25.04.2017

Präsidium des Deutschen Städtetages tagte in Leipzig

Städte fordern blaue Plakette für schadstoffarme Dieselautos – Gesundheit schützen, leere Innenstädte vermeiden

Der Deutsche Städtetag will Fahrverbote in den Städten vermeiden. Er befürchtet allerdings, dass einzelne Städte in absehbarer Zeit aufgrund von Gerichtsurteilen begrenzte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen müssen. Wegen überhöhter Stickoxidwerte in einigen Städten läuft auch ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland.

Vor diesem Hintergrund fordert der kommunale Spitzenverband den Bund auf, kurzfristig eine blaue Plakette für Dieselfahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß einzuführen, damit im Falle von Fahrverboten ein Instrument für deren Kontrolle vorhanden ist. Außerdem verlangen die Städte von Bund und Ländern, den Öffentlichen Personennahverkehr deutlich stärker zu fördern, damit die Luftqualität nachhaltig verbessert werden kann.

Die Präsidentin des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse aus Ludwigshafen, sagte heute nach einer Präsidiumssitzung in Leipzig: **"Die Städte haben die Belastung mit Feinstaub deutlich reduzieren können. Schwieriger ist die Situation bei den Stickoxiden. Weil die Zahl der Dieselfahrzeuge stark zugenommen hat, können manche Städte trotz aller Anstrengungen für eine bessere Luftqualität die Grenzwerte für Stickoxid nicht einhalten. Die Städte werden alles tun, um Fahrverbote zu vermeiden. Wir müssen allerdings aufgrund von Gerichtsurteilen befürchten, dass einzelne Städte in absehbarer Zeit begrenzte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen müssen. Zwei Dinge würden in diesem Fall gelten: Uns ist wichtig, die Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Und wir wollen keine leeren Innenstädte verursachen."**

Um beides zu gewährleisten – ein funktionierendes städtisches Leben und eine geringere Belastung mit Stickoxiden – benötigten die besonders betroffenen Städte eine praktikable Regelung, damit schadstoffärmere Dieselfahrzeuge gekennzeichnet und mögliche Fahrverbote kontrolliert werden können, so Lohse: **"Der Deutsche Städtetag fordert deshalb kurzfristig die Einführung einer blauen Plakette. Um das Leben in den betroffenen Städten möglichst wenig zu beeinträchtigen, muss es im Falle von Fahrverboten auch Ausnahmen geben, dabei sind wirtschaftliche und soziale Aspekte zu berücksichtigen."** Die unterschiedlichen Auffassungen über die Blaue Plakette zwischen Verkehrs- und Umweltministern im Bund und in mehreren Ländern müssten überwunden werden.

Die Städte haben in den vergangenen Jahren viel für eine bessere Luftqualität getan. Deutschlandweit werden inzwischen mehr als 240 Luftreinhaltepläne mit vielen Einzelmaßnahmen umgesetzt und immer wieder aktualisiert. Die Städte verbessern beispielsweise den Verkehrsfluss, fördern den Radverkehr und setzen mehr Busse und Bahnen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein. Um die Probleme mit den überhöhten Stickoxid-Werten in den Griff zu bekommen und Fahrverbote überflüssig zu machen, sehen die Städte die Automobilindustrie in der Pflicht. **"Die Autoindustrie muss möglichst schnell Dieselmodelle auf den Markt bringen, die geltende Emissionswerte nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im Straßenverkehr einhalten"**, so Lohse.

Die Städte fordern außerdem bessere Anreize für das Nachrüsten bereits zugelassener Fahrzeuge mit Filtersystemen und das Umrüsten auf alternative Antriebstechnologien. Die Städtetagspräsidentin sagte: **"Wir brauchen ein Förderprogramm von Bund und Ländern, um vor allem im Öffentlichen**

Nahverkehr und bei kommunalen Fahrzeugflotten möglichst viele Fahrzeuge innerhalb weniger Jahre umzurüsten oder neu zu beschaffen und so die Stickoxidbelastung deutlich zu senken. Die alternativen Antriebe im ÖPNV dürfen nicht mehr die Ausnahme sein, sondern müssen so schnell wie möglich zur Regel werden. Dabei dürfen wir nicht ausschließlich auf Elektroantrieb setzen, auch Gas-, Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge sind sinnvoll." Die beiden Bundesprogramme "Förderprogramm Elektromobilität" sowie "Klimaschutzinitiativ" sind weit überzeichnet.

