



58. Kreisvorstandskonferenz des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt am Montag, dem 17. Juni 2019, 10:00 Uhr, im Historischen Stadtgut Löbejün, 06193 Wettin-Löbejün

Anlagen

Zu TOP 4 - Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“

- 4.1 Bericht zum Stand der Arbeit der Kommission auf Bundesebene
Beigeordneter Norbert Portz, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)
- 4.2 Die Entwicklung der Infrastruktur in Sachsen-Anhalt als Baustein zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Mittel zur Steuerung des demografischen Wandels
Minister Thomas Webel, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Zu TOP 5 - Baurecht - Vergaberecht - öffentliche Auftragsvergaben; Stand der aktuellen Rechtsentwicklung

Beigeordneter Norbert Portz, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

- PowerPoint-Vortrag: Bezahlbaren Wohnraum schaffen
- PowerPoint-Vortrag: Aktuelles im Vergaberecht



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund



Kommunaler Spitzenverband
in Deutschland und Europa

www.dstgb.de



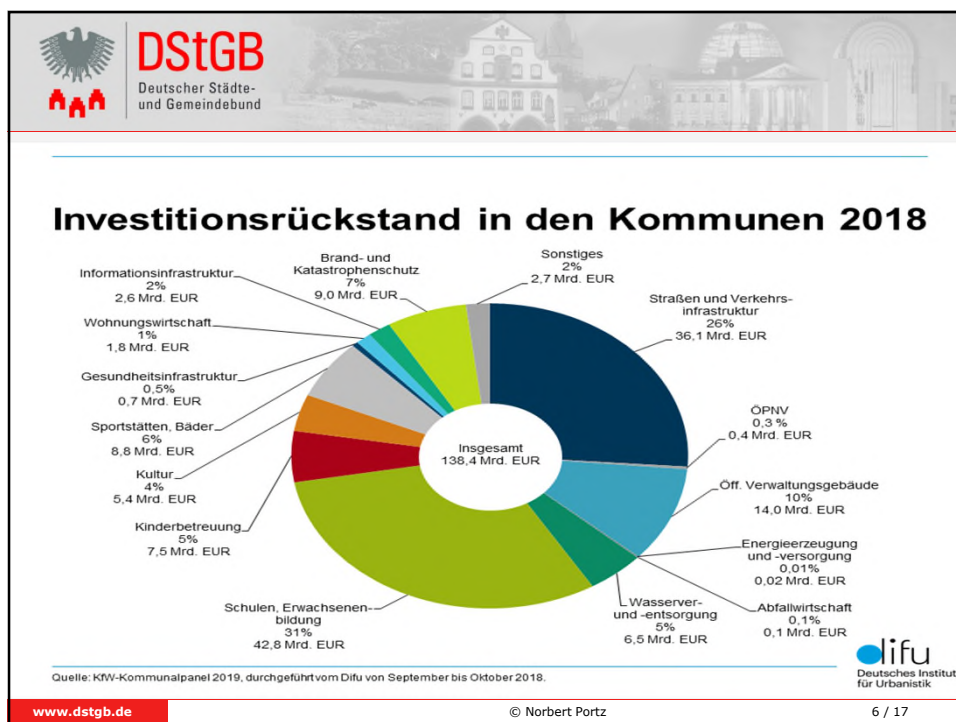
DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Kommission Gleichwertige Lebensverhältnisse – Hintergrund und Ergebnisse

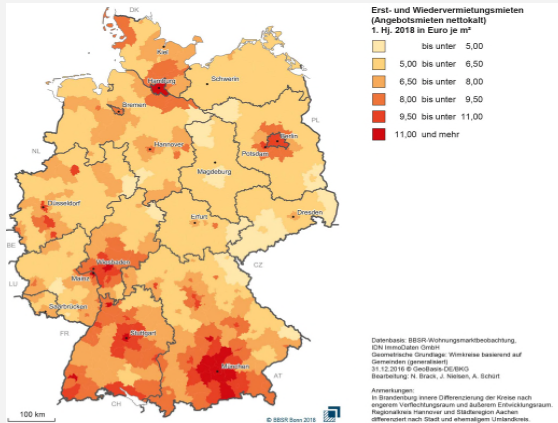
Beigeordneter Norbert Portz
Deutscher Städte- und Gemeindebund







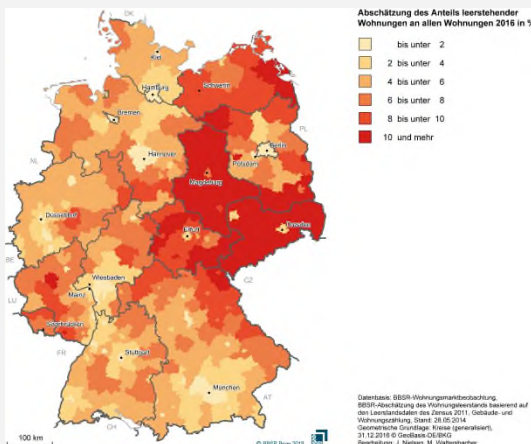
Wohnpreise in Deutschland variieren stark: München ist nicht überall!



Die Höhe der durchschnittlichen Angebotsmieten streut ähnlich wie die Immobilienpreise sehr stark in den Teilräumen Deutschlands. Sie variieren im Jahr 2018 von 4,50 Euro je Quadratmeter im Vogtlandkreis (Sachsen) bis hin zu 17,54 Euro in der Stadt München. Die prosperierenden Groß- und Universitätsstädte heben sich deutlich von ihrem Umland ab. Von den Metropolregionen München, Stuttgart und Rhein-Main werden die hohen Mieten weit in die ebenfalls wirtschaftlich starken Umlandkreise getragen. In anderen Regionen wie Düsseldorf/Köln/Bonn oder Berlin reichen die hohen Mieten nur in das engere Umland. Dort schließen sich ländliche Räume mit deutlich niedrigeren Angebotsmieten an. Bundesweit lagen die Angebotsmieten im ersten Halbjahr 2018 bei 8,33 Euro je Quadratmeter.



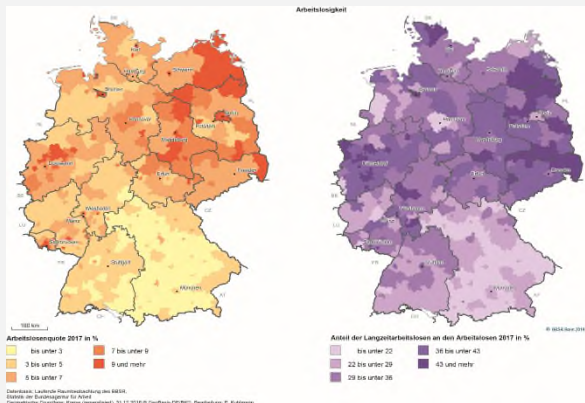
Wohnungsleerstand: Ein Problem für Hauseigentümer und Kommunen



Nach Schätzungen des BBSR, basierend auf den Ergebnissen des Zensus 2011, standen im Jahr 2016 knapp 2 Millionen Wohnungen in Deutschland leer. Das waren 4,8 Prozent des gesamten Wohnungsbestands. In den meist wachsenden kreisfreien Großstädten sind die Wohnungsleerstände bedingt durch die hohe Nachfrage spürbar zurückgegangen. In den Großstädten mit angespannten Märkten liegt die Leerstandsquote teils unter 1 Prozent. Demgegenüber hat sich die Zahl der leerstehenden Wohnungen in ländlichen und vor allem peripher gelegenen Kreisen erhöht. In Ostdeutschland haben viele Landkreise Leerstandsanteile von über 10 Prozent. Zahlreiche, vor allem peripher gelegene Landkreise in Westdeutschland, sind ebenfalls mit hohen Leerständen konfrontiert. Immobilieneigentümer und die Kommunen stellt das vor besondere Herausforderungen. Die Vermietung von Immobilien wird erschwert, so dass Investitionen in die Objekte oft nicht mehr möglich sind. Der Verkauf von Häusern ist teilweise nur noch mit deutlichen Preisnachlässen oder gar nicht mehr möglich, und damit kann die Altersvorsorge der Eigentümer gefährdet sein. Eine Häufung von Leerständen kann sich negativ auf das Wohnumfeld und das Quartier auswirken.



Schwieriger Arbeitsmarkt in ländlich-peripheren Räumen Ostdeutschlands und in altindustrialisierten Räumen

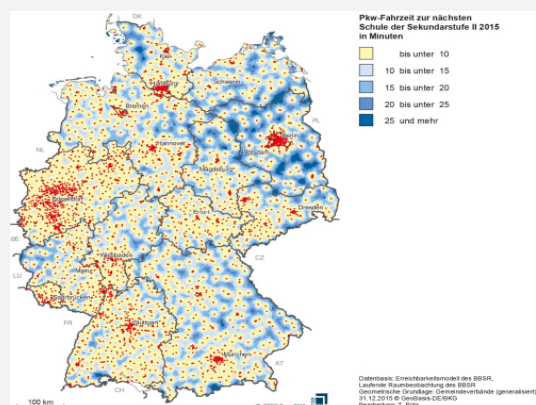


Bei der Arbeitslosenquote gibt es zwei räumliche Muster: Zum einen fallen die Städte mit höheren Werten auf. Zum anderen – und dies betrifft vor allem Ostdeutschland – haben die ländlich-peripheren Regionen deutlich höhere Quoten. Peripher bezeichnet dabei nicht nur die Landkreise an den Außengrenzen, sondern auch in der so genannten inneren Peripherie, also die Regionen zwischen den großen Städten, von denen die Arbeitsmarktzentren schlecht erreichbar sind.

