

STÄDTE- UND GEMEINDEBUND SACHSEN-ANHALT



SGSA, Postfach 4009, 39015 Magdeburg

Per E-Mail an die

Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder
des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses

des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt

Städte- und Gemeindebund
Sachsen-Anhalt (SGSA)
- Landesgeschäftsstelle -
Sternstraße 3, 39104 Magdeburg

Telefon: 0391 5924-300
Telefax: 0391 5924-444

E-Mail: post@sgsa.info
Internet: www.kommunales-sachsen-anhalt.de

Stadtparkasse Magdeburg
IBAN: DE56 8105 3272 0036 0029 00
BIC/SWIFT: NOLADE21MDG

Auskunft erteilt: Frau Grimm
Durchwahl: 0391 5924-340

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
00-00-60 / gr-la-kr

Datum
04.11.2019

Niederschrift

der 54. Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses am 23.10.2019
im Siegfried-Berger-Saal des Ständehauses Merseburg,
Oberaltenburg 2, 06217 Merseburg

Beginn: 10:00 Uhr
Ende: 13:20 Uhr

Anwesenheit:
s. Anwesenheitsliste

Zu TOP 1 – Begrüßung durch den Ausschussvorsitzenden und Feststellung der Tagesordnung

Der Ausschussvorsitzende, Herr Oberbürgermeister Küper (Stadt Naumburg), begrüßt die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses, die Gäste sowie Herrn Oberbürgermeister Bühligen, Stadt Merseburg. Er dankt Herrn Bühligen und der Stadt Merseburg für die Möglichkeit, die Ausschusssitzung im Ständehaus der Stadt Merseburg durchführen zu können. Herr Bühligen begrüßt den Ausschussvorsitzenden und die Ausschussmitglieder und stellt kurz die Stadt Merseburg und die Aktivitäten der Stadt im Zollinger Jahr vor. Er bittet um die Möglichkeit an dem TOP 8 teilnehmen zu dürfen. Herr Küper kommt diesem Wunsch gern nach.

Die Tagesordnung wird **einstimmig** festgestellt.

Zu TOP 2 – Genehmigung der Niederschrift zur 53. Sitzung am 17.04.2019

Der Ausschuss beschließt **einstimmig** die Niederschrift der 53. Sitzung.

Zu TOP 3 – Neuwahl eines/einer Ausschussvorsitzenden und eines/einer stellvertretenden Ausschussvorsitzenden

Der Ausschuss beschließt **einstimmig** die Wahl von Herrn Oberbürgermeister Küper (Stadt Naumburg) zum Ausschussvorsitzenden.

Der Ausschuss beschließt **einstimmig** die Wahl von Herrn Amtsleiter Westrum (Hansestadt Stendal) zum stellvertretenden Ausschussvorsitzenden.

Zu TOP 4 – Lärmkartierung; 4. Stufe und neue Berechnungsmethode

Frau Grimm führt anhand des Vorberichtes in die Sachlage ein und weist auf die für die Verhandlungen wesentlichen Inhalten des Vertrages hin. Vertragsgegenstand soll die landeszentrale Lärmkartierung kartierungspflichtiger Hauptverkehrsstraßen (außerhalb der Ballungsräume) einschließlich der von den Vertragspartnern hierfür zu erbringenden Leistungen gemäß § 47c BImSchG i.V.m. der 34. Verordnung zum BImSchG sein. Über eine Beitrittserklärung gegenüber dem SGSA bzw. MULE könnten die Gemeinden den Beitritt erklären. Frist zum Beitritt sollten voraussichtlich mindestens 6 Monate vor Abgabetermin sein. Für die Kartierung soll eine Umlage nach Streckenkilometer erhoben werden. Die Umlagehöhe muss jedoch erst noch ermittelt werden. Hierzu ist eine vorherige Interessenabfrage unter den kartierungspflichtigen Gemeinden notwendig. Nach Abschluss würden die Ergebnisse für das jeweilige Gemeindegebiet zur Verfügung gestellt und die eventuell überschüssige Umlage ausgekehrt. Die Gemeinde hätte im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht landeszentral nicht verfügbarer Eingangsdaten zur Verfügung zu stellen und die Kartierungsergebnisse i.R. einer Plausibilitätsprüfung anhand der lokalen Ortskenntnis zu prüfen. Für eventuell anfallenden Klärungsbedarf müsse ein Gremium eingerichtet werden. Frau Grimm zeigt anhand einer Tabelle die Kartierungspflicht der Ausschussmitglieder in Streckenkilometern auf (**Anlage 1**).

Herr Richter wendet ein, dass er sich die Streckenkilometerangabe nicht erklären könne und bittet um Klärung. Frau Grimm ergänzt, dass die vollständige Tabelle als Übersicht über die derzeit aktuell zu kartierenden Hauptverkehrsstraßenlängen durch das MULE zur Verfügung gestellt worden sei und auf Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2015 im Rahmen der 4. Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen beruhen soll. Gern könnten diese Angaben noch einmal einer Prüfung unterzogen werden, sofern der Landesgeschäftsstelle im Nachgang zur Sitzung etwaige Differenzen gemeldet werden.