Neue Instrumente zur Verkehrslenkung über Abgaben erproben

Der Deutsche Städtetag spricht sich darüber hinaus dafür aus, einzelnen Städten auf Wunsch zu ermöglichen, finanzielle Steuerungsinstrumente zur verbesserten Verkehrslenkung in bestimmten Zonen zu erproben. Dazu könnten Nahverkehrsabgaben, Zufahrtsgebühren oder auch verpflichtende Bürgertickets für den ÖPNV gehören, erläuterte der Vizepräsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly aus Nürnberg. Solche Instrumente könnten dabei helfen, den Verkehr flüssiger zu machen und schädliche Umwelteinwirkungen durch Abgase zu reduzieren. Die Einnahmen sollten zweckgebunden für den ÖPNV bzw. die Förderung von nachhaltiger Mobilität verwendet werden.

Maly sagte: **"Wir wollen nicht per Dekret und flächendeckend neue Abgaben für Verkehrsteilnehmer in den Städten einführen. Es geht ausschließlich darum, in einzelnen Städten, die dies wünschen, Regelungen erproben zu können, durch die möglicherweise Verkehrsmengen reduziert, Verkehr besser gelenkt werden und fließen kann und sich so auch die Luftqualität verbessert. Entscheidend für den Einsatz finanzieller Instrumente zur Verkehrslenkung in bestimmten Stadtvierteln wird die Akzeptanz in der Öffentlichkeit sein."** Außerdem müsse vorab sorgfältig geprüft werden, welche Auswirkungen auf Wirtschafts- und Berufsverkehr und den Einzelhandel vor Ort zu erwarten sind, wie das Verhältnis von Kosten und Nutzen ausfallen wird und welcher Rückgang von Verkehr und Abgasen prognostiziert werden kann.

"Für den Erfolg solcher Instrumente sind ein leistungsstarker und attraktiver ÖPNV und ein gut ausgebautes Radwegenetz unabdingbar, die zum Umstieg vom Auto auf alternative Angebote motivieren", erklärte Maly. Voraussetzung für eine Erprobung in einzelnen Städten ist zudem die Vereinbarkeit mit den straßen- und verkehrsrechtlichen Regelungen von Bund und Ländern sowie den Mautregeln der Europäischen Union.

Erläuterungen zu möglichen finanziellen Instrumenten zur Verkehrslenkung:

- Nahverkehrsabgabe: Eine zweckgebundene Abgabe zur Finanzierung des ÖPNV zahlen Arbeitgeber für ihre Beschäftigten z.B in Wien und in Paris.
- Zufahrtsgebühr: Sie wird für die Nutzung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur etwa in Stadtteilen von London, Stockholm, Göteborg, Oslo und in den historischen Altstädten Mailand und Bologna erhoben.
- Bürgerticket für den ÖPNV: Das Bürgerticket wäre ein Fahrausweis für den ÖPNV, den möglichst viele Menschen erwerben müssen. So könnte ein Anreiz entstehen, stärker vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, weil das Ticket schon vorhanden ist.

Deutscher Städtetag Berlin
Tel. 030 37711-0
post@staedtetag.de

Deutscher Städtetag Köln Tel.
0221 3771-0
post@staedtetag.de

Hansestadt Osterburg (Altmark)

Der Bürgermeister

Hansestadt
Osterburg (Altmark)
Wir leben Land

Stadtverwaltung
Ernst-Thälmann-Straße 10, 39606 Hansestadt Osterburg (Altmark)

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Frau Ministerin Dr. Barbara Hendricks
11055 Berlin

Rathaus:

Kleiner Markt 7
Bearbeiter: Nico Schulz
Zimmer: 2.3
Telefon: 03937 492-700
Telefax: 03937 492-704
nico.schulz@osterburg.de
http://www.osterburg.de

Sprechzeiten:
Dienstag: 9 - 12 und 14 - 17 Uhr
Donnerstag: 9 - 12 und 14 - 15 Uhr
Freitag: 9 - 12 Uhr
Bürgermeister nach Vereinbarung

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (bitte bei Antwort angeben)	Datum 06.04.2017

Betreff: Genehmigung von Arztpraxen in Wohngebieten

Sehr geehrte Frau Ministerin Dr. Hendricks,

ich möchte Ihnen einen Fall aus der selbst erlebten Praxis in der Hansestadt Osterburg (Altmark) schildern. Es handelt sich um eine Maßnahme zur Unterstützung des Handlungsfeldes „Selbstbestimmtes Leben im Alter" aus der Demografiestrategie der Bundesregierung.