Eine verfestigte Arbeitslosigkeit lässt sich über den Anteil der Langzeitarbeitslosen darstellen: Zwar bildet hierbei die Uckermark mit 54,9 Prozent die am stärksten betroffene Region, d.h. mehr als jeder zweite Arbeitslose ist dort länger als ein Jahr ohne Beschäftigung. Auch andere, im ländlich-peripheren Raum von Ostdeutschland liegende Landkreise weisen Werte von mehr als 45 Prozent auf – etwa Görlitz, Bautzen oder Elbe-Elster. Dies trifft aber auch auf eine Reihe von Städten und Kreisen in den alten Bundesländern zu: Recklinghausen und Mülheim an der Ruhr mit jeweils über 53 Prozent, Pirmasens, der Rheinisch-Bergische Kreis, Hamm oder Oberhausen mit Anteilen zwischen 45 und fast 49 Prozent. Dabei gilt der folgende Zusammenhang als generelles Muster: Je höher die Arbeitslosenquote, desto höher auch der Anteil der Langzeitarbeitslosen an allen Arbeitslosen.



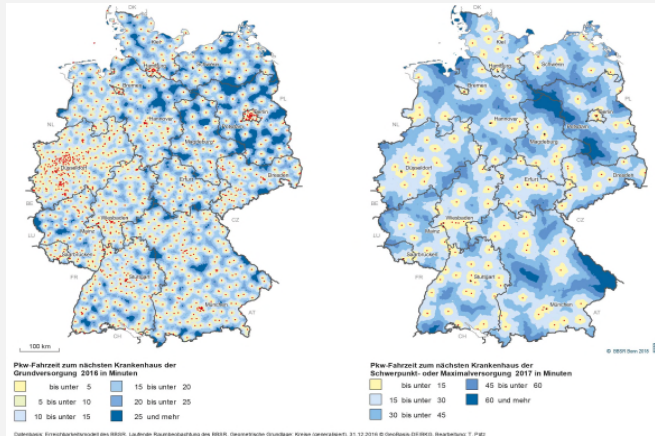
Erreichbarkeit von Schulen der Sekundarstufe II: Kurze Wege für die meisten Schülerinnen und Schüler



Unter dem Gesichtspunkt der Chancengleichheit ist die regionale Verteilung der Schulen, die zur allgemeinen Hochschulreife oder Fachhochschulreife führen, von besonderem Interesse. 99 Prozent der Schüler können bundesweit in weniger als 20 Minuten im motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Schule der Sekundarstufe II erreichen. Rund 87 Prozent benötigen sogar weniger als zehn Minuten. Die Fahrzeiten im ÖPNV dürften höher liegen, jedoch in den meisten Fällen die entsprechenden Erreichbarkeitsvorgaben der Länder nicht übertreffen.



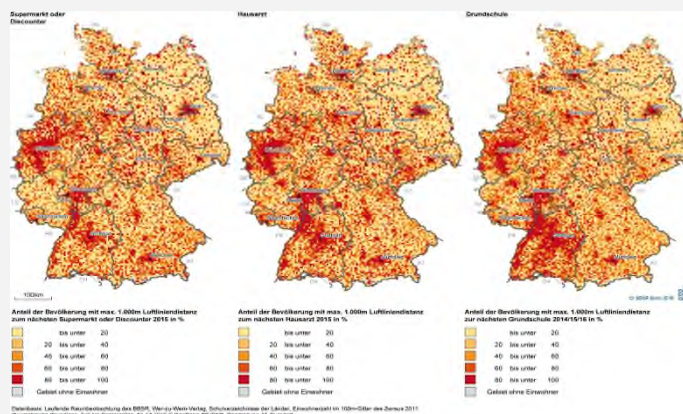
Lücken bei der Krankenhausversorgung in einigen dünn besiedelten Räumen: Erreichbarkeit von Krankenhäusern



In Deutschland gibt es 1.156 Krankenhäuser der Grundversorgung (2016) sowie 153 der Schwerpunkt und Maximalversorgung (2017). Rund 95 Prozent der bundesweiten Bevölkerung erreichen das nächste Krankenhaus der Grundversorgung mit dem Pkw in max. 20 Minuten. Bei einer Fahrtzeit von 25 Minuten sind es sogar fast 99 Prozent. Besonders kurze Fahrtzeiten finden sich überwiegend in den städtischen Regionen. Allerdings gibt es auch einzelne dünn besiedelte und periphere Gebiete, deren Bevölkerung eine Anfahrtszeit von mehr als 30 Minuten in Kauf nehmen muss. Diese Gebiete sind zumeist in den ostdeutschen Ländern zu finden, vereinzelt aber auch in Westdeutschland. Das Netz mit Krankenhäusern der Schwerpunkt- und Maximalversorgung ist naturgemäß weniger dicht. Diese verfügen über die Grundversorgung hinaus über ein breiteres Leistungsspektrum. In manchen Teilräumen betragen die Fahrtzeiten dorthin 60 Minuten und mehr. Dies betrifft Regionen in der so genannten inneren Peripherie, beispielsweise der Raum zwischen Dresden, Magdeburg, Berlin, Schwerin und Hamburg sowie das Dreieck zwischen Stuttgart, München und Nürnberg, aber auch einige Regionen an den Landesgrenzen. Auch der Bayerische Wald mit seiner Lage an einer deutschen Außengrenze gehört zu diesen Regionen.



Erreichbarkeit von Supermärkten, Hausärzten und Grundschulen: In Landgemeinden weite Wege

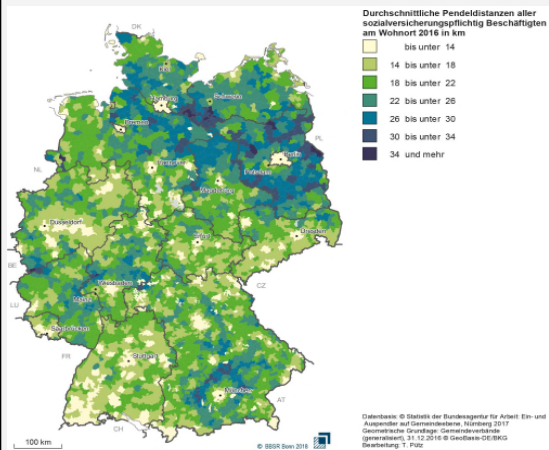


Die Möglichkeit, einen Lebensmittelmarkt in Laufweite erreichen zu können, ist ein wichtiges Kriterium der Daseinsvorsorge. Über zwei Drittel der Menschen in Deutschland können einen Lebensmittelmarkt fußläufig erreichen (Distanz zum Wohnort unter 1 km Luftlinie). 28 Prozent der Bevölkerung können dies nicht – vor allem in den dünn besiedelten ländlichen Regionen. Dies betrifft insbesondere Mecklenburg-Vorpommern, das nördliche Sachsen-Anhalt und jene Teile Brandenburgs, die weiter entfernt von Berlin liegen. So haben Einwohner in ostdeutschen Landgemeinden mit durchschnittlich 3,3 km eine fast einen Kilometer längere Entfernung zum nächsten Supermarkt oder Discounter als die Bewohner westdeutscher Landgemeinden (2,4 km). In den Großstädten können 92 Prozent der Bevölkerung einen Lebensmittelmarkt zu Fuß erreichen.

Auch bei der Erreichbarkeit von Hausärzten haben die dörflich geprägten Teile von ländlichen Räumen einen Nachteil, da die Mediziner eher in den Klein- und Mittelstädten ihre Praxen haben. Hier kann oftmals nur ein Fünftel der Bevölkerung einen Hausarzt fußläufig erreichen. Bei den Grundschulen werden länderspezifische Strukturen deutlich. Gerade in Baden-Württemberg ist das Grundschulnetz sehr dicht, aber in anderen Bundesländern gibt es wiederum Erreichbarkeitsdefizite.



▶ Wege zur Arbeit werden länger = Pendeldistanzen

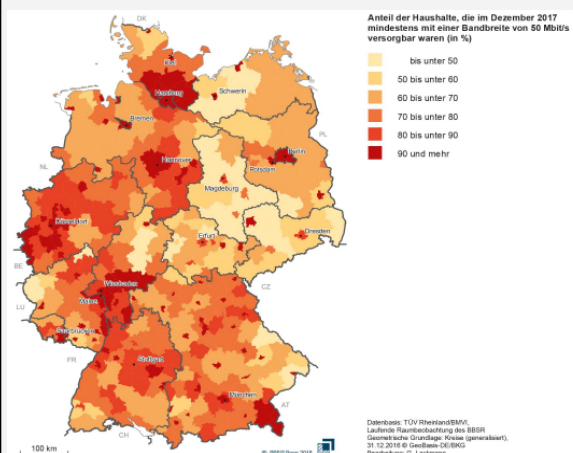


Nicht nur die Zahl der Pendler, auch die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges ist gestiegen: von 14,6 Kilometern im Jahr 2000 auf 16,9 Kilometer im Jahr 2016. Besonders lang sind die Distanzen in den dünn besiedelten Räumen abseits der Ballungsräume. In großen Teilen Mecklenburg-Vorpommerns, Brandenburgs und Sachsens-Anhalts legen Beschäftigte im Durchschnitt mehr als 30 Kilometer auf dem Weg zur Arbeit zurück.

