

STÄDTE- UND GEMEINDEBUND SACHSEN-ANHALT



SGSA, Postfach 4009, 39015 Magdeburg

Per E-Mail an die

- 1.) Mitglieder des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses
- 2.) nachrichtlich:
stellvertretenden Ausschussmitglieder

im Städte- und Gemeindebund 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.komsanet.de

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-er

Datum
13.04.2021

Vorbericht für die 56. Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses am 21.04.2021 um 10.00 Uhr -Videokonferenz-

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Vorbereitung auf die Sitzung erhalten Sie nachfolgende Informationen:

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

Zu TOP 2 – Genehmigung der Niederschrift zur 55. Sitzung am 04.03.2020

Die Sitzungsniederschrift der 55. Sitzung mit Datum vom 09.03.2020 wurde am 27.10.2020 an die Ausschussmitglieder versandt.

Zu TOP 3 – Entwurf der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Sachsen-Anhalt

Mit Schreiben vom 23.03.2021 hat uns das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) den Entwurf der Städtebauförderungsrichtlinien im Rahmen der Ressortbeteiligung zur Stellungnahme übersandt.

Im Zuge der Neuordnung der Städtebauförderung ab dem Programmjahr 2020 sind die landesseitigen Förderrichtlinien anzupassen. Der Richtlinienentwurf ersetzt den RdErl. des MLV vom 25.11.2014 (MBI. LSA S. 21), geändert durch RdErl. des MLV vom 23.2.2015 (MBI. LSA S. 150). Die Grundstruktur der Richtlinien wird beibehalten. Die Änderungsvorschläge berücksichtigen im Wesentlichen die neue Struktur und den inhaltlichen Rahmen der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020.

Es erfolgen Ergänzungen bei den allgemeinen Förderungsgrundsätzen (Abschnitt A) und den Förderbestimmungen zu den erneuerungsbedingten Ausgaben (Abschnitt B) insbesondere unter Einbeziehung der Anforderungen des Klimaschutzes und des integrierten Ansatzes in der Städtebauförderung. Die Förderziele der drei neuen Programme

- Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne,
- Sozialer Zusammenhalt - Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten,
- Wachstum und nachhaltige Erneuerung - Lebenswerte Quartiere gestalten

und spezifische programmbezogene Aspekte folgen in den Abschnitten C bis E. Der Katalog förderfähiger Maßnahmen soll künftig für alle drei Programme gelten (Abschnitt A Nr. 2.2). Der Grundsatz der Drittelfinanzierung von Bund, Land und Kommune (Abschnitt A Nr. 6.3.1) gilt weiterhin. Sind Verbandsgemeinden und Landkreise Letztempfänger der Städtebauförderungsmittel soll beiden künftig der zuwendungsrechtlich zu erbringende Mindesteigenanteil in Höhe von 15 Prozent erlassen werden. Hiermit soll dem regelmäßig vorgetragenen Anliegen einer finanziellen Entlastung Rechnung getragen werden.

Die bisherigen besonderen Finanzierungsverhältnisse sollen beibehalten werden, d. h. in Ausnahmefällen kann der kommunale Eigenanteil reduziert oder erlassen werden bei

- Maßnahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes (kommunaler Eigenanteil 20 Prozent),
- Maßnahmen zur Sicherung von Altbauten (kommunaler Eigenanteil 10 Prozent),
- Maßnahmen für die Sanierung und Sicherung von Altbauten und für den Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht mehr nachgefragter Wohnungen (nur Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung; kein kommunaler Eigenanteil).

Darüber hinaus soll

- die Förderung von Kommunen in Haushaltsnotlage erweitert werden (kommunaler Eigenanteil 10 Prozent),
- bei interkommunaler Zusammenarbeit eine Reduzierung des Eigenanteils auf 10 Prozent ermöglicht werden,
- Der nach der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung erhöhte Zuschuss zum Rückbau von Wohngebäuden (110 Euro Bundes- und Landesmittel) im Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung übernommen werden.