Das Altneubaugebiet unserer Stadt ist in den 60'er Jahren in Montagebauweise entstanden. In dem Quartier leben ca. 1.000 Menschen. Der überwiegende Teil von Ihnen hat die Wohnungen als junge Familien vor ca. 50 Jahren bezogen. Die Kinder sind mittlerweile erwachsen und mit eigenen Familien verzogen, so dass die Bewohner heute überwiegend ältere Menschen sind.
In den letzten Jahren wurde im Besonderen von den größeren Vermietern altengerechter und barrierefreier Wohnraum geschaffen – dieser entsprechend den im Stadtentwicklungskonzept (SEK) formulierten Zielsetzungen zur Stärkung der Wohnstandorte und zur Stabilisierung der Wohnbevölkerung.
Darüber hinaus hat die Stadt für das Gebiet ein Konzept zur altersgerechten Gestaltung des Quartiers erstellt. Hierfür wurden wir im Rahmen des Landeswettbewerbes „Barrierefreie Kommune" ausgezeichnet. Dabei handelt es sich um die Strukturierung der Freiräume mit fließenden Übergängen, Neuordnung der Wegeführungen und Plätze sowie die Gestaltung der „Grünen Mitte" als Freizeit- und Erholungsort. Nach Bewilligung der ersten Fördermittel beginnen wir in diesem Jahr mit der Umsetzung dieser Maßnahme.
Mit der Fortschreibung des SEK zu einem Integriertem Stadtentwicklungskonzept (INSEK) haben wir in diesem Bereich auch eine Einrichtung zur medizinischen Versorgung der älteren Bewohner des Altneubaugebietes vorgesehen. Hierfür haben wir einen Investor gefunden, der ein Ärztehaus mit einer Praxis für Allgemeinmedizin und einer Praxis für Physiotherapie

sowie drei Wohnhäuser für altersgerechtes Wohnen errichten will.

Im Zuge der Genehmigungsphase sind wir von Seiten des Bauordnungsamtes des Landkreises Stendal mit folgender Rechtslage gem. BauNVO auf die Besonderheit des hier vorliegenden allgemeinen Wohngebietes konfrontiert worden:

§ 4 Allgemeine Wohngebiete
(1) Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.
(2) Zulässig sind
1. Wohngebäude,
2. die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

§ 13 Gebäude und Räume für freie Berufe
Für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, sind in den Baugebieten nach den §§ 2 bis 4 Räume, in den Baugebieten nach den §§ 4a bis 9 auch Gebäude zulässig.

In Verbindung mit **BVerwG, 12.12.1996 - 4 C 17/95** Amtlicher Leitsatz:
„Der Begriff der Anlagen für gesundheitliche Zwecke im Sinne der Baunutzungsverordnung (vgl. z.B. § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO) ist auf Gemeinbedarfsanlagen im Sinne von § 5 Abs. 2 Satz 2 BauGB beschränkt. Arztpraxen werden von diesem Begriff daher nicht erfaßt; ihre Zulässigkeit richtet sich vielmehr nach § 13 BauNVO."

Das bedeutet, dass in einem allgemeinen Wohngebiet kein Gebäude mit überwiegender Nutzung als Arztpraxis errichtet werden darf. Dieses wäre aber für die vielen älteren Menschen in einem solchen Wohngebiet eine deutliche Steigerung ihrer Lebensqualität, da sie dann kürzere Wege zur medizinischen Behandlung und Betreuung haben.

Sehr geehrte Frau Ministerin, an unserem Beispiel konnte ich zeigen, wie sich die Entwicklung in typischen Wohngebieten vollziehen kann. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung haben sich in der Realität andere Bedarfe entwickelt. Ich bitte Sie, die aktuelle Rechtslage zu überprüfen und entsprechend den Zielen der Demografiestrategie anzupassen. Aus kommunaler Sicht wäre die Errichtung von Ärztehäusern in Wohngebieten begrüßenswert.