Frau Schlonski stellt dar, dass auch 44 km für Dessau-Roßlau nicht mit der Auswertung der Verkehrswegeerhebung 2015 übereinstimmen würden. Im Übrigen befürworte sie die Übernahme der Kartierung durch eine zentrale Stelle.

Herr Küper führt aus, dass eine landeszentrale Lärmkartierung durch das LAU sinnvoll wäre. Auch Herr Schmidt stimmt dieser Bewertung zu und geht davon aus, dass so eine Kostenersparnis erreicht werden könne. Er fragt nach einer Kostenabschätzung. Frau Grimm weist darauf hin, dass noch keine Kosten abgeschätzt werden könnten, sofern nicht grob bekannt ist, wie viele Gemeinden an der landeszentralen Kartierung teilnehmen wollen würden. Allerdings seien in Sachsen in einem ähnlichen Verfahrensweg Ersparnisse von 50 Prozent erreicht worden. Hier habe eine Umlagehöhe von 600 Euro je Streckenkilometer bestanden.

Frau Rauer fragt nach, was landeszentral nicht verfügbare Eingangsdaten seien. Frau Grimm erwidert, dass dies Gegenstand der Beratungen mit dem MULE sei.

Herr Kirchner führt aus, dass die Idee grundsätzlich positiv sei. 2021 würden die Zahlen für den Haushalt 2022 benötigt.

Herr Küper hält fest, dass sich interessierte Mitglieder bei der Landesgeschäftsstelle melden sowie auch etwaige Differenzen in den Streckenkilometern anmerken sollten. Frau Grimm ergänzt, dass im ersten Quartal erste Kalkulationen zur Umlagehöhe vorliegen sollten.

Zu TOP 5 – Gesetz über die Auflösung der Personenzusammenschlüsse alten Rechts

Frau Grimm führt anhand des Vorberichtes in die Problematik ein und erwähnt, dass es in der Vergangenheit bereits mehrfach Anläufe gegeben habe, den Rechtszustand der Personenzusammenschlüsse alten Rechts zu bereinigen. Aus den Reihen der Mitglieder hätten nur positive Rückmeldungen zum Gesetzesentwurf die Landesgeschäftsstelle erreicht. Frau Grimm meint, dass der nunmehrige Gesetzesentwurf allerdings erst ein erster Schritt wäre, um Rechtssicherheit über die Eigentumsverhältnisse zu erlangen und hielte es im Weiteren auch für sachgerecht, die Flächen auf die Belegenheitsgemeinden zu übertragen - zumal der derzeitige Rechtszustand nur anteilige Fördermittelvergaben zuließe. Allerdings sei die im Gesetz enthaltende Zweckbindung kritisch zu betrachten. Hierdurch hätten die Gemeinden weiterhin keine vollständige Verfügungsbefugnis über das aus den Flächen erwirtschaftete Vermögen.

Herr Salomon fragt, was mit den Pachteinahmen auf den Konten für die Separationsflächen passieren würde. Frau Grimm antwortet, dass nach dem hiesigen Gesetzesentwurf diese für die gemeinschaftlichen Wege und Anlagen Verwendung finden sollen und damit nicht der Gemeinde zur freien Verfügung stehen würden. Allerdings würde die Unterhaltungspflicht im Rahmen der Gesamtrechtsnachfolge auf die Gemeinden übergehen, was inkonsequent sei.

Herr Westrum hält fest, dass der Gesetzesentwurf keinen wirtschaftlichen Vorteil entfalte.

Herr Küper ergänzt, dass eine vollständige Rechtsbereinigung notwendig wäre. Unter den Kämmerern sei aber auch diese Regelung bereits als Fortschritt gewertet.

Frau Rauer fragt, wen man bezüglich einer Änderung ansprechen könne. Frau Grimm antwortet, dass Ursprung der Zweckbindung die allgemeine Kritik sei, dass die Kommunen nicht genug Geld in den ländlichen Wegebau investieren würden. Die Landwirte und auch die CDU-Fraktion würden eine derartige Zweckbindung fordern. Teilweise sei auch die Einbringung eines Wegeverbandsgesetzes diskutiert worden, was in der Landtagsberatung aber keine weitere Verfolgung gefunden habe.

Herr Westrum statuiert, dass dies kommunale Selbstverwaltungsaufgabe sei. Der Diskussionsbedarf der Ausschussmitglieder ist groß. Frau Grimm sagt, dass der Gesetzesentwurf sich nunmehr im Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr befinde und Herr Küper schließt die Diskussion damit, dass etwaige kritische Anmerkungen gern noch an die Landesgeschäftsstelle herangetragen werden könnten.