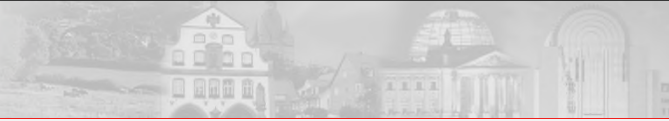
Der Anteil der Beschäftigten, die einen Weg von mehr als 30 Kilometern zwischen Wohnort und Arbeitsort zurücklegen beträgt rund 20 Prozent, für knapp 10 Prozent beträgt der einfache Arbeitsweg mehr als 50 Kilometer.



▶ Breitbandversorgung



In Deutschland können 80,5 Prozent der Haushalte mit einer Internetgeschwindigkeit von mehr als 50 Mbit pro Sekunde versorgt werden. Dabei gibt es starke regionale Disparitäten: Im Jerichower Land beläuft sich der Anteil auf lediglich 27 Prozent, und in 23 Landkreisen betrifft dies nur die Hälfte der Haushalte oder weniger. Diese liegen vor allem in Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Sachsen – aber auch in einigen Kreisen in den Mittelgebirgen – etwa in der Eifel, dem Westerwald, im Hessischen Bergland und Thüringer sowie Bayerischen Wald. Hingegen ist das Angebot in den Städten meist so gut, dass dort über 90 Prozent der Haushalte diese Art der Breitbandversorgung nutzen können.



► **Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“: Ziele der BReg.**

1. Wir haben oft kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem
2. Nötige Entscheidungen sind langfristig (Mindestens 10 Jahre) angelegt
3. Aufnahme „Staatsziel Gleichwertige Lebensverhältnisse“ in das GG
4. Änderung Art. 91a GG (GAK) = Förderung ländlicher Räume insgesamt
5. Signal d. Bundes zur Lösung der kommunalen Altschuldenproblematik



► **Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“: Ziele der BReg.**

6. Ausbau flächendeckender Versorgungsstrukturen (ÖPNV, Schiene etc.)
7. Digitale Infrastruktur wird ausgebaut – Bundesinfrastrukturgesellschaft
8. Neuansiedlung und Verlagerung von Bundesbehörden in die Fläche
9. Bundesmittel der Städtebauförderung sollen erhöht werden
10. Weiteres Vorgehen = 10. Juli: Kabinettsbeschluss d. Bundesregierung

Grußwort des Ministers Webel zur Veranstaltung des Städte- und Gemeindebundes am 17.06.2019 zum Thema „Die Entwicklungen der Infrastruktur in Sachsen-Anhalt als Baustein zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Mittel zur Steuerung des demografischen Wandels“

Es gilt das gesprochene Wort

Anrede

Ich bedanke mich recht herzlich für Ihre Einladung zu der heutigen Veranstaltung. Ich wurde gebeten, einige Ausführungen zur Entwicklung der Infrastruktur in Sachsen-Anhalt als Baustein zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Mittel zur Steuerung des demografischen Wandels zu machen. Dieser Bitte komme ich gern nach.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für die Ansiedlung von Unternehmen. Sie schafft Wachstum und sichert Beschäftigung und Wohlstand. Damit ist sie unerlässliche Voraussetzung für den reibungslosen Transport von Menschen und Gütern, ohne den eine hochentwickelte Industriegesellschaft nicht funktionieren kann.

Ohne Zweifel ist eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Raumkategorien eine zentrale Entwicklungsgrundlage. In Städten ist es allerdings leichter, die zeitlichen und qualitativen Anforderungen von Wirtschaft und Verbraucher an reibungslose Personen- und Warenströme zu erfüllen als im ländlichen Raum.

Mit abnehmender Siedlungsdichte nimmt die Herausforderung zu, diesem Anspruch gerecht zu werden. Die ballungsraumorientierte Entwicklung der letzten Jahrzehnte in Deutschland insgesamt hat auch in unserem Land ihren Niederschlag gefunden. Dies wird deutlich, wenn man die Entwicklung der großen Städte mit ihrem Bevölkerungszuwachs mit dünnbesiedelten Räumen in Sachsen-Anhalt mit ihrem Bevölkerungsverlust vergleicht.

Diese Entwicklung hat in Teilen der Bevölkerung in Deutschland ein Gefühl der Vernachlässigung und in Einzelfällen der Perspektivlosigkeit zurückgelassen.

Es ist nun an der Zeit, dieser Entwicklung mit aller Kraft gegenzusteuern. Der grundgesetzliche Auftrag zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse verpflichtet, alle Anstrengungen darauf zu konzentrieren, dass sich der Abstand zwischen den Regionen nicht noch weiter vergrößert, sondern sich verringert, mindestens konstant bleibt.

Die Einsetzung der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ im Juli letzten Jahres durch das Bundeskabinett war daher genau der richtige Schritt.

Wie eine Region aufgestellt ist und welche Perspektiven sie eröffnet, entscheidet gleichermaßen über Unternehmensansiedlungen und die Wohnstandortwahl und damit über die Zukunftsfähigkeit der Region.

Das Land Sachsen-Anhalt ist wie kaum ein anderes durch große ländliche Räume geprägt. Die Perspektiven und Herausforderungen des ländlichen Raums sind daher für unser Land insgesamt von Bedeutung.

Die Frage, welchen Weg Sachsen-Anhalt in den kommenden Jahren nehmen wird, wird nicht nur in unseren Ballungsräumen Magdeburg und Halle beantwortet. Vielmehr hängt sie wesentlich

davon ab, ob wir es schaffen, alle Regionen weiterzuentwickeln, zukunftsfähig zu machen und gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu erhalten.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr ist zuständig für eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung aller Regionen. Ein wichtiges Instrument dafür ist der **Landesentwicklungsplan**, in dem die Ziele der Landespolitik festgeschrieben sind.

Der dort verankerte Aufgabenkatalog betrifft alle Politikbereiche. Er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, zeigt uns allen aber deutlich, wie vielschichtig die Herausforderungen in unserem Land sind. Diese können wir nur meistern, wenn jeder seinen Anteil dazu beiträgt, wir die Aufgaben gut koordinieren und vor allem auch die Bürger vor Ort mitnehmen.

Von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der ländlichen Räume ist die Sicherung der Mobilität. Denn ohne Verkehrsträger und einen leistungsstarken ÖPNV hilft auch eine starke Infrastruktur nicht und die Menschen kommen nicht in die Grund-, Mittel- und Oberzentren. Ein attraktiver Ortskern, eine gute Daseinsvorsorge und eine leistungsfähige Infrastruktur können nur dann zum Tragen kommen, wenn diese für die Menschen gut zu erreichen sind und die Infrastruktur entsprechend genutzt werden kann.

Auch hier stellt uns der demografische Wandel vor besondere Herausforderungen. So müssen wir ein Angebot sicherstellen, welches den spezifischen Bedürfnissen der Menschen in ländlichen Räumen entspricht. Dabei müssen wir uns gleichzeitig an veränderte Rahmenbedingungen mit weniger und älteren Menschen sowie größeren Distanzen zu Wohn- und Arbeitsorten anpassen.

So ist der **ÖPNV im ländlichen Raum** in besonderem Maße vom demografischen Wandel geprägt. Durch den Bevölkerungsrückgang hat die Zahl der Berufspendler, Schüler und Auszubildenden, auf die das Angebot bislang vorwiegend ausgerichtet war, abgenommen.

Gleichzeitig ist durch den Wegfall kleinerer Supermärkte und Arztpraxen sowie die zunehmende Zentralisierung von öffentlichen Einrichtungen die Bedeutung des Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehrs gestiegen. Durch die Alterung der Bevölkerung stellen heute die Senioren eine wichtige Zielgruppe für den ÖPNV dar.

Das Land stellt sich dieser Herausforderung mit dem Handlungskonzept für eine nachhaltige Bevölkerungsentwicklung. Dieses sieht zwei Schwerpunkte vor:

- Anpassung der benötigten Infrastruktur und der anzubietenden Verkehrsleistungen an die veränderte Verkehrsnachfrage und
- Erhöhung der Attraktivität des verbleibenden Angebots, damit es als Haltefaktor im ländlichen Raum wirken kann.

Entsprechend dieser Schwerpunktsetzung wurden in der Vergangenheit zahlreiche gering nachgefragte Eisenbahnstrecken auf Busbedienung umgestellt. Für diese Strecken war damals weder eine ausreichende Nachfrage vorhanden, noch bestand eine entsprechende Perspektive. Auch jetzt ist diese Perspektive nicht eröffnet. Ich sage das aus aktuellem Anlass, weil gerade wieder die Diskussion um die Reaktivierung von Strecken geführt wird.

