

Entwurf eines Gesetzes zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus ab 2020 (KStBFinG 2020)

§ 1

- (1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden erhalten aus der Umsatzsteuerbeteiligung des Landes Mittel zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus.
- (2) 2020 werden 80 Millionen Euro verteilt. Dieser Gesamtbetrag erhöht sich ab 2021 jährlich um 2,5 v. H. des Vorjahresbetrages. Von dem Jahresbetrag erhalten die Landkreise die Hälfte, die kreisfreien Städte ein Viertel und die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden ein Viertel.
- (3) Jeder Landkreis erhält von dem Betrag nach Absatz 2 Satz 3 einen Anteil nach folgendem Schlüssel:

Landkreis Anhalt-Bitterfeld	9,72 Prozent,
Landkreis Börde	13,11 Prozent,
Burgenlandkreis	9,12 Prozent,
Landkreis Harz	9,91 Prozent,
Landkreis Jerichower Land	5,72 Prozent,
Landkreis Mansfeld-Südharz	6,07 Prozent,
Altmarkkreis Salzwedel	10,46 Prozent,
Landkreis Stendal	10,09 Prozent,
Saalekreis	9,04 Prozent,
Salzlandkreis	9,08 Prozent,
Landkreis Wittenberg	7,68 Prozent.
- (4) Jede kreisfreie Stadt erhält von dem Betrag nach Absatz 2 Satz 3 einen Anteil nach folgendem Schlüssel:

Dessau-Roßlau	21,98 Prozent,
Halle (Saale)	34,26 Prozent,
Magdeburg	43,76 Prozent.
- (5) Jede Verbandsgemeinde erhält von dem Betrag nach Absatz 2 Satz 3 einen Anteil, der dem Anteil ihrer Einwohner an der Gesamtzahl der Einwohner aller kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden im Land entspricht. Jede kreisangehörige Gemeinde, die nicht Mitgliedsgemeinde einer Verbandsgemeinde ist, erhält von dem Betrag nach Absatz 2 Satz 3 einen Anteil, der dem Anteil ihrer Einwohner an der Gesamtzahl der Einwohner aller kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden im Land entspricht. Maßgeblich ist die zum 30. Juni des Vorjahres amtlich festgestellte Einwohnerzahl.

§ 2

- (1) Die Mittel nach § 1 sind zweckgebunden für die Finanzierung von Neu-, Um- und Ausbauten sowie Erhaltungsmaßnahmen von öffentlichen Straßen im Sinne des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt in der Baulast von kreisfreien Städten, Landkreisen, kreisangehörigen Gemeinden und

Verbandsgemeinden. Zur Straße im Sinne des Satz 1 gehören der Straßenkörper mit Ausnahme der unselbstständigen Radwege und das Zubehör im Sinne des § 2 Absatz 2 des Straßengesetzes, öffentliche Radverkehrsinfrastruktur, Straßenbeleuchtung und sonstige notwendige Bestandteile.

- (2) Die Empfänger sollen mindestens acht Prozent der ihnen jährlich zufließenden Mittel zur Finanzierung von Investitionen in die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur verwenden.
- (3) Weiterhin können Kostenanteile aufgrund gesetzlicher Regelung oder Vereinbarung an Kreuzungs- und anderen Gemeinschaftsmaßnahmen, die von den beteiligten Kommunen zu tragen sind, finanziert werden. Dazu zählen auch Kostenbeteiligungen für die Mitnutzung von Anlagen Dritter zur Erfüllung von Aufgaben aus der Straßenbaulast.
- (4) Finanzierungsfähig sind alle für die betriebsbereite Herstellung der Verkehrsanlagen nach den Absätzen 1 oder 2 erforderlichen Ausgaben. Dazu gehören insbesondere:
 - Bauausgaben,
 - Ausgaben für den Grunderwerb,
 - Planungsausgaben,
 - Ausgaben für behördliche Genehmigungen,
 - Ausgaben für erforderliche Umleitungen,
 - Ausgaben für Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung,
 - Vorsorgemaßnahmen, z.B. Leerrohre für später erwartete Medien.
- (5) Nicht finanzierungsfähig sind:
 - Kreditbeschaffungskosten,
 - Zinsen,
 - abziehbare Vorsteuer,
 - Kosten des eigenen Personals,
 - Kosten durch Nichtinanspruchnahme von Zahlungsvergünstigungen (z.B. Skonti, Rabatte).
- (6) Die Mittel dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, deren Gesamtfinanzierung gesichert ist. Die Sicherung der Gesamtfinanzierung obliegt den Baulastträgern in eigener Zuständigkeit und ist der für die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus zuständigen Landesbehörde auf Verlangen nachzuweisen.
- (7) Die Verbandsgemeinden dürfen als pauschalen Ausgleich für den Verwaltungsaufwand, der ihnen durch die Weiterleitung nach § 4 Absatz 2 entsteht, bis zu zwei v. H. der ihnen nach § 1 Absatz 5 zufließenden Mittel vorweg abziehen.