Zu TOP 6 – Großformatige Werbeanlagen im unbeplanten Innenbereich

Frau Grimm verweist auf den Vorbericht und das von der Stadt Aschersleben geschilderte Problem. Die beschriebenen Werbeanlagen könnten aus Sicht der Landesgeschäftsstelle

möglicherweise als Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs einzustufen sein. Hierzu hätte der VGH BaWü mit Urteil vom 16.06.2003 – 3 S 2324/02 ausgeführt, dass von einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs jedoch „(nur) dann auszugehen (sei), wenn eine Sachlage gegeben ist, die die Annahme rechtfertigt, dass nach allgemeiner Erfahrung in überschaubarer Zukunft der Eintritt eines Schadens hinreichend wahrscheinlich ist - wenn also ein Verkehrsunfall oder doch eine Verkehrsbehinderung zu erwarten ist“. Werbeanlagensatzungen entfalten im unbeplanten Innenbereich nicht die gewünschte Wirkung, da sich die Werbeanlage im Regelfall als nicht störender Gewerbebetrieb ohne weiteres in die nähere Umgebung einfüge und damit eine Unvereinbarkeit mit Art. 14 GG bestehen dürfte. Als mögliche Problemlösung könne sich nach Ihrer Einschätzung eine Straßensondernutzungssatzung in Kombination mit einer Gefahrenabwehrverordnung anbieten, wonach u.a. ordnungswidrig handle, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen der entsprechenden Satzung und Verordnung handle. Die Gefahrenabwehrverordnung stelle eine sinnvolle Ergänzung dar, da damit auch private Flächen, die an Verkehrsflächen grenzen, erfasst werden könnten (so zuletzt auch: OLG Hamm, Beschluss vom 22.09.2015 - 1 RBs 1/15).

Herr Küper fragt, wie andere Gemeinden das Problem handhaben würden.

Herr Dr. Scheidemann führt aus, dass sich die Problemlage (auch an Ausfallstraßen) dahingehend verschärfen würde, wenn digitale Werbeanlagen vermehrt Anwendung fänden. Hierüber beschwerten sich Anwohner schnell. Hier sei in der Diskussion, diese Werbeanlagen in der Nacht abzuschalten bzw. zu dimmen. Die Landeshauptstadt unterhalte im Übrigen einen Vertrag mit der Firma Ströer. Er berichtet weiter, dass, sofern das Bundesverwaltungsgericht – wie in der Vergangenheit geschehen – weiter die Eigentümerrechte stärke, Werbeanlagensatzung unerlässlich werden würden.

Herr Westrum erläutert, dass bei Werbeanlagen die Ausstrahlungswirkung zu beurteilen sei. Die Hansestadt Stendal weise Standorte für Werbeanlagen aus.

Herr Rebenstorf erklärt, dass die Stadt Halle (Saale) ebenfalls einen Vertrag mit der Firma Ströer unterhalte und keine neuen Standorte für digitale Werbung von der Stadt bereitgehalten werden würden (Beispiel Erfurt). Im Innenstadtbereich habe man sich bewusst für eine Kombination von Wohnen und Gewerbe entschieden.

Zu TOP 7 – Aktuelle Entwicklungen in der Städtebauförderung

Frau Grimm erläutert, dass die Definition der Programme zwischen Bund-Länder i.R. der VV Städtebauförderung voraussichtlich Ende Oktober, spätestens aber Mitte November (Haushaltsausschuss) feststehen müsse. Mit Stand vom 15.10.2019 sei der Landesgeschäftsstelle der Entwurf der VV Städtebauförderung zugegangen und an die Ausschussmitglieder in Vorbereitung der Sitzung versendet worden. Die erhöhte Anzahl der kleineren Programme mit sehr ähnlichen Fördertatbeständen hätten die Kommunen aufgrund mangelnder Flexibilität bei der Organisation der Maßnahmen lange kritisiert. Insoweit, sagt Frau Grimm, sei es zu begrüßen, dass die lang geforderte Reduzierung der Programmstruktur nun eintreten soll. Zukünftig sollen nur noch drei Programme bestehen. Aus dem Haushaltsentwurf des Bundes und der VV gingen insgesamt wieder Fördermittel in Höhe von 790 Mio. Euro hervor.

Der Länderverteilerschlüssel sei noch in der Diskussion.

Im Einzelnen zur Programmstruktur:

Lebendige Zentren	Sozialer Zusammenhalt	Wachstum und Nachhaltige Erneuerung
= 300 Mio. Euro	= 200 Mio. Euro	= 290 Mio. Euro
Aktive Ortsteile (Vorjahre 110 Mio. Euro) Städtebaulicher Denkmalschutz (Vorjahre 110 Mio. Euro)	Soziale Stadt	Stadtumbau
Denkmalschutz, Kleinere Städte und Gemeinden, Brachflächenrevitalisierung (vormals in Stadtumbau) = zukünftig über alle Säulen förderfähig		
Voraussetzung: Maßnahmen zur grünen Infrastruktur (Stadtgrün) und Klimaschutzmaßnahmen		

Mit der schlankeren Programmstruktur und der Integration der alten Programme u.a. programmübergreifend könne eine gewisse Flexibilisierung erreicht werden. Kritikwürdig sei zwar, dass die neuen Fördervoraussetzungen „Maßnahmen zur grünen Infrastruktur“ und „Klimaschutzmaßnahmen“ - aufgenommen werden, die - auch bei breitem politischen Konsens über die Notwendigkeit - hinderlich sein könnten. Im Ergebnis sollte sich aber für jede Maßnahme im Bereich der Städtebauförderung eine derartige Begründung „herleiten lassen“ können.