Die konkreten Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der besonderen Finanzierungsverhältnisse sind im Richtlinienentwurf (Abschnitt A Nr. 6.3.2 ff. sowie Abschnitt E) geregelt.

Des Weiteren werden Regelungsbedarfe aus dem bisherigen Förderprozedere aufgegriffen (u.a. Zweckbindungsfristen). Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Formulare zur Antragstellung etc. nicht Bestandteil der Richtlinie werden zu lassen, um bei Anpassungsbedarfen künftig flexibler reagieren zu können.

Das MLV weist darauf hin, dass infolge der Übernahme aller vorgenannten möglichen Finanzierungsbeteiligungen in die Städtebauförderungsrichtlinien ggf. Fördermittel für weniger Gesamtmaßnahmen zur Verfügung stehen werden. Auch könnten unter Umständen die zuwendungsfähigen Ausgaben nicht in voller Höhe gefördert werden.

Hierbei muss auch der kritische Blickwinkel in die Bewertung einfließen, dass bei gleichbleibenden Fördermitteln die Förderkulisse der Städtebauförderung mit dem vorliegenden Entwurf stark erweitert und damit die Konkurrenz der Gesamtmaßnahmen verstärkt wird.

Diese Aspekte werden im weiteren Ressortbeteiligungsverfahren eine wesentliche Rolle spielen. Letztlich ist hierzu die spätere Stellungnahme des Ministeriums der Finanzen und des Landesrechnungshofs ausschlaggebend, welche besonderen Finanzierungsverhältnisse und zuwendungsrechtliche Ausnahmen in die Städtebauförderungsrichtlinien übernommen werden können und vor allem mit welchen konkreten Anforderungen an deren Inanspruchnahme gestellt werden.

Mit E-Mail-Rundschreiben vom 24.03.2021 hatten wir unsere Mitglieder um Rückmeldung zum Richtlinienentwurf gebeten. Zur Auswertung der Rückmeldungen wird in der Sitzung berichtet. Der Entwurf ist dem Vorbericht als **Anlage 1** beigelegt.

Die Ausschussmitglieder werden um Einschätzung der Richtlinien gebeten.

Zu TOP 4 – Neuerungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz

Mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433), welches am 13.03.2020 in Kraft getreten ist, ist bekanntlich eine neue Kostenteilung für Maßnahmen an Bahnübergängen mit kommunalen Straßen nach § 13 Abs. 2 i.V. m. § 3 EKrG (Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge) wirksam geworden.

Wir hatten die Neuregelung im vergangenen Jahr zum Anlass genommen über den Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine analoge Änderung für nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie Änderungen in der Eisenbahnkreuzungsverordnung und eine Änderung in § 12 EKrG (Vorteilsausgleich) zu initiieren, um eine Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an bestehenden Brückenbauwerken zu bewirken. Kommunen mit großen Eisenbahnknotenpunkten sind hiervon besonders stark betroffen. Wir halten es deshalb für zwingend notwendig, die kommunale Kostenbeteiligung nach § 12 EKrG aufzuheben und eine zeitnahe Anpassung der Verwaltungskosten in den Durchführungsbestimmungen (§ 5 der 1. EKrV) vorzunehmen, da die bisherige Kostenpauschale den entstehenden Aufwand für Verwaltungs- und Planungsleistungen nicht mehr deckt.

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnungen haben wir zudem dringenden Bedarf einer Einbeziehung von zeitgemäßen Maßnahmen angemeldet, die zu einem verbesserten Verkehrsfluss und zur Verkehrsverlagerung (Fahrradverkehr) zugunsten des Umweltverbunds und Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor beitragen.