§ 3

- (1) Die zur Finanzierung vorgesehenen Vorhaben sind in ein mehrjähriges, regelmäßig fortzuschreibendes Programm aufzunehmen. Bei Erstellung und Fortschreibung des Programms ist auf die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel abzustellen. Das Programm kann angemessen übersteuert werden.

- (2) Vorhaben der öffentlichen Radverkehrsinfrastruktur sind gesondert darzustellen oder zu kennzeichnen. Der Anteil der Ausgaben für diese Vorhaben im Verhältnis zu allen Ausgaben ist darzustellen.
- (3) Soweit die Empfänger die ihnen nach § 1 zufließenden Mittel nicht im gleichen Jahr verwenden, ist ein Ansparen nach den Vorschriften des kommunalen Haushaltsrechts für eine Verwendung in folgenden Jahren zulässig. Die Verbandsgemeinden können zulassen, dass auch ihre Mitgliedsgemeinden an sie weitergeleitete Mittel ansparen. Eine zweckwidrige Verwendung ist auszuschließen.
- (4) Soweit bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bei den Kommunen noch Mittel nach § 1 des Gesetzes zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus vom 17.12.2014, GVBl. LSA 2014, 525, 528, zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juli 2017, GVBl. LSA S. 144, vorhanden sind, gilt Absatz 3 entsprechend.

§ 4

- (1) Die kreisfreien Städte, die Landkreise und die kreisangehörigen Gemeinden, die nicht Mitgliedsgemeinde einer Verbandsgemeinde sind, verwenden die ihnen zufließenden Mittel zur Finanzierung von Investitionen unter den Voraussetzungen des § 2.
- (2) Die Verbandsgemeinden verwenden die ihnen zufließenden Mittel zur Finanzierung von eigenen Investitionen unter den Voraussetzungen des § 2 oder leiten sie an ihre Mitgliedsgemeinden weiter. Die Mitgliedsgemeinden von Verbandsgemeinden verwenden die an sie weitergeleiteten Mittel zur Finanzierung von Investitionen unter den Voraussetzungen des § 2.

§ 5

Die Mittel werden in vier gleichen Raten jeweils am 1. Februar, 2. Mai, 1. August und 1. November eines jeden Jahres ausgezahlt.

§ 6

Die Verwendung der Mittel ist zu dokumentieren und nachzuweisen.

§ 7

Das für Verkehr zuständige Ministerium wird ermächtigt, Näheres zum Verfahren, insbesondere zu Zuständigkeiten, Finanzierungsumfang und –modalitäten, Erstellung und Fortschreibung des mehrjährigen Programms, fachlicher Prüfung,

Dokumentation und Nachweis der Mittelverwendung sowie Umgang mit nicht bestimmungsgemäß verwendeten Mitteln, durch Verordnung zu regeln.

§ 8

Dieses Gesetz tritt am 01.01.2020 in Kraft.