Problematisch sei, dass das Jährlichkeitsprinzip, die kurze Mittelverwendungsfrist sowie die Höhe für Strafzinsen nicht einheitlich in der VV kommunalfreundlich geregelt werde. Die aktuelle Personalknappheit und die Situation der Bau- und auch der Kreditbranche würde eine Anpassung erforderlich machen. Im Übrigen sei u.a. eine Vereinfachung des Antragsverfahrens sowie eine Entbürokratisierung des Abrechnungsverfahrens erforderlich. Positiv sei der erhöhte Fördersatz für Rückbaumaßnahmen im Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ zu bewerten, der den früher in den neuen Ländern verwendeten Baumaterialien Rechnung trüge. Auch das Beibehalten der IGEKs/ISEKs sei grundsätzlich zu begrüßen. Die Landesgeschäftsstelle habe entsprechend zum Entwurf gegenüber dem Deutschen Städte- und Gemeindebund Stellung genommen und dies auch gegenseitig mit den Stellungnahmen aus Sachsen und Thüringen abgestimmt. Sachsen-Anhalt-spezifisch sei zudem die umfängliche Berücksichtigung der Verbandsgemeinden im Rahmen der Städtebauförderung angebracht worden.

Bei den Ausschussmitgliedern besteht Einigkeit darüber, dass die nunmehrige Reduzierung der Programmstruktur grundsätzlich positiv ist.

Herr Westrum erklärt, er habe jedoch Bedenken, inwieweit sich die alten Programme in der neuen Struktur tatsächlich wiederfinden würden und dahingehend, dass das Auslaufen der alten Programme nicht geklärt sei.

Frau Rauer kritisiert, dass nun die flexiblen Programme Denkmalschutz und Städtebauliche Sanierung entfielen.

Herr Küper sagt, dass das jetzige Problem der fehlenden Flexibilität angegangen werden müsse. Er ergänzt, dass die integrierten Entwicklungskonzepte erstellt seien und weiter Grundlage der Förderung sein sollten.

Herr Herrmann ergänzt, dass die Stadtentwicklungsprogramme wohl so nicht bleiben würden und geändert werden müssen. Herr Walther stimmt dieser Einschätzung zu.

Frau Schlonski meint, dass der Programmtitel „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“ ein schwieriges Thema für die ostdeutschen Bundesländer werden dürfte.

Frau Rauer statuiert, dass es wichtig wäre, dass das Land nicht noch weitere Förderbedingungen aufnimmt. Diese Meinung wird von den Ausschussmitgliedern einheitlich geteilt.

Zu TOP 8 – Kommunale Straßenbaufinanzierung

1. KStBFinG

Frau Grimm stellt den ursprünglichen Gesetzesentwurf zum KStBFinG LSA vor. Der Entwurf sehe ab 2020 jährlich 80 Mio. Euro + 2,5 v. H. dynamisch zum Vorjahresbetrag vor, LK ½, kreisfreie Städte ¼ und kreisangehörige (Verbands-) Gemeinden ¼ (§ 1 Abs. 2 GE). Die Mittel seien zweckgebunden für die Finanzierung von Neu-, Um- und Ausbauten sowie Erhaltungsmaßnahmen öffentlicher Straßen im Sinne des StrG LSA (§ 2 Abs. 1 GE). Mindestens 8 % seien für Radverkehrsinfrastruktur zu verwenden (§ 2 Abs. 2 GE). In den aktuellen Haushaltsverhandlungen würde laut Medienberichten über einer Reduzierung auf ca. 45 Mio. Euro gesprochen. In der Landtagsdebatte am 26.09.2019 wiederum habe Innenminister Stahlknecht die 60 Mio. Euro zugesagt.

Herr Küper fügt hinzu, dass die derzeitige Haushaltsdebatte das Problem verschlimmere.

Herr Westrum berichtet von geplanten größeren Bahninvestitionsmaßnahmen und die Notwendigkeit der Mitfinanzierung durch die Gemeinden.

Frau Rauer erklärt, dass in Köthen mindestens fünf Brücken erneuert werden müssten. Die hierzu offerierte OD-Vereinbarung sei nicht unterschrieben worden, weil die Gemeinde dies nicht leisten könne. Das Land wiederum meint, dass der Planfeststellungsbeschluss ausreichend für die Zustimmung der Gemeinde sei.

Herr Waldmann bemängelt die fehlenden Mittel aus dem Entflechtungsgesetz. Auch in Hal-densleben ständen viele Kreuzungsmaßnahmen an.