I. Entwürfe zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes und einer Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften

Am 16.12.2020 hatte die Bundesregierung dann den Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (Artikelgesetz), wobei hier in Artikel 2 die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes geregelt wird, sowie den Entwurf einer Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften vorgelegt (**Anlage 2 und 3**). Wir haben hierzu in kurzer Frist Stellung genommen und grundsätzlich begrüßt, dass unseren Anliegen entsprochen wird, die kommunalen Baulastträger bei Kreuzungsmaßnahmen zu entlasten. Aufgegriffen werden beispielsweise unsere Anregungen im Zusammenhang mit

dem Radwegeausbau im Zuge der Sanierung von Überführungen, zu den Kreuzungsmaßnahmen mit Privatbahnen und den Verwaltungskostenpauschalen.

Das BMVI hatte nach Rücksprache mit dem DStGB betont, dass es bei Bestandsbrücken keine mit den Eisenbahnkreuzungen vergleichbaren verkehrspolitischen Zielsetzungen gibt. Während die Entlastung der Kommunen bei der Beseitigung höhengleicher Kreuzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Planungsbeschleunigung erfolgte, liegen diese Begründungen bei Bestandsbrücken nicht vor. Auch wird die Gefahr gesehen, dass Unterhaltungsmaßnahmen der Kommunen ohne den Vorteilsausgleich unterlassen werden könnten, wenn absehbar wäre, dass die Bahn ohnehin eine Brücke komplett in den kommenden Jahren saniert und Kosten dann übernehmen müsste.

Der Referentenentwurf wurde am 13.01.2021 vom Bundeskabinett beschlossen.

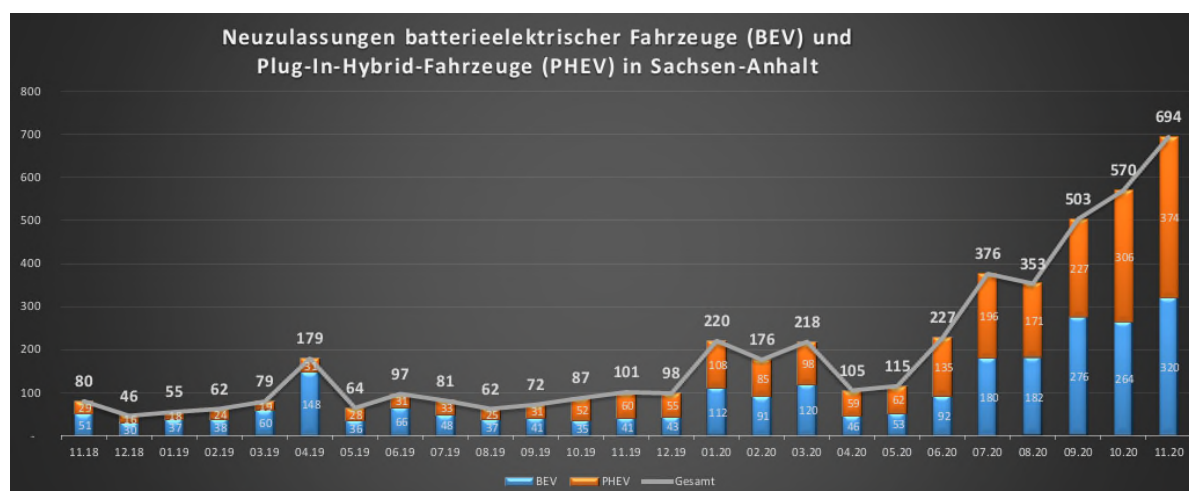
II. Bundesratsbefassung

Nunmehr soll die Bundesratsbefassung durchgeführt werden (BR-Drs. 69/21). Das MLV hat uns erfreulicherweise mitgeteilt, den vorliegenden Gesetzesentwurf unterstützen zu wollen. Insbesondere soll auch die Kostenübernahme für Kreuzungsmaßnahmen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen mitgetragen werden, da die Änderung dem ureigenen Interesse der betroffenen kommunalen Straßenbaulasträger an einer kostengünstigeren und schnellen Herstellung bzw. Verbesserung der betroffenen Straßen entgegenkommen dürfte.