Entwurf MLV Entwurf MLV Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Nachfolge des KStBFinG LSA ab 2020

Begründung und Begleitvermerk

Zusammenfassung:

Das Gesetz folgt dem bereits mit dem KStBFinG LSA von 2014 eingeschlagenen Weg. Pauschale Zahlungen an die Kommunen ersetzen die früheren Zuwendungen zur Projektförderung im Einzelfall. Die kommunale Ebene agiert bei der Finanzierung ihrer Straßenbauvorhaben, im Rahmen ihrer verfassungsmäßig garantierten Selbstverwaltung und dieses Gesetzes, weitgehend selbständig und eigenverantwortlich. Vom Gesamt-Finanzierungsvolumen von 80 Mio. € wird ein Viertel an die kreisfreien Städte ausgereicht. Die Landkreise erhalten die Hälfte, die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden das verbleibende Viertel. Die Verbandsgemeinden leiten die Mittel bedarfsgerecht an ihre Mitgliedsgemeinden weiter und verwenden den Rest für eigene Vorhaben. Der Gesamtbetrag erhöht sich, als Ausgleich für Inflation und Teuerung, jährlich um 2,5 % des Vorjahresbetrages.

Mindestens 8 % der Mittel sollen, analog zur Festlegung im Landesstraßenbau (Kapitel 1409 Titel 734 65), für Investitionen in die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden. Finanzierungs- und Verteilungsregelungen folgen weitgehend dem bisherigen Recht, sind aber insgesamt einfacher geworden. Es wird erwartet, dass der Vollzug auf allen Verwaltungsebenen besser zu handhaben sein wird. Der bisherige Ausgleich für den Distributionsaufwand der Landkreise zur Einhaltung des Konnexitätsprinzips fällt künftig weg, weil dieser Aufwand dort nicht mehr entsteht.

Ein Distributionsaufwand kann allerdings bei den Verbandsgemeinden entstehen, wenn sie Mittel an ihre Mitgliedsgemeinden weiterleiten. Dafür wurde eine Regelung zum Vorwegabzug neu eingefügt. siehe hierzu § 2 Absatz 7.

Die Möglichkeit, Kreuzungs- und andere Gemeinschaftsmaßnahmen und sich daraus ergebenden speziellen Bedarf (z.B. erforderliche Arbeiten an einer Entwässerungsanlage außerhalb des eigentlichen Bauvorhabens) zu finanzieren, wird als Sonderfinanzierungstatbestand fortgeführt und ausgeweitet. Neu hinzu kommen die Möglichkeiten, Vorsorgemaßnahmen (z.B. Leerrohre) und Erhaltungsmaßnahmen zu finanzieren. Weggefallen ist die Beschränkung auf Straßen mit herausgehobener Verkehrswichtigkeit.

Das Gesetz schließt nahtlos an die derzeitige Regelung an und ist auf Dauer angelegt. Damit, und mit der jährlichen Erhöhung, wird dem kommunalen Straßenbau Planungs- und Finanzierungssicherheit gegeben.

Presse- bzw. öffentlichkeitswirksame Termine: Das System sieht weiterhin keine Förderbescheide für Einzelmaßnahmen mehr vor, also auch keine Bescheidübergaben. Stattdessen könnte die Unterzeichnung von Kreuzungs- oder Ortsdurchfahrtsvereinbarungen oder die Übergabe der jährlichen Mitteilungen über die Höhe der Pauschalzahlungen (Umsetzung der Dynamisierungsregelung des § 1 Abs. 2 Satz 2) entsprechend inszeniert werden. Für Pressemitteilungen eignen sich auch die regelmäßig vorzulegenden mehrjährigen Programme gem. § 3.

Zu den Regelungen im Einzelnen:

§ 1 Abs. 1

ist die Grundsatzregelung. Die ab 2020 wegfallenden Entflechtungsmittel werden von Bundesseite mit einem höheren Anteil der Länder am Umsatzsteueraufkommen zumindest teilweise kompensiert. Der Hinweis darauf stellt den Bezug insoweit her.

Finanziert werden dürfen grundsätzlich nur Investitionen in Straßen und damit untrennbar zusammenhängende konsumtive Ausgaben, wie Planungs- und Verwaltungsausgaben. Ausgeschlossen sind damit z.B. Unterhaltungsmaßnahmen und Straßenbetrieb, aber auch Investitionen z.B. für Betriebs- und Bauhöfe, Fahrzeuge und Geräte.