Mit freundlichen Grüßen
Nico Schulz

Novellierung des Städtebaurechts

von Jürgen Tiemann

Als im Jahre 1987 das damalige Bundesbaugesetz mit dem Städtebauförderungsgesetz zum Baugesetzbuch zusammengeführt wurde, soll der damalige Bundesbauminister Oscar Schneider (CSU) darin ein „Jahrhundertgesetz“ gesehen haben, mit dem man nun auf viele Jahre Ruhe vor grundlegenden Änderungen im Städtebaurecht habe. Diese Prognose hat sich nicht vollkommen erfüllt: Die vorliegende Novellierung ist – allein in der laufenden Legislaturperiode – die vierte, und sie enthält erneut beachtliche Änderungen.

Formaler Anlass des Gesetzes[1] ist die Verpfichtung der EU-Mitgliedsstaaten, die Vorgaben der UVP-Änderungsrichtline[2] bis zum 16. Mai 2017 in nationales Recht umzusetzen. Außerdem sollen die Vorstellungen der „Leipzig-Charta[3] zur nachhaltigen europäischen Stadt“ aufgegriffen werden, die von einer „Stadt der kurzen Wege“ ausgeht und so das Zusammenleben in der Stadt verbessern will. Daneben finden sich jedoch eine Reihe von Neuregelungen von durchaus grundlegender Bedeutung, vorwiegend, aber nicht nur zur erleichterten Schaffung von Wohnraum.

Urbane Gebiete (MU), § 6a BauNVO

Die neue Baugebietskategorie „Urbane Gebiete“ ist schon im Vorfeld ausführlich diskutiert worden. Hintergrund ist die Erkenntnis, dass einige der heute beliebtesten Quartiere, wie zum Beispiel die sogenannten „Gründerzeitviertel“, nach aktuellem Städtebaurecht nicht genehmigungsfähig wären: Sie passen nicht in das enge Korsett der Baugebietstypen der Baunutzungsverordnung; außerdem sind die zu erwartenden Lärmwerte nicht mit den Vorgaben der TA Lärm vereinbar. In



Jürgen Tiemann war bis 2016 Beigeordneter beim Niedersächsischen Städtetag und ist heute Rechtsanwalt in Hannover

Expertengremien wurden verschiedene Lösungsansätze diskutiert, darunter sogar die Frage, ob man nicht ganz auf vorgegebene Baugebietstypen verzichten und den Gemeinden so einen weiten Gestaltungsspielraum einräumen solle. Insbesondere aus Gründen der Rechtssicherheit wurde dieser Vorschlag dann aber verworfen.

Stattdessen wurde jetzt mit dem § 6a BauNVO die neue Kategorie des Urbanen Gebiets (MU) geschaffen, mit der die Kommunen die planerisch nutzungsgemischte „Stadt der kurzen Wege“ verwirklichen können sollen. Im Prinzip handelt es sich um einen dem bekannten Mischgebiet (MI) ähnlichen Typus mit einigen wesentlichen Besonderheiten:

- neben Wohnungen und Gewerbebetrieben sind auch soziale, kulturelle und andere Einrichtungen zulässig, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören;
- Tankstellen und Vergnügungsstätten sind nicht generell, sondern nur ausnahmsweise zulässig, Gartenbaubetriebe gar nicht;
- ähnlich wie heute in Kerngebieten können geschossweise oder für einzelne Teile der Gebäude unterschiedliche Nutzungen (Wohnen/Gewerbe) festgesetzt werden.

Die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung werden gegenüber dem Mischgebiet deutlich erhöht: Die Grundflächenzahl gegenüber 0,6 auf 0,8, die Geschossflächenzahl gegenüber 1,2 sogar auf den Kerngebietswert 3,0.

Der wichtigste Punkt ist aber wohl die Erhöhung der Lärmwerte. Diese werden nicht direkt im Gesetz geregelt, sondern in der TA Lärm, einer von der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrats erlassenen Verwaltungsvorschrift. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts[4] ist die TA Lärm praktisch allgemeinverbindlich und bei der kommunalen Bauleitplanung sowie bei der Genehmigung von Bauvorhaben anzuwenden.

Im Rahmen seines Gesetzesbeschlusses hat der Bundestag sich dafür ausgesprochen, die zulässigen Lärmwerte gegenüber den in Kern-, Dorf- und Mischgebieten geltenden Werten tagsüber um drei dB(A) zu erhöhen. Das klingt wenig, die Erhöhung von 60 auf 63 dB(A) stellt jedoch tatsächlich eine Verdoppelung der Schallleistung und des wahrzunehmenden Lärms dar. Der Konflikt zwischen lebendigem Kiez und Bedürfnis nach ruhigem Wohnen wird so eindeutig zu Lasten der Ruhe gelöst. Der Bundesrat hat den Beschluss akzeptiert, nachdem auf die ebenfalls angedachte Erhöhung der nächtlichen Werte von 45 auf 48 dB(A) verzichtet wurde.