Die Ausschussmitglieder werden um Diskussion gebeten.

Zu TOP 5 – Ausbaustand Elektromobilität in Sachsen-Anhalt

Die Zahl der Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge hat im Jahr 2020 nach Angaben des Kraftfahrzeugbundesamtes erheblich zugenommen.



Quelle: KBA, FZ 8

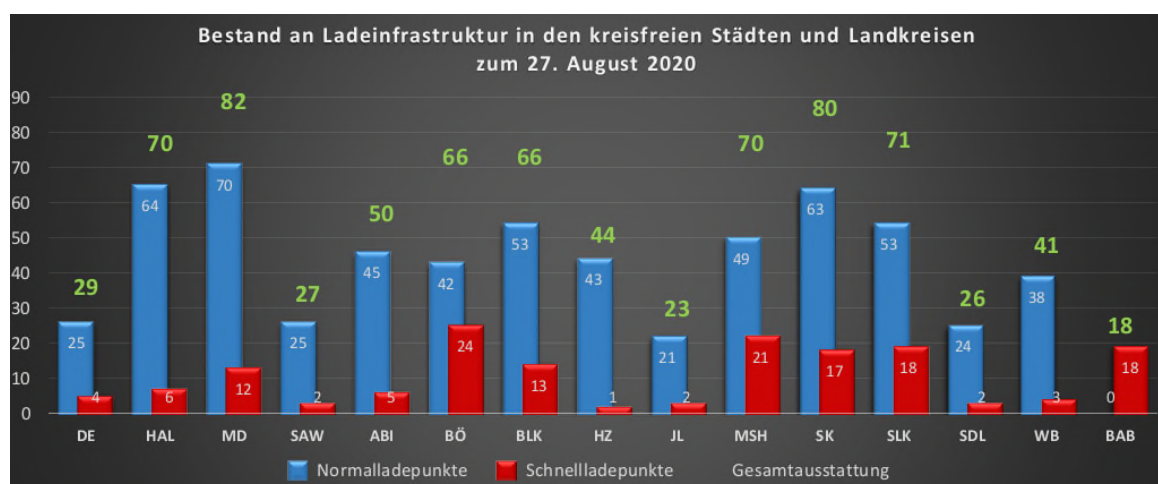
Das MLV befasst sich derzeit mit der Neufassung der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt vom 22. März 2018 (MBL LSA S. 163). In diesem Zusammenhang hat das MLV die kommunale Inanspruchnahme der bisherigen Richtlinie bewertet.

Bei den durchgeführten Förderaufrufen hat sich gezeigt, dass die Kommunen nicht zu den Akteuren gehörten, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen in größerer Anzahl errichten, sondern gelegentlich und punktuell die Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur – meist auf den Besucherparkplätzen ihrer Verwaltungsstandorte – beantragten. So waren insgesamt vier Förderanträge von zwei Gemeinden, einer kreisfreien Stadt und einem Landkreis im Umfang von sieben Ladepunkten zu verzeichnen. Im Vergleich zu den 270 insgesamt zur Förderung beantragten Ladepunkten eine vergleichsweise marginale Menge. Zu den Hauptantragstellern zählten die Stadtwerke mit 193 Ladepunkten in den städtischen Gebieten.

Das MLV beabsichtigt - ergänzend zu der Förderkulisse auf der Ebene des Bundes - eine neue Förderrichtlinie zu erlassen. Auch zukünftig soll ausschließlich die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Sachsen-Anhalt gefördert werden, um weiterhin einen Beitrag zum Entstehen von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum zu leisten.