§ 1 Abs. 2

definiert den Betrag der Gesamthöhe der Zuweisung im ersten Jahr sowie die Aufteilung zwischen Landkreisen, kreisfreien Städten und kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden. Vom zu verteilenden Gesamtbetrag erhalten die Landkreise 50 %, die kreisfreien Städte 25 % und die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden 25 %. Die jährliche Steigerung zum Inflationsausgleich von 2,5 % des Vorjahresbetrages ab dem zweiten Jahr wird auf dieser Basis berechnet, wie auch die Binnenverteilung in den Absätzen 3 bis 5.

§ 1 Abs. 3

bestimmt die Binnenverteilung des Anteils der Landkreise. Sie erfolgt wie im KStBFinG von 2014, aber ohne Sonderfinanzierungstatbestände. Das waren seinerzeit einmal zusätzliche Mittel aus Haushaltsresten (je 6,5 Mio. € 2015 und 2016) für alle Landkreise sowie eine Erhöhung für den Landkreis Wittenberg für Sonderbelastungen durch das Reformationsjubiläum 2017. In der aktuellen Verteilung sind diese Sonderfinanzierungstatbestände nicht mehr enthalten.

§ 1 Abs. 4

bestimmt die Binnenverteilung unter den kreisfreien Städten (Sonderfinanzierungstatbestände hat es für sie bisher nicht gegeben).

Die Details zur Aufteilung und zur Berechnung für die Abs. 3 und 4 sind als Anlage beigelegt. In den Landkreisen ist die Länge der Kreisstraßen der wesentliche Faktor des Verteilungsmaßstabs, weil hier auf relativ geringe Kfz-Zulassungszahlen eine sehr hohe Streckenlänge der Kreisstraßen kommt. Im Gegensatz dazu kommen in den kreisfreien Städten auf verhältnismäßig wenig Streckenlänge (auch unter Einbeziehung der Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Trägerschaft) sehr viele zugelassene Kfz. Daher ist die Anzahl der Kfz-Zulassungen wesentliche Grundlage des Verteilungsmaßstabes unter den kreisfreien Städten.

Das künftige Mautaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen in kommunaler Baulast steht in direktem Zusammenhang mit der tatsächlichen Nutzung der Straßen durch mautpflichtige Kfz. Es ist in vollem Umfang für die Verbesserung dieser Verkehrsinfrastruktur zu verwenden und stellt einen Ausgleich für den insoweit anfallenden Betriebs- und Erhaltungsaufwand dar. Diese Einnahmen bleiben daher in diesem Gesetz, das die Finanzierung von Investitionen im kommunalen Straßenbau regelt, außer Ansatz.

Die der jeweiligen Binnenverteilung zugrundeliegenden Daten (Straßenlängen, Kfz-Zulassungszahlen) können sich im Laufe der Zeit verändern. Die Erfahrung zeigt, dass diese Schwankungen insgesamt normalerweise unbedeutend sind. Auf eine Regelung zur automatischen Anpassung an veränderte Straßenlängen oder Zulassungszahlen wurde daher, auch mit Blick auf den damit verbundenen Verwaltungsaufwand, verzichtet.

Im Falle erheblicher Veränderungen mit nicht mehr tolerierbaren Verzerrungen wäre, wie im Übrigen auch bei Gebietsänderungen der Empfänger, das verfassungsgemäße Verfahren zur Änderung des Gesetzes durch die Landesregierung einzuleiten.

§ 2 Abs. 1

Die bisherige Formulierung „... Grunderneuerungen und –sanierungen ...“ wurde zugunsten der allgemeineren Formulierung „Erhaltungsmaßnahmen“ aufgegeben, um Abgrenzungsschwierigkeiten zu vermeiden und die Einsatzmöglichkeiten der Mittel dieses Gesetzes insgesamt flexibler zu gestalten. Es bleibt aber bei der grundsätzlichen Fixierung auf Investitionen.

Der Katalog der finanzierungsfähigen Maßnahmen wurde gestrafft und dabei insgesamt weiter gefasst. Es sind nunmehr grundsätzlich alle öffentlichen Straßen in kommunaler Baulast finanzierungsfähig, bisherige Einschränkungen etwa wegen fehlender Verkehrsbedeutung oder –wichtigkeit sind weggefallen.