Auf den verbleibenden Linien, welche insbesondere die Verbindung der größeren Orte und der dazwischenliegenden Halte im ländlichen Raum gewährleisten, wurden Angebot und Qualitätsstandards deutlich verbessert. Erlebbar für die Fahrgäste sind dabei der zunehmende Einsatz moderner und attraktiv gestalteter Fahrzeuge mit barrierefreiem Einstieg, vertaktete

Fahrplanangebote mit verlässlichen Umsteigebeziehungen sowie verbesserter Fahrgastinformationssysteme.

Das Eisenbahnangebot wurde zudem mit einem **qualifizierten Busnetz ergänzt**, welches die zentralen Orte da verbindet, wo zwischen diesen kein SPNV-Angebot besteht.

Das Land fördert diese Angebote als Bestandteile des ÖPNV-Landesnetzes und gewährleistet so, dass unabhängig vom Verkehrsträger die gleichen, hohen Qualitätsstandards hinsichtlich Fahrplan, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Tarifierkennung eingehalten werden. Gleichzeitig wird somit den Landkreisen ein sicheres Grundgerüst geboten, an dem sie ihre lokalen Busangebote ausrichten können.

Ein weiterer Baustein des ÖPNV-Plans ist das **ÖPNV-Investitionsprogramm** des Landes. Im Rahmen dieses Förderprogramms wurden und werden Bahnsteige und Empfangsgebäude modernisiert, Gleisanlagen ausgebaut und im Bahnhofsumfeld attraktive Schnittstellen zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger geschaffen. Ein großer Teil der Investitionen findet im ländlichen Raum statt. Neben der funktionalen Aufwertung bringen die Maßnahmen eine verbesserte Wahrnehmung des ÖPNV-Angebotes mit sich.

Im Hinblick auf den demografischen Wandel kommt den für den Busverkehr zuständigen Landkreisen und kreisfreien Städten eine besondere Rolle zu. Deshalb unterstützt das Land die Aufgabenträger bei der Erarbeitung und Umsetzung neuer Angebotskonzepte.

Inzwischen sind mehrere Landkreise dabei, das Busangebot mit den gegebenen Finanzmitteln so umzugestalten, dass es für die wachsende Zielgruppe des Einkaufs- und Freizeitverkehrs attraktiver und stärker nachgefragt wird. Hierzu wird der Linienverkehr auf die starken Achsen ausgerichtet und als Taktverkehr angeboten. Als Zubringer zu diesen Linien dienen häufig vertaktete Rufbusse.

Dieses Angebotskonzept eines optimierten **Verkehrsträgermix** hat sich bewährt und hat bereits in einigen Nachbarregionen nicht nur reges Interesse geweckt, sondern bereits Nachahmer gefunden.

Es kann jedoch nur konsequent weiterentwickelt werden, wenn wir ausreichende **Finanzmittel** bereitstellen. Die Bereitstellung der Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre aus Landesmitteln ist dafür eine elementare Voraussetzung.

Die Finanzierung dieser 31 Mio. jährlich aus Mitteln des Landes hat als Geschäftsgrundlage bei den Verhandlungen zur Neuverteilung der Regionalisierungsmittel Eingang in den Koalitionsvertrag und einen Kabinettsbeschluss der Landesregierung gefunden, ist aber bislang nicht umgesetzt und wird bei den aktuellen Verhandlungen für den Doppelhaushalt erneut in Frage gestellt.

Dabei steht die Novelle des ÖPNVG, die eine entsprechende Regelung für den Zeitraum ab 2020 beinhaltet, vor dem Abschluss.

Ohne die Umsetzung sind nicht nur weitere Abbestellungen unvermeidlich, sondern auch empfindliche Kürzungen bei Investitionen in den ÖPNV unausweichlich. Auch der mit dem Kohleausstieg verbundene Strukturwandel ist bei einem Weiter so nicht zu bewerkstelligen.

Denn im Süden unseres Landes sind **Mehrleistungen im S-Bahn-System ebenso erforderlich** wie eine Aufwertung der Verkehrsstationen. Diese Projekte sind auch bereits mit dem Bund abgestimmt und es liegen Förderzusagen vor. Der Bund sieht sich aber aus rechtlichen Gründen gehindert, insbesondere die Bestelleleistungen zu finanzieren, die zwischen Bund und Ländern im verkehrlichen Bereich als dringend erforderlich bewertet werden, um den Strukturwandel zu

bewältigen. Wir dürfen es nicht zulassen, dass sich dort Hoffnungs- und Perspektivlosigkeit breitmachen können.

Der Umweltverbund kann aber nur gelingen, wenn auch der Radverkehr gefördert und unterstützt wird, dem als Teil des Umweltverbundes eine steigende Bedeutung zukommt.

Der Ausbau moderner **Radwege** bietet den Menschen weitere Mobilitätsalternativen, die umweltschonend sind und auch immer stärker nachgefragt werden. All dies gehört ebenfalls zu einer leistungsstarken Infrastruktur und deren optimaler Nutzung, um gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu gewährleisten.

In den letzten Jahren, man kann fast schon sagen Jahrzehnten, hat das Radfahren allgemein einen großen Zuwachs erlangt.

Und durch die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag hat der Radverkehr einen neuen Stellenwert erhalten. Unser Ziel ist es, ein ganzheitliches Radverkehrssystem zu schaffen, das nicht nur den tourismusrelevanten Radverkehr berücksichtigt, sondern auch den alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr in den Fokus rückt und stärkt.

Die Arbeitsschwerpunkte der nächsten Monate sind deshalb die Neuaufstellung des Landesradverkehrsplanes, der Aufbau eines neuen alltagstauglichen Landesradverkehrsnetzes und die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen.

Als ersten Schritt haben wir Mitte dieses Jahres eine umfangreiche Befragung aller Kommunen des Landes zum Radverkehr durchgeführt. Insgesamt 132 Kommunen haben sich an der Befragung beteiligt und uns wichtige Anregungen für den neuen Landesradverkehrsplan gegeben.

Kürzlich haben wir im Rahmen eines Expertenworkshops mit zahlreichen Teilnehmern aus den Kommunen, Landesbehörden, Institutionen und der Landespolitik darüber diskutiert, welche Leitlinien und Handlungsfelder im Landesradverkehrsplan verankert werden sollen. In einem zweiten Workshop Anfang 2019 sind die Inhalte des Landesradverkehrsplans mit den Ressorts konkretisiert worden.

Der nächste große Meilenstein wird die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen sein. Wir wollen dieses Netzwerk initiieren, weil die Arbeitsgemeinschaften, die es bereits in fast allen Bundesländern gibt, ganz wesentlich zur Förderung des Radverkehrs beitragen und weil der Austausch mit Fachkollegen und die Zusammenarbeit der Kommunen untereinander dazu beitragen, Projekte voranzubringen.

Wir werden am 19. Juni in einem zweiten Treffen die Kommunen im Rahmen einer Informationsveranstaltung darüber informieren, welchen Nutzen sie aus der Vernetzung mit anderen Kommunen ziehen können, welche Vorbereitungen zur Gründung zu treffen sind und die organisatorischen Rahmenbedingungen besprechen.

Wir hoffen sehr, dass viele Landkreise, Städte und Gemeinden den Entschluss fassen, der Arbeitsgemeinschaft beizutreten. Die offizielle Gründung wird dann, so ist es geplant, anlässlich der Fahrradkommunalkonferenz im November 2019, veranstaltet von der Lutherstadt Wittenberg, verkündet.

Der **motorisierte Individualverkehr** ist häufig immer noch die praktischste Möglichkeit, den Arbeitsplatz oder Dienstleistungen der sozialen Daseinsvorsorge in akzeptabler Zeit zu erreichen. Eine wirksame **Straßenverkehrsinfrastruktur** ist daher von hoher Bedeutung, um diese wichtige

Mobilität auch gewährleisten zu können. Weiterhin ist eine gute Straßenverkehrsinfrastruktur aber auch eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Orte.

Um die verkehrliche Erschließung der Räume des Landes zu verbessern, verfolgt das Land deshalb mehrere Ziele.

Ein Ziel besteht darin, die Regionen flächendeckend an die übergeordneten Verkehrsnetze anzubinden, um so schnelle Verkehrsverbindungen zu ermöglichen. So erschließt z. B. die neu gebaute B 6n derzeit den Raum von der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt im Bereich der A 395 bis östlich von Köthen.

Von dieser modernen West-Ost-Verbindung, die derzeit bis zu A 9 bei Thuland weitergebaut wird, profitieren sämtliche Ortschaften im umliegenden Gebiet. Ein weiteres Beispiel ist der Weiterbau der BAB 14 als Lückenschluss in Sachsen-Anhalt zwischen Magdeburg und Wittenberge. Hierdurch wird durch einen schnellen Zugang zu einer Autobahn die Anbindungsqualität des ländlichen Raums deutlich verbessert.

Auch die Vielzahl der neu gebauten Ortsumgehungen, welche die jeweiligen Ortslagen entlastet und die Verbindungsqualität deutlich erhöht haben, tragen zu einer verbesserten Verkehrsanbindung bei.

Das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig zur A 143, „Westumfahrung Halle“ stellt einen der größten Meilensteine bei der Komplettierung der Verkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt dar.