Herr Herrmann verweist auf die Dähre-Kommision, 80 Mio. Euro seien danach noch zu wenig. Dieses Papier sollten sich die Landtagsabgeordneten wieder in Erinnerung rufen.

Herr Küper meint, dass die unzureichende Finanzierung des kommunalen Straßennetzes durch das Land auch wieder politische Diskussionen hervorrufe, welche das Land vermeiden solle.

Die Diskussion geht über in die aktuelle Frage der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen.

2. Straßenausbaubeiträge

Frau Schlonski berichtet, dass in Dessau-Roßlau keine Maßnahmen mehr stattfänden, da die Bürger keine Straßenausbaubeiträge mehr zahlen wollen würden. Herr Küper bestätigt dies für Naumburg. Herr Westrum erklärt, dass sich die Kosten extrem erhöhen und in der Folge die Ausbaubeiträge stiegen.

Frau Grimm sagt, dass die bisherigen Bestrebungen zur Abschaffung eine adäquate Gegenfinanzierung vermissen ließen und daher diese Initiativen nicht unterstützt werden könnten.

Dieser Ansicht sei auch die CDU-Fraktion. Der kommunale Straßenbau müsste i.R. der auskömmlichen Ausstattung im KStBFinG unterstützt werden, um den bestehenden Investitionsstau sowie die ständige Instandhaltung leisten zu können. In die Diskussion zur Höhe dürfe allerdings nicht auch die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge integriert werden. Hier müsse klar unterschieden werden. Als erstes müsse also der Investitionsstau beziffert werden, um im nächsten Schritt über die Instandhaltungskosten zu diskutieren. Hierfür habe das Präsidium des SGSA am 07.05.2019 die Erstellung eines Gutachtens zum Investitionsbedarf von Straßen und Brücken in der Baulast der Städte und Gemeinden in Sachsen-Anhalt durch das Difu beschlossen.

Herr Waldmann berichtet von fünf Straßenbaumaßnahmen in Haldensleben, deren Stopp durch den Stadtrat beschlossen worden sei. Hierfür würden auch die Strafzinszahlungen für nicht fristgerecht verwendete Fördermittel in Kauf genommen.

Herr Küper stellt dar, dass der Haushalt des Landes wohl nach derzeitigen Stand der Haushaltsverhandlungen keine geeignete Gegenfinanzierung stemmen könne. Außerdem würden die Ansprüche der Bürger mit der Abschaffung der Beiträge steigen.

Herr Köberle fügt hinzu, dass nach seiner Einschätzung spätestens im Wahlkampf 2020/21 die Beiträge nicht mehr zu halten sein würden.

Herr Dr. Scheidemann wendet ein, dass das Aufbringen der Mittel aufgrund der Steuerschätzungen und Konjunktur künftig kaum möglich sei.

Frau Schlonski spricht sich gegen die Abschaffung der Ausbaubeiträge aus, fände vielmehr eine sozial verträgliche Ausgestaltung wichtig. Herr Küper unterstützt diese Meinung.

Herr Richter sagt, dass der Ausbau von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen aus Steuermitteln erfolge. Deshalb seien Straßenausbaubeiträge für Gemeindestraßen seines Erachtens auch aus diesen und nicht über Straßenausbaubeiträge zu finanzieren.

Herr Bühligen erklärt, dass auch Rettungsfahrzeuge und Busse des ÖPNV die Straßen nutzen und damit alle Bürger betroffen seien. Im Saalekreis gäbe es derzeit große Diskussionen um das Thema. Bei der Abschaffung der Ausbaubeiträge rief der Investitionsrückstand weiteren Diskussionsbedarf hervor. Im Moment seien die Belastungen für die Bürger durch Straßenausbaubeiträge zu groß. Eine andere Finanzierungsmöglichkeit könne über die Grundsteuer erfolgen.

Herr Dr. Scheidemann hebt noch einmal den Ursprungsgedanken hinter den Straßenausbaubeiträgen hervor - nämlich den Vorteil, der dem Bürger durch die ausgebaute Straße erwachse. Dies steigere den Grundstückwert. Dieser Vorteilsgedanke müsse bei den Bürgern insgesamt wieder in den Vordergrund treten.

3. GVFG

Zur Weiterentwicklung des GVFG verweist Frau Grimm aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf die Niederschrift zur Sitzung, in der sie die aktuellen Informationen zur Kenntnis geben will:

Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt am Main hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Eckpunkte für die anstehende GVFG-Novellierung vorgelegt. Aufgeführt werden darin die im Koalitionsvertrag verabredete Erhöhung der GVFG-Mittel ab 2020, eine Vereinbarung der Fraktionsvorsitzenden zum GVFG vom November 2018 sowie der aktuelle Beschluss des Klimakabinetts vom 20. September 2019, wonach die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. Euro pro Jahr steigen sollen. Die entspricht somit einer Erhöhung von bislang jährlich 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020, auf je 1 Mrd. Euro in den Jahren 2021 bis 2024 und auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025. Die laut Koalitionsvertrag verabredete jährliche Dynamisierung ab 2022 bleibt jedoch unberücksichtigt.