Nach aktuellen Überlegungen des MLV sollen nach Möglichkeit die besonderen Belange der Kommunen bei der Neufassung der Förderrichtlinie berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob und inwieweit die Städte und Gemeinden mittelfristig beabsichtigen, eigene öffentliche Ladesäulen zu errichten. Grundsätzlich ist auch denkbar, dass die Ladeinfrastruktur Bestandteil eines kommunalen Mobilitätsmanagements werden könnte, wenn sich hierzu ein steigender Bedarf ergibt.

Ausbaustand Ladeinfrastruktur 2020:



Quelle: MLV

Das MLV stellt weiterhin die Frage, ob es der Auffassung anschließen sollte, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur eine Aufgabe des Marktes ist, die von kommerziellen Ladeinfrastrukturbetreibern (Charge Point Operators (CPO)) und Elektromobilitätsdienstleistern (E-Mobility Provider (EMP)) auszufüllen und gegebenenfalls partiell von den örtlichen Versorgungs- und Erschließungsträgern auszuführen ist? Entsprechend wäre die neue Förderrichtlinie auf diese Adressatenkreise auszurichten.

Aus Sicht der Landessgeschäftsstelle bleibt festzustellen, dass Kommunen zwar zu den potentiellen Errichtern von Ladeinfrastruktur zählen können, hierzu aber derzeit nicht verpflichtet sind.

Die derzeitige Entwurfsfassung des weiterhin in Diskussion befindlichen Baulandmobilisierungsgesetz sieht in § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zur Bauleitplanung vor, dass

„[...]“

Nr. 9 die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung *auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität*, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.“

Der Aufbau eines öffentlich zugänglichen Ladenetzes ist grundsätzlich keine kommunale Aufgabe, wird aber vielerorts erwartet und nach dem derzeitigen Entwurfsstand im Rahmen der Bauleitplanung in die Abwägungsinteressen bei der Bauleitplanung überführt. In Folge der Forcierung der Elektromobilität ergeben sich zahlreiche neue kommunale Herausforderungen (bspw. städtebauliche Entwicklung, Feuerwehr- und Rettungsdienst, Straßennutzung, Abfallsorgung, Stabilisierung der Leitungsnetze, ggf. Rückbauverpflichtungen). Um diese bewältigen zu können, bedarf es aus Sicht der Landesgeschäftsstelle einer landesweiten finanziell unteretzten Strategie, die wiederum einzelne Mobilitätskonzepte der Städte und Gemeinden integrierten sollte.

Für die Überarbeitung der Förderrichtlinie sollte aus Sicht der Landesgeschäftsstelle den Städten und Gemeinden weiterhin die Möglichkeit eingeräumt werden, geförderte öffentliche Ladepunkte einzurichten. Hierfür kann es eine attraktive Festbetragsförderung den kommunalen Eigenanteil so gering wie möglich halten. Dies kann als sinnvolle Ergänzung einen Beitrag zum Ausbau der Ladeinfrastruktur beitragen. Weitere Akteure im Rahmen der Förderung sollte auch kommunale Unternehmen sein. Zudem ist das Förderverfahren schlank und unbürokratisch zu regeln (Förderung der Planungs- und Investitionskosten, Technikneutralität, keine Vorgaben für Betriebszeiten, vereinfachter Antrag, die geprüfte Rechnung gilt als Verwendungsnachweis). Auch die Förderung von Personalstellen für Elektromobilitätsmanager könnte aus Sicht der Landesgeschäftsstelle Entlastung in den kommunalen Bauämtern herbeiführen.

Die Ausschussmitglieder werden um Meinungsbildung gebeten.

Gibt es bereits kommunale Planungs- und Umsetzungskonzepte zur Errichtung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bspw. im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements, bei denen die Ladeinfrastruktur nicht selbst errichtet wird?

Zu TOP 6 – Änderung der landesspezifischen Regelungen der GRW 2022

Das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung (MW) arbeitet derzeit an der Änderung der landesspezifischen GRW-Regelungen. Der SGSA hat neben den Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden in so genannten Workshops Gelegenheit, in diesen Prozess Anregungen und Hinweise zu derzeitigen Problemfeldern abzugeben.