Gleichzeitig ist die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchVO) geändert worden: Durch eine Erhöhung maßgeblicher Werte um sogar fünf dB(A) können viele Sportanlagen um die Hälfte dichter an die Wohnbebauung gebaut werden; daneben ist Altanlagen ausdrücklich Bestandsschutz zugesprochen worden. Dadurch soll erreicht werden, dass Sportanlagen weiterhin „in der Mitte der Gesellschaft“ präsent sein können und nicht an den Stadtrand verdrängt werden.

1 Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU in Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 4. Mai 2017, BGBl. I, S. 1057 ff.

2 Richtlinie 2014/52/EU vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Änderungsrichtlinie).

3 Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, 24./25. Mai 2007.

4 Zum Beispiel Urteil vom 29.11.2012, 4 C 8.11.

Umsetzung von europäischen Richtlinien

UVP-Änderungsrichtline

Die Richtlinie[5] verpflichtet die Mitgliedsstaaten zu ergänzenden beziehungsweise geänderten Regelungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung. Dabei geht es vor allem um die zu prüfenden Umweltfaktoren, die Vorprüfung des Einzelfalls, die Öffentlichkeitsbeteiligung und den UVP-Bericht. Sie war bis zum 16. Mai 2017 in nationales Recht umzusetzen. Dies geschieht im Wesentlichen durch ein gesondertes Gesetz. Auch ohne ins Detail zu gehen darf man den Beteiligten empfehlen, sich auf einen erhöhten Aufwand einzustellen.

Die notwendigen Anpassungen des Baurechts sind im Rahmen der hier dargestellten Novelle vorgenommen worden. Der für Städte und Gemeinden wichtigste Punkt dürfte § 4a Abs. 4 Satz 1 BauGB sein: Dort wird vorgeschrieben, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB zusätzlich immer auch im Internet erfolgen muss[6]. Weitere Ergänzungen finden sich u.a. im Katalog der Umweltbelange (§ 1 Abs. 6 BauGB) und in den Pflichtbestandteilen des Umweltberichts (Anlage 1 zum BauGB).

SEVESO III

Auch die Umsetzung dieser Richtlinie[7] erfolgt im Wesentlichen durch ein eigenständiges Artikelgesetz, nur die baurechtlichen Änderungen finden sich direkt im novellierten BauGB. Sie gehen über den verpflichtenden Umsetzungsbedarf hinaus: Nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB können in Bebauungsplänen Maßnahmen an Gebäuden vorgeschrieben werden, die die Folgen von Störfällen vermeiden oder mindern können. Durch einen neuen § 9 Abs. 2c BauGB können in der Nähe von Störfallbetrieben bestimmte Gebäude oder Nutzungen ausgeschlossen werden. Verfahrenserleichterungen bei der Aufstellung von Babauungsplänen (§§ 13, 13a, 13b BauGB) und bestimmten Satzungen (§§ 34, 35 BauGB) werden in diesen Gebieten teilweise ausgeschlossen.

Erleichterung des Wohnungsbaus im nicht beplanten Innenbereich, § 34 Abs. 3a BauGB

Schon in einer der letzten Novellierungen des BauGB ist mit dem § 34 Abs. 3a BauGB die Möglichkeit geschaffen worden, bei Nutzungsänderungen zur Schaffung von Wohnraum vom Erfordernis des Einfügens in die Eigenart der näheren Umgebung (§ 34 Abs. 1 BauGB) abzusehen. Während dies bisher nur für früher gewerblich oder handwerklich genutzte Gebäude galt, können jetzt alle Arten von baulichen Anlagen davon profitieren.

Damit soll – ähnlich wie mit der Einführung der Kategorie des Urbanen Gebiets (MU) – die Neuinanspruchnahme von Flächen reduziert und die Innenentwicklung gefördert werden. Gleichwohl ist das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung – höchstens 30 Hektar tägliche Neuinanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsfläche – noch lange nicht erreicht; derzeit rechnet man für das Bundesgebiet mit 66 Hektar täglich.