Bislang dürfen die Gelder nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG ausschließlich für Neu- und Ausbauvorhaben verwendet werden. Trotz der von den Ländern und kommunalen Spitzenverbänden mehrfach geforderten Einbeziehung von Grunderneuerung hatten die Regierungsfractionen die Mittelverwendung bislang nur für Aus- und Neubauten vorgesehen. Mit dem einstimmig gefassten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 10.10.2019 sowie den Eckpunkten des BMVI zur GVFG-Novellierung haben Bundesregierung und Länder nun die gemeinsame Absicht bekundet, die GVFG-Mittel künftig auch für die Grunderneuerung bestehender Verkehrsanlagen einzusetzen, um den Betrieb dieser Anlagen für einen attraktiven ÖPNV sicherzustellen. Die Mittel für solche Sanierungsprojekte sollen jedoch nachrangig zur Verfügung stehen.

Der Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent erhöht, sofern eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt. In anderen Fällen beträgt der Fördersatz bis zu 60 Prozent. Vorhaben werden künftig ab einer Größenordnung von 30 Millionen Euro gefördert (bisher: 50 Millionen Euro). In Einzelfällen wird die Grenze bis auf 10 Millionen Euro gesenkt. Die Novelle beinhaltet außerdem Erleichterungen zur Darlegung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens.

Durch die Aufnahme von Grunderneuerung in die GVFG-Förderung würden erstmalig Finanzhilfen des Bundes für die Erneuerung von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Infrastruktur festgeschrieben. Der Referentenentwurf ist uns am 04.11.2019 zugegangen und soll noch in der 45. KW ins Bundeskabinett. Das novellierte Gesetz tritt dann voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft.

Wesentliche Inhalte des Referentenentwurfs:

Neben der Fortführung und finanziellen Verstärkung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms werden weitere ergänzende Fördervorhaben benannt. Dies soll klarstellen, dass über den klassischen Neu- und Ausbau der Verkehrswege des schienengebundenen ÖPNV hinaus u. a. auch Vorhaben finanziell anteilig finanziert werden können, die eine Kapazitätserhöhung im bestehenden Verkehrsnetz ermöglichen oder zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des ÖPNV führen, indem z. B. digitale Verkehrsleit- und Verkehrssicherungssysteme eingeführt werden. Ziel dieser Vorhaben muss eine verkehrliche Verbesserung sein. Die Elektrifizierung und Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV, auch außerhalb von Verdichtungsräumen, wird als Fördertatbestand benannt.

Zwingende Voraussetzung zur Förderung ist bei allen Fördervorhaben jeweils der Einbezug in den ÖPNV als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel. Die Beschränkung auf Verdichtungsräume oder die zugehörigen Randgebiete wird generell aufgehoben. Dadurch wird grundsätzlich auch die Förderung von regionalen Schienenstrecken möglich, auch für den deutschen Teil grenzüberschreitender Schienenverbindungen.

Die bisherige restriktive Beschränkung auf Strecken mit besonderem Bahnkörper wird gelockert. Die verkehrlichen Vorteile eines besonderen Bahnkörpers sind unumstritten. In besonders gelagerten Fällen ist ein besonderer Bahnkörper jedoch nicht herstellbar oder seine Realisierung wirtschaftlich unangemessen. Der zu fördernde Verkehrsweg muss jedoch weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Die für den Bereich der besonderen Bundesprogramme nach § 6 Absatz 1 GVFG bisher geschaffenen Regelungen gelten auch für die neuen Fördertatbestände, sofern dafür nicht andere Regelungen geschaffen werden.

Das Mitsprache- und letztendliche Entscheidungsrecht der Länder im Sinne der föderalen Zuständigkeit bleibt gewahrt, indem auch im Rahmen der ergänzten Fördervorhaben lediglich Vorhaben anteilig gefördert werden, die die Länder vorschlagen und deren anteiliger Förderung sie zustimmen. Auch die Prüfung der einzelnen kommunalen Finanzierungsanträge und die zuwendungsrechtliche Abwicklung der Vorhaben verbleiben gänzlich in der Zuständigkeit der Länder.

Insbesondere der schienengebundene ÖPNV entlastet die Kommunen von CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen und trägt damit zu Klimaschutz und Luftreinhaltung erheblich bei. Sehr große Verkehrsinvestitionsvorhaben, insbesondere in den Innenstädten und Verkehrsknoten, werden sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht immer als gesamtwirtschaftlich im Sinne des einheitlichen Bewertungsverfahrens des Bundes darstellen lassen. Es soll jedoch grundsätzlich die Fördermöglichkeit auch für diese Vorhaben eröffnet werden. Die Bundesfinanzhilfen bzw. die Investitionszuschüsse des Bundes können begrenzt werden auf das Investitionsvolumen, für das der gesamtwirtschaftliche Nachweis nach dem Verfahren des Bundes erbracht werden kann.

Sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann, oder bei besonderem Bundesinteresse und/oder besonderem Interesse der Kommunen und Länder, kann die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt werden und so die Realisierung der Vorhaben mit einer anteiligen Bundesfinanzhilfe ermöglicht werden.