§ 2 Abs. 2

überträgt die Festlegung im Landesstraßenbau, 8 % der Mittel für Radwege einzusetzen, auf den kommunalen Straßenbau. Es ist eine Söll-Vorschrift, die den Kommunen das landespolitische Ziel des Haushaltsgesetzgebers weist, aber Abweichungen zulässt.

Öffentliche Radverkehrsinfrastruktur in diesem Sinne sind das öffentliche Radwegenetz und begleitende Radverkehrsinfrastruktureinrichtungen, z.B. Bike&Ride-Anlagen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisungs- und Beschilderungssysteme). Diese Definition korrespondiert mit der EFRE-Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität – Radverkehrsanlagen und –infrastruktur, RdErl. des MLV vom 1. 10. 2018 – 37.3-3-06502 (MBI. LSA S. 396).

§ 2 Abs. 3

nimmt die Finanzierungsregelung des alten § 2 Abs. 2 auf. Mit der Aufweitung auf alle möglichen Kreuzungs- und Gemeinschaftsmaßnahmen sowie auf sonstige Verpflichtungen aus der Wahrnehmung der Straßenbaulast (das können z.B. Arbeiten an einer Entwässerungsanlage an anderer Stelle, außerhalb der eigentlichen Baumaßnahme, sein, die zur Funktion erforderlich sind), wird die Einsatzmöglichkeit erweitert und für mögliche künftige Entwicklungen offengehalten. Es handelt sich um einen Sonderfinanzierungstatbestand. Er unterliegt nicht den Beschränkungen des Abs. 5, weil die kommunalen Baulastträger auf die Einhaltung bzw. Umsetzung dieser Finanzierungsverbote bei den jeweiligen Partnern i. d. R. keinen Einfluss haben.

§ 2 Abs. 4

enthält eine Generalklausel, die nachfolgend durch Beispiele untersetzt wird. Die Liste ist nicht abschließend.

§ 2 Abs. 5

setzt aus dem Zuwendungsrecht bekannte allgemeine Regelungen für dieses Gesetz um. Dieser Katalog ist insoweit abschließend. Finanzierungshindernisse aufgrund anderer Regelungen, wie z.B. des kommunalen Haushaltsrechts, bleiben allerdings unberührt.

Die Absätze 4 und 5 stecken den Kommunen einen weiten Rahmen ab, im dem sie sich bei der Verwendung der Mittel nach diesem Gesetz bewegen können: Es müssen Investitionen sein, die Ausgaben müssen für die Baumaßnahme erforderlich sein und sie dürfen keinem der abschließend aufgeführten Finanzierungsverbote unterliegen.

§ 2 Abs. 6

überträgt ein Rechtsinstitut des Zuwendungsrechts, das Verbot der Anschubfinanzierung, auf dieses Gesetz. Die Kommunen müssen die Vorhaben in ihren Haushalten abbilden. Mehrjährige Vorhaben, die sich nicht in Bauabschnitte mit eigener Verkehrsbedeutung aufteilen lassen, sind durch Verpflichtungsermächtigungen abzusichern.

§ 2 Abs. 7

Im Vorgängergesetz war eine ähnliche Regelung enthalten, um den Distributionsaufwand der Landkreise für die Weiterleitung an kreisangehörige Gemeinden auszugleichen. Dieser Aufwand entsteht den Landkreisen nicht mehr, weil die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden künftig unmittelbare eigene Ansprüche nach diesem Gesetz haben und Zahlungen erhalten.

Ein neuer Distributionsaufwand kann den Verbandsgemeinden entstehen, denen in § 90 Absatz 1 Nr. 5 KVG LSA die Baulast an einem Teil der Gemeindestraßen übertragen wurde. Darüber hinaus steht den Mitgliedsgemeinden einer Verbandsgemeinde das Recht zu, die bei ihnen verbliebenen Baulasten an Gemeindestraßen ganz oder teilweise durch Vereinbarung auf die Verbandsgemeinde zu übertragen.