Einbeziehung des Außenbereichs, § 13b BauGB

Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum soll auch durch die Möglichkeit der Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren gefördert werden. Danach gelten die Vorschriften des § 13a BauGB – und damit auch des § 13 BauGB – nicht nur für den Innenbereich, sondern entsprechend auch für Flächen, die sich an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen. Gemeint sind nicht nur Flächen, die nach § 34 BauGB beurteilen sind, sondern auch bebaute und beplante Flächen, bei denen Genehmigungen nach § 30 Abs. 1 oder 2 BauGB zu erteilen sind. Neben einem vereinfachten und damit schnelleren Verfahren schließt die Vorschrift die Anwendung der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG aus; Eingriffe gelten als vor der planerischen Entscheidung erfolgt und zulässig. Damit verliert die Eingriffsregelung für einen wichtigen Bereich erheblich an Bedeutung; ihr Ziel ist ja gerade die Vermeidung und Kompensation der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen. Umweltbelange sind bei Planungen nach § 13b BauGB lediglich im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Diese zusätzliche Möglichkeit der Inanspruchnahme des Außenbereichs läuft dem 30-Hektar-Ziel zuwider. Der Gesetzgeber hat versucht, die Auswirkungen durch zwei Einschränkungen zu begrenzen: Die Erleichterungen gelten nur für Bebauungspläne mit einer Grundfläche von weniger als 10 000 Quadratmetern. Die Bauleitplanung muss außerdem bis 2019 förmlich eingeleitet und durch Satzungsbeschluss bis 2021 beendet sein. Damit sollen „Vorratsbeschlüsse“ der Gemeinden verhindert werden.

Ferienwohnungen und Nebenwohnungen, § 22 BauGB

Im Zusammenhang mit Ferien- und Nebenwohnungen will der Gesetzgeber mehrere Probleme lösen:

In sehr attraktiven Wohnlagen, besonders auf den ost- und nordfriesischen Inseln, wurden in den vergangenen Jahren zunehmend Wohnungen erworben oder auch gebaut, die nur wenige Wochen im Jahr als Zweitwohnungen genutzt werden. So entstehen „Rollladensiedlungen“, während für die Einheimischen und für die Mitarbeiter zum Beispiel in der Gastronomie nicht genügend Wohnraum zur Verfügung steht. Da diese Wohnungen nicht regelmäßig als Freienwohnungen vermietet werden, stehen sie auch für den Fremdenverkehr nicht zur Verfügung.

Bisher haben die Gemeinden versucht, der Entwicklung durch eine Satzung nach § 22 BauGB entgegen zu steuern und die Begründung von Wohnungs- und Teileigentum unter Genehmigungsvorbehalt zu stellen. Als Reaktion darauf wurde in Satzungsgebieten oft Bruchteilseigentum nach § 1008 BGB gebildet. Das Gesetz umfasst jetzt auch diese Gestaltungsform und schreibt zudem vor, dass die Bildung von Bruchteilseigentum in das Grundbuch einzutragen ist.

Zusätzlich haben die Gemeinden jetzt die Möglichkeit, durch Satzung generell die Nutzung von Räumen in Wohngebäuden oder Beherbergungsbetrieben als Nebenwohnung unter

5 S. Fußnote 3.

6 Die Informationen sind nicht nur von der Gemeinde einzustellen, sondern auch über ein zentrales Internetportal des Landes zugänglich zu machen. Ein solches gibt es für Niedersachsen bisher noch nicht. Zwar sieht § 214 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. e) BauGB vor, dass eine Verletzung dieser Vorgabe unbeachtlich sei, doch ist zweifelhaft, ob diese Unbeachtlichkeitsvorschrift mit dem EU-Recht im Einklang steht.

7 Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen.

Genehmigungsvorbehalt zu stellen und diesen mit Bußgeld (§ 213 Abs. 2 BauGB) zu bewehren.