Derzeit ergeben sich folgende kommunale GRW-Fördermöglichkeiten (wirtschaftsnahe Infrastruktur:

- Erschließung, Ausbau und Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten,
- Errichtung oder Ausbau zur Anbindung (von Gewerbebetrieben außerhalb von Gewerbe- und Industriegebieten) an das überregionale Straßenverkehrsnetz, an das überregionale Schienenverkehrsnetz, von Wasserversorgungsleitungen und –

- verteilungsanlagen an das regionale bzw. überregionale Versorgungsnetz, von Abwasser-, Strom-, Gas-, Fernwärme- und anderen Energieleitungen und -verteilungsanlagen an das regionale bzw. überregionale Versorgungsnetz,
- Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie Geländeerschließung für den Tourismus,
 - Errichtung oder Ausbau von Gewerbezentren (Forschungs-, Telematik-, Technologie-, Gründerzentren bzw. -parks, Maker Spaces),
 - Errichtung oder Ausbau von Einrichtungen der beruflichen Bildung, soweit das Bildungsangebot vom staatlichen Ausbildungsauftrag erfasst wird und, wenn gewerbliche Anbieter die in Rede stehende Investition nicht vornehmen würden,
 - Errichtung bzw. Ausbau von Anlagen für die Beseitigung bzw. Reinigung von gewerblichem Abwasser,
 - Errichtung, Ersatz oder Modernisierung von Hafeninfrastrukturen in Binnenhäfen sowie Errichtung, Ersatz bzw. Modernisierung von Zugangsinfrastrukturen sowie Kosten für die Ausbaggerung in Binnenhäfen,
 - Planungs- und Beratungsleistungen - Machbarkeitsstudien (mit Ausnahme der Bauleitplanung) → Leistungen, die die Träger (der späteren Investitionsmaßnahme) zur Vorbereitung bzw. Durchführung förderfähiger Infrastrukturmaßnahmen von Dritten in Anspruch nehmen, sofern sie nicht von anderen Ressorts zu finanzieren sind,
 - Integrierte Regionale Entwicklungskonzepte und Regionalmanagements/ Regionalbudgets,
 - Errichtung oder Ausbau von Kommunikationsverbindungen (bis zur Anbindung an das Netz bzw. den nächsten Knotenpunkt), um damit insbesondere förderfähige Betriebe in den GRW-Fördergebieten zu unterstützen.

Die Ausschussmitglieder werden um

- 1.) Definition derzeitiger Problemfelder in der GRW-Förderung*
 - 2.) Einschätzung, welche Themen (Fördertatbestände) für die Infrastrukturförderung besonders wichtig sind*
 - 3.) Mitteilung sonstiger Anmerkungen zur GRW-Förderung*
- gebeten.*

Zu TOP 7 – Zukunft der Innenstädte nach Corona

Immer mehr Menschen bestellen online und lassen sich die Waren nach Hause liefern. Aktuelle Umsatzrückgänge von teilweise bis zu 70 Prozent beim stationären Einzelhandel, leere Schaufenster in Einkaufsstraßen und immer mehr Geschäftsaufgaben zeigen, dass sich Handel nicht mehr überall durch Handel ersetzen lässt. Die Corona-Krise hat den Online-Handel der Vorjahre zum Online-Boom beschleunigt. Innenstädte müssen neu belebt werden, gemeinsam mit Vermietern, Unternehmen, der Kultur und allen weiteren Akteuren vor Ort. Bund und Länder müssen die Städte und Gemeinden dabei unterstützen, Innenstädte, Stadtteilzentren und auch Dorfkerne für die Zeit nach Corona zu gestalten und neue Innenstadtkonzepte zu starten.