Die Entscheidung ist eine Bestätigung und zugleich Lohn für die akribische Arbeit der Planer und der Planfeststellungsbehörde. Sie haben alle Interessen und Belange intensiv abgewogen. Vom Ergebnis profitierten die Bürgerinnen und Bürger der Region, die dringend auf die neue Autobahnverbindung warteten. Das Urteil ist aber vor allem auch ein wichtiges Signal für die weitere wirtschaftliche Entwicklung im mitteldeutschen Raum, der künftig noch besser an das überregionale Straßennetz angebunden sein wird.

Noch in diesem Herbst kann mit dem Bau der wichtigen Trasse begonnen werden. Dann rollt im Jahr 2025 der Verkehr auf der neuen Autobahn westlich von Halle.

Ein weiterer Baustein ist die Erhaltung sowie der Um- und Ausbau des vorhandenen Straßennetzes. Durch **Sanierungsmaßnahmen** entstehen moderne, verkehrssichere und den neuesten Regelwerken entsprechende Straßenverbindungen und ermöglichen somit ein schnelleres Zurücklegen der vorhandenen Entfernungen.

Mit Bezug auf die im Koalitionsvertrag erfolgte Schwerpunktsetzung auf die Straßeninfrastruktur des Landes besteht das Ziel, ein **Strategiepapier Landesstraßen** zu erarbeiten.

Dieser liegt nun im Entwurf vor, geht im Sommer in die Ressortbeteiligung und im Herbst ins Kabinett. Darüber hinaus soll das Landesstraßennetz unter Beachtung des aktuell fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplanes sowie auf Basis der sich derzeit in der Erstellung befindlichen Landesverkehrsprognose auf die Notwendigkeit zusätzlicher Neubaumaßnahmen überprüft werden.

Das Land verfolgt mit seiner Straßenbaupolitik unmittelbar an unseren eigenen Straßen und mittelbar über die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus mehrere Ziele. Bei unseren

Landesstraßen gehört der flächendeckende Anschluss an übergeordnete Verkehrsnetze ebenso dazu wie Ortsumgehungen, um die Ortskerne zu entlasten und die Verbindungsqualität zu erhöhen.

Dabei müssen Investitionen für Instandhaltung und Modernisierung des vorhandenen Straßennetzes auf einem verlässlichen Niveau gesichert werden, um einem Werteverzehr der Infrastruktur entgegenzuwirken und die Qualität des Netzes Schritt für Schritt zu verbessern. Dazu reichen die jährlich bisher bereitgestellten 31 Mio.€ bei weitem nicht aus. Allein bei den Kreisstraßen hat sich ein Investitionsstau von einer Mrd.€ aufgetürmt. Erforderlich sind 80 Mio. € pro Jahr.

Diese müssen jährlich um 2,5 % aufgestockt werden, um die Baupreissteigerungen zu berücksichtigen.

Bereits 2015 hatten wir mit der Einführung von pauschalen Zahlungen an die Kommunen durch das Gesetz zur Finanzierung von **Investitionen des kommunalen Straßenbaus** die Finanzierung vereinfacht und die Verfahren erheblich verschlankt. Dieses Gesetz wird aus den Entflechtungsmitteln gespeist, die der Bund nur noch bis zum Ende dieses Jahres zur Verfügung stellt.

Auch haben wir uns erfolgreich dafür eingesetzt, dass der Bund für die ab 2020 wegfallenden **Entflechtungsmittel** zusätzliches Geld aus dem Umsatzsteueraufkommen bereitstellt. Mit der letzten Änderung des ÖPNVG wurde ein neuer Paragraph 8 b eingefügt, mit dem ab 2020 jährlich 20 Mio. EUR Landesmittel für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur bereitstehen.

Mit dieser Summe, die jährlich mit 2,5 % dynamisiert wird, sollen vorrangig Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms kofinanziert, aber auch kleinere Vorhaben in der Fläche – ich gebe hier nur beispielhaft das Stichwort „Barrierefreiheit“ – gefördert werden. Dies dient weiterhin insbesondere einer Verbesserung der Finanzierung der kommunalen Straßen.

Aber auch der ÖPNV und die Radinfrastruktur, die zwei weitere wichtige Säulen der Mobilität in unserem Land darstellen, können damit finanziert werden. Dies ist vor allem für jene Menschen von Bedeutung, die nicht auf ein eigenes Auto zurückgreifen können.

Als Nachfolgeregelung für das „alte“ Gesetz zur Finanzierung des kommunalen Straßenbaus, das ja Ende 2019 ausläuft, arbeiten wir an einem neuen Finanzierungsgesetz für den Zeitraum danach. Der Entwurf sieht vor, 2020 einen Gesamtbetrag von 80 Mio. EUR als Pauschalen für den kommunalen Straßenbau bereitzustellen.

Davon erhalten die Landkreise zwei Fünftel, die kreisangehörigen Kommunen zwei Fünftel und die kreisfreien Städte das verbleibende Fünftel. Das Gesetz ist auf Dauer angelegt, der Gesamtbetrag wird ab 2021 mit 2,5 % dynamisiert.

Die Binnenverteilung innerhalb der Empfängergruppen erfolgt nach Schlüsseln, die die Länge der Straßennetze, die Fahrzeugzulassungen und die Einwohnerzahlen berücksichtigen. Alle Empfänger sollen mindestens 8 % des Geldes für Investitionen in die **Radverkehrsinfrastruktur** verwenden.

Die Kommunen werden damit so ausgestattet, dass sie auch künftige Belastungen, etwa durch Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen und andere Gemeinschaftsmaßnahmen, durch Vorsorgemaßnahmen, beispielhaft nenne ich Leerrohre für Telekommunikation und Breitbandausbau, und durch Veränderungen im Straßenausbaubeitragsrecht werden stemmen können.

Die aktuellen Verhandlungen für den Doppelhaushalt stellen jedoch an alle Ressorts hohe Anforderungen. Ich werde mich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass wir gerade im Bereich des kommunalen Straßenbaus zu einer angemessenen Finanzausstattung kommen, mit der die anstehenden Aufgaben auch wirklich erfüllt werden können.

Dazu reichen die jährlich bisher bereitgestellten 31 Mio.€ bei weitem nicht aus. Allein bei den Kreisstraßen hat sich ein Investitionsstau von einer Mrd.€ aufgetürmt. Erforderlich sind 80 Mio. € pro Jahr. Diese müssen jährlich um 2,5 % aufgestockt werden, um die Baupreissteigerungen zu berücksichtigen.

Anrede

Neben einem leistungsfähigen Straßennetz brauchen wir aber auch eine leistungsfähige **Eisenbahninfrastruktur**.

Denn nur mit einem gut ausgebauten, qualitativ hochwertigen Netz kann der Bahnverkehr Marktanteile gewinnen. Ein intaktes Netz, das kontinuierlich verbessert wird, ist auch für uns als Aufgabenträger des SPNV notwendige Bedingung für eine weitere Steigerung der Bedienungsqualität.

Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Sachsen-Anhalt ist sehr stark geprägt von zwei Säulen:

- Einerseits erneuert die DB AG etliche Strecken und Knoten. Sie erfüllt damit dringenden Nachholbedarf und bringt gleichzeitig insbesondere die Sicherungstechnik auf den aktuellen Stand der Zeit. Auch bereitet sie weitere Ausbauvorhaben auf der Grundlage des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes vor.
- Andererseits hat das Land Sachsen-Anhalt auf der Basis des ÖPNV-Planes diverse Förderprogramme aufgelegt, mit denen die Bahnstationen selbst und die Bahnhofsumfelder als Schnittstellen ausgebaut werden. Auch können an größeren Stationen die oft leerstehenden Empfangsgebäude revitalisiert werden.

Die Projekte der Deutschen Bahn AG umfassen insbesondere die großen **Eisenbahnknoten** Halle, Magdeburg, Dessau-Roßlau und Köthen. Hier werden schrittweise die z. T. veraltete Infrastruktur ersetzt und oft auch neue Brücken zur Über- oder Unterführung der Bahn gebaut. Insbesondere wird aber elektronische Stellwerkstechnik installiert, mit der der Bahnbetrieb deutlich effizienter abgewickelt werden soll.

Die Ausbaumaßnahmen erstrecken sich nicht nur auf die eben genannten Eisenbahnknoten, sondern auch auf **Eisenbahnstrecken** in unserem Land. Aktuell werden die Strecken Magdeburg – Halberstadt, Dessau - Köthen und Stendal – Uelzen ausgebaut.

Die Strecke Magdeburg – Halberstadt wird für eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut. Dazu werden die Gleisinfrastruktur erneuert und elektronische Stellwerkstechnik installiert, die im Ergebnis die höhere Geschwindigkeit ermöglichen.

Auch die Strecke Dessau – Köthen wird mit elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. Darüber hinaus werden vier Bahnübergänge erneuert und die Verkehrsstationen Dessau-Alten, Dessau-Mosigkau und Elsnigk modernisiert.

Die Ausbaustrecke Stendal – Uelzen wurde und wird abschnittsweise zweigleisig ausgebaut.

Sowohl die Knotenmaßnahmen als auch der Streckenausbau erfolgen in erster Linie, um die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs zu erhöhen. Von den Maßnahmen profitiert aber auch der Schienenpersonenverkehr und damit auch das Land als Aufgabenträger für den SPNV.