Die von diesem Gesetz in § 2 Absatz 1 Nummer 1 GVFG umfassten Projekte sind deshalb als besonders bedeutsam einzustufen, weil sie nur aus dem GVFG-Bundesprogramm finanziert werden, wenn die zuwendungsfähigen Kosten einen Betrag von 30 Millionen Euro überschreiten.

Für die Vorhaben des § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 GVFG wird die Grenze auf 10 Millionen Euro festgelegt, da die Investitionssummen hier regelmäßig geringer ausfallen. Dies eröffnet zudem auch kleineren Teilvorhaben eine zeitnahe Realisierungsmöglichkeit. Diese Mindestvorhabengrößen sind wichtig, um daraus abzuleiten, dass es sich um besonders bedeutsame Vorhaben handelt, deren Durchführung die Finanzkraft der Länder übersteigt und deshalb eine gemeinsame Finanzierung durch Bund und Länder erfordert. Diese Grenze von 10 Millionen Euro zuwendungsfähige Kosten gilt auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3.

Es können mehrere gleichartige Vorhaben zusammengefasst werden zu einem Gesamtvorhaben, das gesamthaft beschieden wird.

Die gleichen Grenzen gelten entsprechend auch für die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes, die gemäß § 11 anteilig Investitionszuschüsse erhalten sollen.

Primär ist die Änderung des GVFG erforderlich, um die Finanzmittel aufstocken zu können. Gleichzeitig erfolgt die Benennung weiterer möglicher Fördertatbestände. Die textliche Anpassung des Gesetzes beinhaltet auch die Anpassung an die Föderalismusreform I, seinerzeit erfolgte keine Rechtsbereinigung des Gesetzes.

Zu TOP 9 – Ergebnisse der Veranstaltung „Digitalisierung der Baugenehmigungsverfahren in Sachsen-Anhalt“

Frau Grimm erläutert anhand des Vorberichtes kurz zu den einzelnen Beiträgen aus der Veranstaltung des SGSA und LKT vom 31.07.2019.

Zunächst erklärte das MLV, dass ein Portalverbund für digitale Baugenehmigungsverfahren vom Land angeboten werden solle. Dann stellte Herr Manfred Haake vom LK Lüchow-Danenberg die Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens im Landkreis vor. In einer zweijährigen Projektphase sei zunächst von Papierakte auf elektronische Akte umgestellt und die Beteiligung von Fachdienststellen über eine Online-Plattform eingeführt worden. Die erste Online-Antragstellung sei Ende 2015 angeboten worden. Mit der Digitalisierung hätten die Bearbeitungszeiten um rund 35 % verkürzt werden können. Grundstein für die Einführung habe das Land Niedersachsen durch die Einführung des Niedersächsischen Antragsystems für Verwaltungsdienstleistungen Online (NAVO) gelegt, was die digitale Antragstellung/das digitale Abrufen der Originalbaugenehmigung/die Beteiligung am Baugenehmigungsverfahren ermögliche und damit vom Vorhalten großer Papiermengen entlaste.

Frau Jahn-Riedel vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern erklärte, dass derzeit ein Modellprojekt in Nordwestmecklenburg, gefördert aus der E-Government-Richtlinie liefe. Die Online-Antragstellung sei seit dem 01.01.2019 möglich. 5 Verfahrensarten seien identifiziert, Prozesse würden medienbruchfrei von der Antragstellung bis zum Bescheid auf der Infrastruktur des LK abgebildet. Die interne organisationsübergreifende Kommunikation sei über die gemeinsame Dokumentennutzung im DMS realisiert worden und das Fachverfahren ProBauG angebunden. Eine Online-Vorhabenklärung für den Bürger sowie die verwaltungsübergreifende Kommunikation sei allerdings noch nicht möglich. Die Realisierung sei bis Ende des Jahres vorgesehen. Das Vorlageergebnis solle im Rahmen der OZG-Labor-Ergebnisse länderübergreifend übertragbar sein.

Das Ministerium der Finanzen des Landes-Sachsen Anhalt berichtete über die weitere Verfolgung der freiwilligen Umsetzung im Rahmen der E-Government-Vorhaben. Durch eine Förderlinie sowie Modellvorhaben solle die Freiwilligkeit der Kommunen forciert werden. Darüber hinaus solle Ende 2019 ein Landesportal das Government Gateway ablösen, sich dabei allerdings auf eine Verknüpfung zu bereits bestehenden Online-Diensten beschränken, was hieße, dass keine neuen Dienste online angeboten würden.