Innerhalb einer Verbandsgemeinde kann die Baulast an Gemeindestraßen daher in nicht gesetzlich bestimmten oder durch Gesetz bestimmbaren Verhältnis, also nahezu beliebig, zwischen Verbandsgemeinde und Mitgliedsgemeinde(n) aufgeteilt sein. Ein handhabbarer allgemeingültiger Verteilungsschlüssel zwischen Verbandsgemeinden und ihren Mitgliedsgemeinden ist daher nicht zu finden.

Dem wird insoweit Rechnung getragen, dass die Verbandsgemeinden Empfänger der Leistungen nach diesem Gesetz sind und auch Verpflichtungen daraus übernehmen. Für diesen Aufwand dürfen die Verbandsgemeinden bis zu 2 % der ihnen zufließenden Mittel vorweg abziehen. Die Konnexität ist damit gewährleistet, das Verfahren an sich war bereits Gegenstand der o. g. Vorgängerregelung und ist insoweit bewährt.

§ 3

Die Regelungen zum mehrjährigen Programm greifen die bisherigen Regelungen auf und erweitern sie um die Darstellung von Maßnahmen der öffentlichen Radverkehrsinfrastruktur. Es ist beabsichtigt, Näheres, auch zum Umfang der Planungs- und Programmierungspflicht für kreisangehörige Gemeinden und Verbandsgemeinden, in der Verordnung nach § 7 zu regeln.

Die Ansparregelungen der Absätze 3 und 4 belassen das Geld, auch aus der bis Ende 2019 geltenden Vorgängerregelung, auf der kommunalen Ebene. Verwaltungsaufwand des Landes und der Kommunen für Erstattungs- und Umverteilungsverfahren entfällt.

§ 4

regelt den Grundsatz der Mittelverwendung. Die Mittel gelten auch als zweckentsprechend verwendet, wenn sie beim Zwischen- oder Letztempfänger nach den Vorschriften des kommunalen Haushaltsrechts zweckgebunden angespart werden (siehe auch § 3)

§ 5

regelt die Auszahlung und die Fälligkeiten und ist insoweit selbsterklärend.

§ 6

übernimmt die bisherige Regelung. Die Ausgestaltung erfolgt über die Verordnung nach § 7 (siehe dort).

§ 7

übernimmt im Wesentlichen die bisherige Regelung, setzt aber nunmehr den Grundsatz, das einmal ausgezahlte Geld auf der kommunalen Ebene zu belassen, um.

§ 8

Mit dem Inkrafttreten am 01.01.2020 schließt das Gesetz nahtlos an die Vorgängerregelung an und gibt den Kommunen Planungs- und Finanzierungssicherheit.

Entwurf des Gesetzes zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus ab 2020 (KStBFinG LSA 2020)

