einerseits und Landkreisen andererseits vorgegeben ist. Wir bitten Sie, dies im weiteren Rechtsetzungsverfahren zu berücksichtigen.“</i></p>		
Thüringischer Landkreistag, Ergänzung Landkreis Sömmerda	1	5.3.2 i. V. m. 2.3.1 u. 2.3.2	<p>Höherer Fördersatz für 2.3.1 (ÖPNV-Haltestellen) u. 2.3.2 (ÖPNV-Verknüpfungsanlagen)</p> <p><i>„in oben benannter Sache schließt sich der Landkreis Sömmerda vollumfänglich der Stellungnahme des Thüringer Landkreistages vom 06.08.2025 an. Gleichwohl soll an dieser Stelle der Hinweis zu Nr. 5.3.2 (ÖPNV-Haltestellen und -Verknüpfungsanlagen) besonders hervorgehoben werden. Der Freistaat Thüringen verfolgt das Ziel der Einführung eines landesweiten Integralen Taktfahrplanes (ITF). Der Erfolg wird maßgeblich vom Ausbau funktionsfähiger Verknüpfungspunkte abhängig sein. Die Ansprüche an diese Verknüpfungspunkte gehen z.T. erheblich über die kommunalen Bedürfnisse hinaus. Hier sehen wir den Freistaat in der Verantwortung, die Kommunen bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen zur Unterstützung des landesweiten ITF in besonderer Weise (mit erhöhten Fördersätzen) zu unterstützen. Ich bitte dies in der Neuaufstellung der FRL zu berücksichtigen.“</i></p>	nein	Die Anhebung des Fördersatzes ist angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel und der regelmäßigen Überzeichnung des Förderprogramms nicht sinnvoll.