Aus der Veranstaltungen fasst Frau Grimm folgende Schlussfolgerungen / Forderungen zusammen:

- Prioritätensetzung durch das Land im Bereich Digitalisierung der Bauverwaltung erforderlich
- Anpassung der BauO LSA und der BauVorlVO (insbesondere Schriftformerfordernis)
- Entwicklung und Bereitstellung eines Landesportales zur digitalen Bauantragsbearbeitung – Orientierung am NAVO
- Vorgabe des Landes zur verbindlichen Nutzung des geprüften Ergebnisses des OZG-Labors Baugenehmigung und entsprechender konnexitätsgerechter Ausgleich der Kommunen, um keine Insellösungen zu forcieren

Zu TOP 10 – Konsequenzen der Einführung der Standards XPlanung und XBau

Herr Dr. Krause hält seinen Vortrag anhand der Power-Point-Präsentation, die der **Anlage 2** beigelegt ist.

Herr Dr. Scheidemann erklärt anhand der Folie 0200, das Problem der Landeshauptstadt Magdeburg. Die Software scheine keine Parallelanwendung zuzulassen.

Herr Dr. Krause erläutert, dass dies Folie 0400 wäre. Hierfür sei die Baugenehmigungsbehörde federführend. Die sternförmige Bereitstellung soll funktionieren, funktioniere derzeit aber noch nicht. Die technische Umsetzung gestalte sich hier sehr schwierig.

Herr Schmidt fragt nach der Übernahme der Daten aus ARIS. Herr Dr. Krause antwortet, dass eine Verknüpfung und das Importieren der Daten vorgesehen sei.

Herr Salomon fragt, ob die Textausführungen sowie die Daten in gleichem Format erfolgen müssen. Herr Dr. Krause bejaht und ergänzt, dass der Aufwand im Erstellen liege.

Zu TOP 11 – Kommunale Bäderstrukturen und Sanierungsbedarf

Herr Küper führt in das Thema ein. Frau Laumann nimmt sodann Bezug auf den Vorbericht und wertet die Umfrage aus. Sie berichtet, dass 77 Gemeinden an der Umfrage teilgenommen hätten. 52 Gemeinden hielten ein kommunales Schwimmbad vor und 50 Gemeinden hätten einen Sanierungsbedarf angezeigt, welcher sich auf insgesamt 114 Mio. Euro belaufe. Die Umfrage habe gezeigt, dass neben den hohen Sanierungsbedarf in den Gemeinden es immer schwieriger werde, Rettungsschwimmer und Fachangestellte Bäderwesen vertraglich zu binden. Deshalb sei es nicht mehr möglich, den Schwimmunterricht überall durchzuführen und die Bäderöffnungszeiten verringern sich. Diese Entwicklung sei besonders im ländlichen Raum zu verzeichnen. Die Ergebnisse der Umfrage habe die Landesgeschäftsstelle an das Ministerium für Inneres und Sport weitergegeben. Der Landtag habe das Fachministerium seinerzeit aufgefordert die Situation der kommunalen Bäder und der Durchführung des Schwimmunterrichtes in Sachsen-Anhalt bis Ende des 4. Quartals vorzulegen. Dazu könne das Ministerium die Umfrage des SGSA verwenden. Es bleibe abzuwarten, ob z.B. ein eigenes Förderprogramm zur Sanierung von kommunalen Bädern aufgelegt werde.

Herr Rebenstorf fügt hinzu, dass für die Stadt Halle (Saale) noch eine Nachmeldung gegenüber der Landesgeschäftsstelle erfolge.

Zu TOP 12 – Verschiedenes

a) Mobilfunkmasten

Herr Dr. Scheidemann erfragt bei den Ausschussmitgliedern Steuerungsmöglichkeiten für die Ansiedlung von Mobilfunkmasten. Die Ausschussmitglieder haben mit diesem Thema bisher keine Erfahrungen.

b) Baumschutzsatzung

Frau Grimm verweist auf die Ausführungen im Vorbericht und fragt nach der Sichtweise der Ausschussmitglieder. Frau Rauer erklärt, dass nicht alle Bäume im B-Plan festgesetzt seien.

Herr Westrum sagt, dass es um vorhandene Bäume ginge, wenn das Gebiet zum Baugebiet wird. Herr Küper meint, dass sodann Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt werden und hiernach verfahren werden würde.

c) HOAI - Mitteilung

Frau Grimm verweist auf den Vorbericht. Herr Westrum meint, dass der Verwaltungsaufwand hinsichtlich der Ausschreibungen unverhältnismäßig hoch sei.

Zu TOP 13 – Anfragen und Anregungen

Frau Rauer weist auf die Schwierigkeiten im Rahmen des Schulinfrastrukturprogramms für finanzschwache Kommunen und den in Köthen geplanten Toilettenanbau hin. Laut Förderrichtlinie könne ein Toilettenneubau nicht vollumfänglich gefördert werden, weil der Hort der Schule diesen Neubau am Nachmittag nutze. Horte seien keine Schule und daher auch über dieses Programm nicht finanzierbar.

Zu TOP 14 – Ort und Zeit der nächsten Sitzung

Die 55. Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt findet auf Einladung von Herrn Westrum in der Hansestadt Stendal statt. Der genaue Sitzungstermin wird noch bekannt gegeben.



Küper
Ausschussvorsitzender



Grimm
Referentin



Laumann
Protokollführerin