Aber modernisierte Strecken allein reichen nicht aus. Ebenso wichtig ist die **Modernisierung der Bahnhöfe**. Diese erfolgt über das Bahnhofmodernisierungsprogramm von der DB Station&Service AG und dem Land Sachsen-Anhalt:

Das Bahnhofsprogramm sieht die Erneuerung von Bahnsteigen sowie der Bahnsteigausstattung und ihrer Zuwegung vor. Die Maßnahmen sind oft kombiniert mit Streckenausbaumaßnahmen der DB Netz AG. Dabei werden insbesondere die Bahnsteighöhen auf die in Sachsen-Anhalt übliche Höhe von 55 cm zur barrierefreien

Erreichbarkeit der gleich hohen Züge gebracht. Damit verbunden sein kann die Errichtung von Rampen oder Aufzügen zur barrierefreien Erreichbarkeit.

Als besonders problematisch hat sich aktuell gezeigt, dass die DB AG versucht, eine einheitliche Bahnsteighöhe von 76 cm auch für die meisten sachsen-anhaltischen Stationen durchzusetzen. Dies würde dazu führen, dass für einen sehr langen Zeitraum von über 30 Jahren die eingesetzten Züge nicht zu den Bahnsteigen passen.

In aktuellen Gesprächen wird hier ein Kompromiss gesucht, der für Sachsen-Anhalt eine weitgehende Beibehaltung der bisher gebräuchlichen Bahnsteighöhe führen würde.

Anrede

Wir sind ständig bemüht, den **SPNV** attraktiver zu gestalten. Dazu gehört auch das **Schnittstellenprogramm** des Landes Sachsen-Anhalt.

Das Schnittstellenprogramm dient insbesondere der Aufwertung der Bahnhofsumfelder. Häufig ruinöse Flächen können durch das Schnittstellenprogramm beräumt und mit neuen Nutzungen versehen werden. Dies hat oft die Anlage von Bushaltestellen, von Parkmöglichkeiten für Autos und Fahrräder sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zum Ergebnis.

Beispielhaft sei hier nur der Hauptbahnhof Dessau mit dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes und des Busbahnhofes genannt.

Ergänzend zum Schnittstellenprogramm gibt es zum Erhalt von Empfangsgebäuden im Land das **Revita-Programm**, das vom Land Sachsen-Anhalt aufgelegt wurde. Denn viele Empfangsgebäude haben in der Vergangenheit ihre ursprüngliche Funktion verloren. Sie stehen heute weitgehend leer und verfallen teilweise. Damit beeinträchtigen sie oft auch die Aufenthaltsqualität der Reisenden auf den angrenzenden Bahnsteigen - von den fehlenden Serviceeinrichtungen gar nicht zu reden.

Mit dem Programm REVITA können Empfangsgebäude an hoch nachgefragten Stationen revitalisiert werden, so dass dort wieder Mobilitätsberatung, Aufenthalt, Toiletten und weitere reisenaher Serviceleistungen wie Bäcker, Zeitungsladen etc. angeboten werden können. Förderadressat sind hier Kommunen, deren Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften aber auch private Eigentümer.

Beispiele für 2018 abgeschlossenen oder noch laufende Revitalisierungen von Empfangsgebäuden sind in Salzwedel, Bad Kösen, Zeitz und Wolmirstedt zu finden.

Neben der Landesentwicklung stellen der **Städtebau und die Städtebauförderung** wichtige Instrumente zur Entwicklung gleichwertiger Lebensverhältnisse sowie einer nachhaltigen Gestaltung der Infrastruktur im Land dar. Dies gilt insbesondere für die Grund- und Mittelzentren, die als Versorgungsanker für die Ortschaften in ihrer Umgebung von großer Bedeutung sind und Schulen, Kindergärten sowie die ärztliche Versorgung vorhalten, um eine hohe Wohn- und Lebensqualität gewährleisten zu können.

Die Kleinstädte bilden mit ihren Strukturen und Funktionen den Kitt für ländliche Räume und die Menschen identifizieren sich mit ihnen. Je attraktiver und leistungsfähiger diese Städte sind, desto bessere Perspektiven haben auch die umliegenden Wohnstandorte. Wenn wir also über gleichwertige Lebensverhältnisse reden, dann gehören auch Maßnahmen und Strategien dazu, wie wir die Kleinstädte stabilisieren und weiterentwickeln können.

Aus diesem Grund nimmt die Städtebauabteilung des MLV seit einigen Jahren eben jene Herzkammern der ländlichen Räume stärker in den Blick. Ein wesentliches Ziel ist die Instandhaltung und Aufwertung der Innenstädte, um Leerstand zu vermeiden und eine Revitalisierung zu erreichen.

Hier müssen die Kommunen selbst eine aktive Rolle übernehmen und diese Prozesse mitgestalten. Denn niemand kennt die Stärken und Schwächen der eigenen Stadt so gut kennt wie die Verwaltungen und die Bürger vor Ort.

Dort, wo die Grund- und Mittelzentren attraktiv und leistungsfähig sind, zieht es auch die Menschen wieder hin. In den Metropolregionen unserer Republik können wir diese Tendenzen bereits sehr deutlich sehen. Das Land wird für die Menschen wieder attraktiv, weil sie hier etwas geboten bekommen, was sie in der Stadt nicht finden.

Wichtige Argumente sind die oftmals noch intakten sozialen Infrastrukturen, das bürgerliche Engagement, die Identifikation mit der Heimatregion und der Zusammenhalt. Aber auch die Natur und bezahlbares Wohneigentum spielen eine immer wichtigere Rolle.

Die Städtebauförderung unterstützt die Kommunen im erheblichen Maße dabei, diese Ziele zu erreichen. Ein Großteil der jährlich zur Verfügung gestellten Mittel fließen schon heute in den ländlichen Raum. Bereits 2010 haben der Bund und die Länder das Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ ins Leben gerufen.

Dabei werden innovative Ansätze verfolgt, die sich auf die Daseinsvorsorge im interkommunalen Kontext ausrichten. Sie sind damit deutlich effizienter und kostensparender, da Doppelstrukturen und „Unterauslastungen“ vermieden werden. Gemeinsame Lösungen und Kooperationen über die Gemeindegrenzen hinweg helfen, voneinander zu lernen und gemeinsame Lösungen für die vorhandenen Herausforderungen zu finden.

Das MLV ist somit in vielfältiger Weise mit der Bewahrung gleichwertiger Lebensverhältnisse betraut. Wir leisten einen wichtigen Beitrag, um den Bürgern ein attraktives Wohnumfeld sowie moderne Infrastrukturen und Mobilitätslösungen zu bieten.

Zu guter Letzt ist hier auch die Koordinierung der **Demografie-Politik** des Landes zu nennen. Ihre Aufgabe ist es, die Bürger in den Gemeinden, Städten und Kommunen mitzunehmen und sie für die Herausforderungen dieser Prozesse zu sensibilisieren.

Durch eine breit angelegte Information werden Perspektiven aufgezeigt, wie sie sich selbst in Prozesse einbringen und die Zukunft ihrer Gemeinde mitgestalten können.

Das Gehen oder Bleiben, insbesondere von jungen Menschen im ländlichen Raum sind ganz individuelle Entscheidungen, die einerseits an der Attraktivität der Heimatregion, den familiären Rahmenbedingungen, aber sehr oft auch an Ausbildungs- oder Arbeitsplätzen hängen. Gerade junge Menschen zwischen 15 und 24 Jahren sind in den 1990er und 2000er Jahren aufgrund fehlender Ausbildungsplätze in Sachsen-Anhalt in die westlichen Bundesländer abgewandert.

Eine Untersuchung, die wir vor einigen Jahren durchgeführt haben hat gezeigt, dass oft im Elternhaus schon eine „Abwanderungskultur“ vermittelt wurde. Das Gefühl, in Sachsen-Anhalt keine Zukunftsperspektive zu haben und praktisch zur Abwanderung gezwungen zu sein, wenn man beruflich erfolgreich sein will, war weit verbreitet.

Mittlerweile hat sich das Bild gedreht. Wir haben seit einigen Jahren mehr Zuzüge als Fortzüge nach Sachsen-Anhalt. Viele attraktive Unternehmen im ländlichen Raum, die Fachkräfte und Auszubildende suchen. Dieser Wandel in den Köpfen der Menschen trägt wesentlich zur Attraktivität einer Region bei.