Anlage zur Begründung von § 1 Abs. 3 bis 5: Erläuterung der Binnenverteilung

1. Der Anteil der Landkreise bemisst sich zu 75 % nach der Länge der Kreisstraßen und zu 25 % nach der Anzahl der Zulassungen von Kfz und Anhängern.
 - 1.1. Verfahren der Verteilung nach der Länge der Kreisstraßen: Grundlage ist die amtliche Längenstatistik der Kreisstraßen mit dem Stand 01.01.2018. Ein Landkreis erhält den Anteil, der dem Verhältnis der Länge seiner Kreisstraßen zur Gesamtlänge aller Kreisstraßen der Landkreise entspricht. Die Länge der Kreisstraßen in den kreisfreien Städten bleibt dabei unberücksichtigt. Die einzelnen Anteile werden auf zwei Nachkommastellen kaufmännisch gerundet. Sollte die Summe der gerundeten Anteile kleiner 100 sein, so wird die zweite Nachkommastelle des kleinsten Anteils um den Wert 1 erhöht. Das wird ggf. mit dem zweitkleinsten Anteil usw. fortgesetzt, bis die Summe gleich 100 ist. Sollte die Summe der gerundeten Anteile größer 100 sein, so wird die zweite Nachkommastelle des größten Anteils um den Wert 1 vermindert. Das wird ggf. mit dem zweitgrößten Anteil usw. fortgesetzt, bis die Summe gleich 100 ist.
 - 1.2. Verteilung nach den Zulassungszahlen von Kfz und Anhängern: Grundlage ist die amtliche Zulassungsstatistik mit dem Stand 21.02.2018. Ein Landkreis erhält den Anteil, der dem Verhältnis der im Landkreis zugelassenen Anzahl Kfz und Anhänger zur Gesamtzahl der in allen Landkreisen zugelassenen Kfz und Anhänger entspricht. Die Anzahl der in den kreisfreien Städten zugelassenen Kfz und Anhänger bleibt dabei unberücksichtigt. Die einzelnen Anteile werden wie in Tz. 1.1. gerundet.
2. Die Binnenverteilung unter den kreisfreien Städten erfolgt zu 70 % nach der Anzahl der Zulassungen von Kfz und Anhängern, zu 15 % nach der Länge der Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der kreisfreien Städte und zu 15 % nach der Länge der Kreisstraßen.
 - 2.1. Verteilung nach den Zulassungszahlen: Sinngemäß wie in Tz. 1.2., berücksichtigt werden nur die Zulassungen in den kreisfreien Städten.
 - 2.2. Verteilung nach der Länge der Ortsdurchfahrten: Sinngemäß wie in Tz. 1.1., berücksichtigt werden die in der amtlichen Längenstatistik mit dem Stand 01.01.2018 erfassten Längen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen, deren Baulast in § 5 Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes den Gemeinden ab 80.000 Einwohnern übertragen ist, und die ebenso erfassten Längen der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen, deren Baulast in § 42 Abs. 2 des Straßengesetzes LSA den Gemeinden ab 50.000 Einwohnern übertragen ist.
 - 2.3. Verteilung nach der Länge der Kreisstraßen: Sinngemäß wie Tz. 1.1., berücksichtigt werden nur die Kreisstraßen in der Baulast der kreisfreien Städte.
3. Zur Binnenverteilung unter den kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden wird der Einwohnerschlüssel herangezogen. Die Zahlungen für ein Kalenderjahr werden vor dem ersten Auszahlungstermin (1. Februar) auf der Basis der amtlich festgestellten Einwohnerzahlen zum 30. Juni des Vorjahres berechnet. Die amtlichen Einwohnerzahlen werden vom Statistischen Landesamt zur Verfügung gestellt.
 - 3.1. Dazu wird der Anteil der Einwohner einer kreisangehörigen Gemeinde oder Verbandsgemeinde im Verhältnis zur Gesamtzahl der Einwohner aller kreisangehörigen

Ist die Summe aller so ermittelten Einzelbeträge größer als der Gesamtbetrag für alle kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden nach § 2 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes, so wird der wertmäßig größte Einzelbetrag in der zweiten Nachkommastelle um den Wert 1 vermindert. Dieses Verfahren wird mit dem jeweils nächstkleinerem Einzelbetrag solange fortgesetzt, bis die Summe der Einzelbeträge gleich dem Gesamtbetrag für die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden ist.

Ist die Summe aller so ermittelten Einzelbeträge kleiner als der o. g. Gesamtbetrag, so wird der wertmäßig kleinste Einzelbetrag in der zweiten Nachkommastelle um den Wert 1 erhöht. Dieses Verfahren wird mit dem jeweils nächstgrößeren Einzelbetrag solange fortgesetzt, bis die Summe der Einzelbeträge gleich dem o. g. Gesamtbetrag ist.

- 3.2. Ist die Summe aller so ermittelten Einzelbeträge größer als der Gesamtbetrag für alle kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden nach § 2 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes, so wird der wertmäßig größte Einzelbetrag in der zweiten Nachkommastelle um den Wert 1 vermindert. Dieses Verfahren wird mit dem jeweils nächstkleineren Einzelbetrag solange fortgesetzt, bis die Summe der Einzelbeträge gleich dem Gesamtbetrag für die kreisangehörigen Gemeinden und Verbandsgemeinden ist.
- 3.3. Ist die Summe aller so ermittelten Einzelbeträge kleiner als der o. g. Gesamtbetrag, so wird der wertmäßig kleinste Einzelbetrag in der zweiten Nachkommastelle um den Wert 1 erhöht. Dieses Verfahren wird mit dem jeweils nächstgrößeren Einzelbetrag solange fortgesetzt, bis die Summe der Einzelbeträge gleich dem o. g. Gesamtbetrag ist.