Hierfür wird aus Sicht der Landesgeschäftsstelle ein gemeinsames „Förderprogramm Innenstadt“ von Bund und Ländern sowie die Verstetigung der Städtebauförderung notwendig. Inhalte eines solchen Förderprogramms könnten

- die Förderung neuer Innenstadtkonzepte,
- Vorkaufsfonds zum Erwerb städtebaulich relevanter Schlüsselimmobilien,
- Förderung und Unterstützung der Anmietung leerstehender Ladenlokale durch die Städte und Gemeinden,
- Förderung von Personalstellen als Innenstadtmanager,

Ansatzpunkte sein, um Innenstädte neuen Nutzungen zuzuführen und entsprechende Innenstadtkonzepte auch umsetzen zu können.

Die Ausschussmitglieder werden um Sachstandsmeldungen, Impulse und Diskussion gebeten.

Zu TOP 8 – Digitalisierung der Bauverwaltungen

Wir knüpfen an unsere Berichterstattung zur Veranstaltung „Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens“ und unsere hierzu in der 54. Sitzung geführte Diskussion an. Wir hatten in diesem Zusammenhang bereits gefordert, dass das Land Sachsen-Anhalt die geprüften Ergebnisse des OZG-Labors Baugenehmigung verbindlich und konnexitätsgerecht einführt und ein Landesportal samt Schnittstellen zur Administration des digitalen Bauantrags zur Verfügung stellt, um Insellösungen vorzubeugen. Das MLV hat Medienberichten zufolge angekündigt, die vom OZG-Labor entwickelte Lösung zu übernehmen. Zu der konkreten Umsetzung liegen der Landesgeschäftsstelle bisher keine Informationen vor.

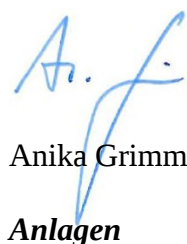
Tatsächlich wird ein digitales Baugenehmigungsverfahren nie vollkommen digital stattfinden können, solange nicht auch Bauleitplanung in kompatiblen digitalen Formaten durchgeführt wird. Hierbei sind wir auf das Modellprojekt des Landes Niedersachsen „PlanDigital“ aufmerksam geworden. Ziel des Projektes ist zunächst die Landesweite digitale Bereitstellung von Flächennutzungsplänen (FNP) und Regionalen Raumordnungsplänen (RROP), die Unterstützung niedersächsischer Kommunen bei der Einführung des Standards XPlanung und damit die Verbesserung der digitalen Datenlage für raumbezogene Planungen.

Hierfür werden zunächst die vorliegenden FNP und RROP landeszentral von einem analogen in ein digitales Format und durch ein beauftragtes Fachunternehmen in das Zielformat XPlanGML überführt und in ein zentrales Portal integriert. Den Kommunen entstehen hierfür keine Kosten. Im Gegenzug ergeht allerdings die kommunale Verpflichtung zukünftige FNP und RROP im Format XPlanung zu erstellen. Im nächsten Schritt soll die Digitalisierung der Bebauungspläne (BP) erfolgen. Die Landesgeschäftsstelle hält dies für eine vertretbare Lösung in Richtung Digitalisierung der Bauverwaltung.

In Sachsen-Anhalt sollen nunmehr zunächst vorhandene FNP und (BP) unabhängig vom Format zentral bereitgestellt werden. Dies war Gegenstand der letzten Beratung der IMA GDI. Das MLV möchte hierzu gemeinsam mit dem LVermGeo und zunächst in Workshops das weitere Vorgehen besprechen. Die Landesgeschäftsstelle hat hierzu ihre Mitarbeit erklärt.

Die Ausschussmitglieder werden um Einschätzung gebeten, ob das Verfahren aus Niedersachsen für adaptionsfähig gehalten wird sowie um Mitteilung, ob die Bereitschaft bestände, FNP und BP in derzeit vorliegenden Formaten bereitzustellen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Anika Grimm

Anlagen