Was haben wir getan:

- Wir waren in den letzten Jahren im Rahmen der Demografie-Woche in den 9. und 10. Klassen in Sekundarschulen und Gymnasien in Sachsen-Anhalt mit regionalen Unternehmen unterwegs, um für das Thema demografischer Wandel zu sensibilisieren sowie Wege und Möglichkeiten für eine Ausbildung, vor allem im ländlichen Raum, aufzuzeigen.
- Wir haben für eine aktive Mitgestaltung der Heimat geworben. Denn Mitbestimmung und Mitgestaltung erhöht die Identifikation mit der Heimat und beugt vor allem auch einer Abwanderung vor. Der jährliche Demografiepreis zeigt das rege Interesse an der Mitgestaltung Sachsen-Anhalts.
- Wir haben ein Förderprogramm Demografie aufgelegt, das besonders das bürgerschaftliche Engagement und die Kommunen bei der Gestaltung des demografischen Wandels unterstützt. Dieses Programm wird rege genutzt.
- Wir werben sehr für flexible und familienfreundliche Arbeitszeiten in Unternehmen, aber auch im öffentlichen Dienst. Wir müssen vermeiden, dass gut ausgebildete Fachkräfte aufgrund fehlender Vereinbarkeit von Beruf und Familie dem Arbeitsmarkt nicht zur Verfügung stehen. Dies ist ein zentrales Handlungsfeld bei der Fachkräftegewinnung und Fachkräftebindung.
- Wir haben in Sachsen-Anhalt eine beispielgebende Kinderbetreuung.
- Wir stärken die regionale Mobilität, denn diese ist in ihren unterschiedlichsten Ausprägungen, verbunden mit einer flexiblen Erreichbarkeit, wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unsers Landes als Wohn- und Arbeitsstandort. Der Führerschein mit 15 zählt auch dazu.
- Wir haben einen leistungsfähigen und modernen ÖPNV flächendeckend im ländlichen Raum. Und mit der Verzahnung der Instrumente der Städte- Wohnraumförderung haben wir in den Kommunen des Landes eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung der Orte forciert.

Wir, die Landesregierung, möchten, mit all diesen Maßnahmen die Attraktivität Sachsen-Anhalts steigern. Die Partner zur Gestaltung unserer ländlichen Räume sind die Menschen, die hier leben und arbeiten. Durch ihre Mitbestimmung und Mitgestaltung bestimmen sie die Attraktivität unseres Landes wesentlich mit.

Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund



Kommunaler Spitzenverband
in Deutschland und Europa

www.dstgb.de



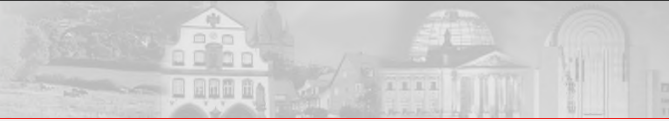
DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

- Ländliche Räume stärken - Bauland und Bestand aktivieren

Beigeordneter Norbert Portz
Deutscher Städte- und Gemeindebund



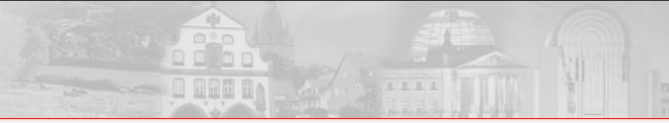
► I. Wie sind die Fakten zu den Wohnungsmärkten in Deutschland?

1. Deutschland wächst / Wohnfläche 46 qm/Person / Viele Singlehaushalte
2. Spaltung: Von 350.000 fehlenden Wohnungen bis zu 2 Mio. Leerstand
3. 70.000 Wohnungen verlieren jährlich Sozialstatus (v. 4 Mio. auf 1,1 Mio.)
4. Statt zu teure Städte - Stärkung ländlicher Räume: Breitband, 5G, ÖPNV



► II. Was hilft nicht bei der Schaffung bezahlbaren Wohnraums?

1. Zu teures Bauland: Bodenpreis stieg in München seit 1950 um 35.000%!
2. Anstieg d. (Bau-)Normen v. 5.000 auf 20.000! / 6%- Mehrkosten pro Jahr
3. Enteignung, Mietendeckel, Mietpreisbremse = Keine neuen Wohnungen



► **III. Positionen der Kommunen für bezahlbaren Wohnraum!**

1. Baulandaktivierung = Gemeinwohl (Art. 14 GG: „Eigentum verpflichtet“)
2. Kommunale Zugriffs- und Steuerungsrechte, Planwertausgleich stärken
3. Stb. Verträge, Vorkaufsrechte, Baugebote, Schallschutz, GIRL erweitern
4. Planung beschleunigen (s. § 13b BauGB) / Baugenehmigung typisieren



► **III. Positionen der Kommunen für bezahlbaren Wohnraum**

5. Soz. Modelle: 30%/ Komm. W.-Unternehmen, Genossenschaften fördern
6. Bundes- / Landesgrundstücke verbilligt u. vorrangig Kommunen geben
7. Nachhaltigen Bau (Holz, Dächer) fördern / Denkmalschutz flexibilisieren
8. Innenentwicklung / Städtebauförderung / Selbstgen. Eigentum stärken

Fazit: Nicht lange reden, sondern schnell handeln!



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Autor | Beigeordneter Norbert Portz

Fon +49 | 0228 95962-20

Fax +49 | 0228 95962-22

August-Bebel-Allee 6
53175 Bonn

norbert.portz@dstgb.de

www.dstgb.de





DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund



Kommunaler Spitzenverband
in Deutschland und Europa

www.dstgb.de



DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Aktuelles im Vergaberecht

Beigeordneter Norbert Portz
Deutscher Städte- und Gemeindebund



► **A. Gute Vergaben sparen Geld, Zeit, Ärger / Kern: Gute Markterkundung!**



I. Aktuell gibt es kaum (Bau-)Angebote auf kommunale Ausschreibungen:

- Gründe: *Konjunktur / Personalmangel / Zu komplexes öffentliches Vergaberecht*
- AG-Ansatz: *Klare Leistungsbeschreibung, Produktangabe (?), Eigenerklärungen*

II. Frage: Wann ist das Vergaberecht neben „In-House“ nicht anwendbar?

- Nicht bei reiner Veräußerung kommunalen Grundstücks an privaten Investor
- Nicht für kommunale Wohnungs-GmbH mit Gewinnerzielung, OLG HH, 11.02.19



► **B. Bisherige Reform: Zusammenführung des EU-Vergaberechts =**

I. Wegfall von EG-VOL/A und VOF = VgV-Integration / Planungsleistungen:

- Eigener Abschnitt 5 der VgV (§§ 69 – 72 VgV) = „*Planungswettbewerbe*“ und
- Eigener Abschnitt 6 der VgV (§§ 73 – 80 VgV) = „*Besondere Vorschriften für die Vergabe von Architekten- und Ingenieurleistungen*“

II. Vergabe von Bauleistungen erfolgt weiter aufgrund eigener EU-VOB/A

- Folge = *Vereinheitlichung des EU-Vergabeverfahrensrechts bleibt Stückwerk*



► C. Wie geht es weiter? Koalition: Zusammenführung des Vergaberechts?



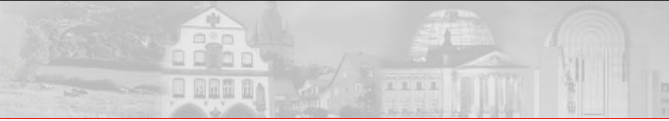
„Hohe Kunst“ im Koalitionsvertrag = Vereinheitlichung d. Vergaberechts?

- Nr. 2915: „Wir prüfen die Zusammenführung aller Verfahrensregeln im Bau-, Liefer- und Dienstleistungsbereich in einer einheitlichen Vergabeverordnung“
- Nr. 5383: „Die VOB ...als von allen Bauverbänden getragene Verfahrensregel garantiert gute Bauleistungen. Sie ist zu sichern und ...weiterzuentwickeln“
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe: Prüfung d. Vereinheitlichung d. Vergaberechts / Ergebnisse bis Ende 1. Halbjahr 2019 / Dann erfolgt politische Entscheidung



► Kommunale Spitzenverbände: Vergabeverfahrensrecht zusammenführen!

1. EU-VRL / SektVO = *Einheitsregeln* für Vergabe v. Bau-, Liefer-, Dienstleistungen
2. Andere EU-Länder = *Einheitliches Vergaberecht* / Deutschland geht *Sonderweg*
3. Prinzip = Gleiche Regeln für gleichen Sachverhalt / Bestes aus allen Regeln
4. Bei Besonderheiten im Bauvergaberecht: *Eigener Abschnitt* (s. VgV) möglich
5. Technische VOB-Normen (Teile B und C der VOB) *sollten bestehen bleiben*



► D. Neue VOB/A 2019

I. VOB/A 2019: **Bekanntmachung BANZ, 19.02.19 = Abweichung zu UVgO**

II. VOB/A, 1. Abschnitt (Bis 5,548 Mio. €) = **Wesentliche Neuerungen:**

1. Art der Kommunikation und Angebotsabgabe = Freie AG-Wahl, s. § 13 I VOB/A

2. Freie AG-Wahl: Öffentliche oder Beschränkte Vergabe mit TW, § 3 a I S. 1 VOB/A

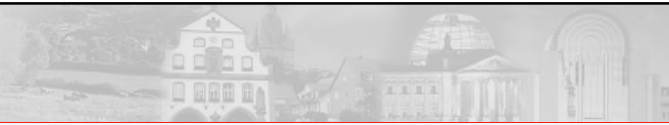


► VOB/A 2019, 1. Abschnitt = Wesentliche Neuerungen

3. Bauleistungen für „Wohnzwecke“: Weiter Begriff (§ 3 a II, III VOB/A = Fußnote):

- Bis 1 Mio. Auftragswert pro Gewerk = *Beschränkte Vergabe ohne TW* zulässig
- Bis 100.000 € Auftragswert pro Gewerk = *Freihändige Vergabe* zulässig
- Befristung dieser erhöhten Wertgrenzen-Regelungen = Bis zum 31.12.2021

4. Direktauftrag bis Wert von 3.000 € zulässig (§ 3 a IV VOB/A) = Keine Vergabe



► **VOB/A 2019, 1. Abschnitt = Wesentliche Neuerungen**

5. (Erleichterte) Eignungsprüfung (§ 6 a I, II Nr. 2, 5 und § 6 b III und IV VOB/A):

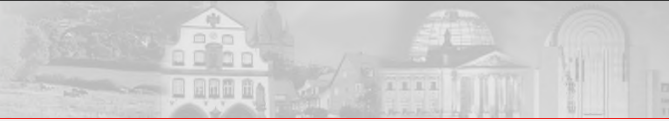
- AG kann bis 10.000 €-Auftragswert auf bestimmte Nachweise verzichten (Umsatz etc.), wenn das durch Art / Umfang d. Auftrags gerechtfertigt ist: Dokumentation
- AG verzichtet auf Vorlage v. Nachweisen, wenn die d. Zuschlag erteilende Stelle (Konkrete Vergabestelle, nicht jur. Person) sie bereits hat (Aktualität, Gültigkeit)



► **VOB/A 2019, 1. Abschnitt = Wesentliche Neuerungen**

6. Abgabe mehrerer Hauptangebote, §§ 8 II Nr. 4, 12 I Nr. 2 k, 13 III S. 3 (EU)-VOB/A

- Zulässigkeit mehrerer Hauptangebote, auch bei nur preislichen Unterschieden
- AG kann in VB / VU angeben, dass er nur ein einziges Angebot je Bieter zulässt



VOB/A 2019, 1. Abschnitt = Wesentliche Neuerungen

7. Nachforderung, Vervollständigung, Korrektur v. Unterlagen (§ 16 a (EU-)VOB/A):

- Fehlende, *unvollständige oder fehlerhafte unternehmensbezogene Unterlagen* = Nachreichung, *Vervollständigung, Korrektur möglich*: VOB/A = „Muss“ - Regel!
- Fehlende / unvollständige *leistungsbezogene Unterlagen* können nachgereicht oder vervollständigt werden (Auch Produktangaben): § 16 a I S. 1 (EU-)VOB/A
- Preise: *Kein Nachfordern* / Ausnahme: Unwesentliche Positionen + Wettbewerb
- AG kann Nachforderung ausschließen = Vor.: AG gibt in VB / VU vor, dass er nicht nachfordert, § 16 a III VOB/A / Tipp: Norm nicht nutzen = Mehr Wettbewerb!



E. Berechnung d. Auftragswerts (EU = 221.000 €) bei Planungsleistungen

I. Auftragswert bei verschiedenen Planungsleistungen: Addition nötig?

1. Verschiedene Inhalte v. Planungsleistungen für Gebäude (Spezialisten):

- Objektplanung (= Architekten)
- Tragwerksplanung (= Statik)
- Technische Ausrüstung (= Elektroingenieur etc.) / Verkehrsanlagen
- Freianlagen (= Landschaftsarchitekten)

2. § 3 VII S. 2 VgV: Bei *Planungsleistungen* sind zur Schätzung d. Gesamtwerts *nur Lose* über „gleichartige Leistungen“ zugrunde zu legen



► **Berechnung des Auftragswerts (EU = 221.000 €) bei Planungsleistungen**

II. EU-Kommission – D.: 24.01.19 = 1. Stufe Vertragsverletzungsverfahren:

1. „§ 3 Abs. 7 S. 2 VgV verstößt gegen Art. 5 VIII der RL 2014/24/EU“ = Wortlaut:

- „Kann die vorgesehene Erbringung v. Dienstleistungen zu Aufträgen führen, die in mehreren Losen vergeben werden, ist der geschätzte Gesamtwert aller Lose zu berücksichtigen. Erreicht oder übersteigt d. kumulierte Wert d. Lose den EU-Schwellenwert, so gilt d. Richtlinie für d. Vergabe jedes Loses“ = Art 5 VIII VRL

2. Folge bei Kommissionserfolg und Bestätigung durch den EuGH: *Kleinere Bauaufträge (Ca. 1.2 Mio. €) müssen „planerisch“ EU-weit ausgeschrieben werden*



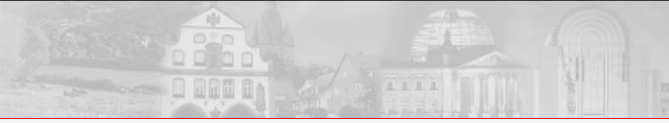
► **F. Aktuellere Entscheidungen = Auftragswert bei Planungsleistungen**

I. OLG München, 13.03.17: Vergabe d. Tragwerksplanung = Addition nötig!

- Addition von Tragwerksplanung, techn. Ausrüstung, Objektplanung etc. nötig
- VB: „Lückenlos aufeinander abgestimmte Leistung, Einheit ohne Schnittstellen“

II. VK Nordbayern, 09.05.18: Rechtskräftiger Beschluss = Keine Addition!

- Keine Gleichartigkeit bei Planungen von „durchschnittlicher Komplexität“
- Planung „Kindergarten“: Statt Einheit = Einzelgewerke ohne enge Verzahnung



► G. Folgerungen für die Praxis zur Addition von Planungsleistungen

I. Bei (EU-)Zuwendungen: Addition aller Planungsleistungen empfohlen

II. Vermeidung von EU-Vergaben für kleinere Planungsleistungen

- 20%-Marge (§ 3 Abs. 9 VgV): 20% vom Gesamtwert = Keine EU-Ausschreibung
- Voraussetzung: Nettowert des einzelnen „Planungsloses“ liegt unter 80.000 €



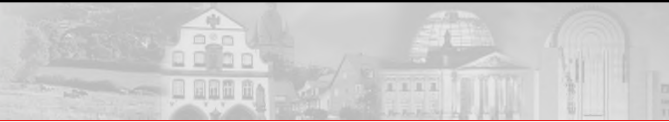
► H. EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen HOAI-Mindest-Höchsätze

1. Schlussanträge EuGH-Generalanwalt (GA), 28.02.2019 = **Verbindliche HOAI-Mindestsätze begrenzen Niederlassungsfreiheit: EU-rechtswidrig**
2. GA = **Keine überzeugenden Gründe (= Allgemeininteresse)** dargelegt, warum ein reduzierter Preiswettbewerb zur Minderung d. Qualität führt
3. Sicherung von Qualität / Verbraucherschutz = Dies ist nach d. GA auch durch **berufsethische Normen, Haftungsregeln, Richtpreise zu erzielen**
4. Folgen bei HOAI-Rechtswidrigkeit für **Neuverträge = Freie Vereinbarung**
 - **Mindestsätze fallen weg, Pauschal-/ Zeithonorar, Baukostenanteil, HOAI-Bezug?**



I. Zuwendungen-Vergabeverstoß-Rückforderung = Ermessen / Einzelfall

1. Allg. Nebenbestimmungen für Zuwendungen, ANBest = Vergaberechtopflicht
2. Bei Nichterfüllung = Widerrufsmöglichkeit, §§ 36 II Nr. 4, 49 III Nr. 2 VwVfG
3. Beispiel = VGH Bayern, 22.05.2017: *GU-Vergabe eines Feuerwehrfahrzeugs*:
 - Keine Losbildung (1700-EW-Gemeinde): Vergabestoß u. 25%- Rückforderung
4. EuGH, 06.12.2017: Verstoß führt nur zu Rückforderung der Zuwendung, wenn ein wirtschaftlicher Schaden für den Haushalt (der EU) eingetreten sein kann
5. Zuwendungsziel: Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden



J. Vergaberechtsfreie Kommunalkooperation abseits v. „In-House“ etc.

I. Art. 1 Abs. 6 EU-RL 2014/24/EU:

Vereinbarungen öff. AG über Übertragung von Befugnissen / Zuständigkeiten für die Ausführung öffentlicher Aufgaben ohne Vergütung (Interne Rechtsakte)

II. EuGH, 21.12.16 („Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover“)
= Aufgabendelegation: Kein öff. Auftrag bei voller Kompetenzübertragung trotz Markttätigkeit (= Keine In-house-Frage), sondern interne Organisation:

- (1) Der Hoheitsträger hat seine Befugnisse *vollständig übertragen*
- (2) Die Einrichtung muss Aufgaben in *voller Verantwortung / Autonomie erfüllen*
- (3) Die Einrichtung muss von dem oder den AG *finanziell unabhängig sein*



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

K. Fazit: Vergaberecht zwischen Komplexität und Verschlinkungsversuch

- 1. Öff. Vergaberecht: In Struktur zu komplex = Dringende Verschlinkung nötig!**
- 2. Verfahrensrecht vereinheitlichen = Gleiche Regeln für gleiche Sachverhalte!**
- 3. Ländervergaberechte abschaffen - Unternehmen entlasten – Weniger ist Mehr**
- 4. Personal / Fortbildung / Kooperation öff. AG / Effizienz der Vergaben stärken!**

www.dstgb.de

17. Juni 2019

© Norbert Portz

19 / 20



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Autor | Beigeordneter Norbert Portz

Fon +49 | 0228 95962-20

Fax +49 | 0228 95962-22

August-Bebel-Allee 6
53175 Bonn

norbert.portz@dstgb.de

www.dstgb.de