Außerdem soll ein durch die Rechtsprechung entstandenes Problem gelöst werden: Die Oberverwaltungsgerichte Greifswald[8] und Lüneburg[9] hatten – anders als der VGH Mannheim[10] – eine Einordnung der Ferienwohnung als Beherbergungsbetrieb oder Beherbergungsbetrieb abgelehnt. Damit waren sie – jedenfalls auch in Niedersachsen – grundsätzlich rechtlich nur noch in Sondergebieten zulässig. § 13a BauNVO enthält jetzt eine Legaldefinition der Ferienwohnung und bestimmt, dass diese – für bestimmte Gebietstypen – zu den Gewerbebetrieben beziehungsweise Beherbergungsbetrieben zu rechnen sind. Unverändert bleibt die Möglichkeit, Sondergebiete für Ferienhäuser nach § 10 Abs. 4 BauNVO auszuweisen oder Feinsteuerungen bei den Festsetzungen in Bebauungsplänen nach § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO vorzunehmen.

8 Urteil vom 19.2.2014, 3 L 212/12, Beschlüsse vom 27.3.2015, 3 M 38/15, 30.4.2015, 3 M 116/14 und 10.6.2015, 3 M 85/14.

9 Urteil vom 15.1.15, 1 KN 61/14.

10 Beschluss vom 19.7. 2016, 5 S 2220/15.

Weitere Regelungen

Nachdem die in § 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB ausdrücklich genannten städtebaulichen Verträge über **Einheimischenmodelle** ins Visier der Europäischen Kommission geraten waren, sah der Gesetzgeber sich zu einer klarstellenden Änderung veranlasst: Die ortsansässige Bevölkerung soll nun nicht mehr generell gegenüber ortsfremden (und auch EU-ausländischen) Investoren bevorzugt werden, sondern nur noch im Hinblick auf den Erwerb angemessenen Wohnraums durch einkommensschwächere und weniger begüterte Personen. Die so vorgesehene Differenzierung nach sozialen Kriterien wird als zulässig erachtet.

Der **Milieuschutz** durch Erhaltungssatzungen nach § 172 BauGB wurde um bis zu zwei Jahre erweitert: In Gebieten mit gefährdeter Wohnraumversorgung gilt ein bis zu zehn Jahre dauerndes Kündigungsverbot. Die Dauer eines verpflichtenden Verkaufsangebotes für den Mieter im Falle einer Umwandlung in Wohneigentum wird auf diesen Zeitraum nicht mehr vollständig angerechnet.

Niedersächsischer Kennzahlenvergleich Wasserversorgung 2017

Seit vielen Jahren werden in der Wasserversorgung sogenannte Kennzahlenvergleiche durchgeführt, die ausführlich Auskunft geben, dass die Versorger gut aufgestellt sind wenn es beim Trinkwasser um Qualität, Kundenservice, Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeit geht.

Das Ziel dieser Vergleiche ist einerseits, Transparenz für Politik und Verbraucher zu schaffen und andererseits sollen die Wasserversorger Optimierungspotenziale erkennen.

Das Projekt, das im Mai 2017 startet hat zahlreiche Unterstützer: Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW.), Wasserverbandstag Bremen | Niedersachsen | Sachsen-Anhalt (WVT), Verband Kommunaler Unternehmen (VKU), Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, Niedersächsischer Städtetag sowie Niedersächsisches Umweltministerium.

Über die Projekthomepage **www.kennzahlen-h2o.de** sind zu den Niedersächsischen Kennzahlenvergleichen Informationen abrufbar.

Kennzahlenvergleiche in der Wasserversorgungsbranche

Kennzahlenvergleiche sollen Wasserversorgungsunternehmen Anhaltspunkte zur eigenen Standortbestimmung in Bezug auf Anlagen, Prozesse, Abläufe, Leistungen und Produkte und zum Erkennen von Optimierungspotenzialen geben. Dabei werden die Merkmale der Leistungsfähigkeit der Wasserversorgung analysiert. Die Projekte tragen wesentlich dazu bei, die Transparenz der Wasserversorgung zu erhöhen. Wichtige Voraussetzung ist die freiwillige Teilnahme durch die die Vertraulichkeit gewahrt bleibt. Die Kontinuität ist eine Voraussetzung für die Beurteilung der Entwicklung eines Versorgers. Um diese Regelmäßigkeit zu erreichen und erneut die Möglichkeit zur Prüfung von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit zu schaffen, wird ein neuer „Kennzahlenvergleich Wasserversorgung 2017“ durchgeführt. Der Vergleich wird in zwei Modulen angeboten: Ausgehend von übergeordneten Kennzahlen und zur Nachhaltigkeit bis zum differenzierten Unternehmensbenchmarking. Der neue Kennzahlenvergleich knüpft damit die bisherigen Vergleiche an.

Anmeldung, Ablauf, Aufwand und Kosten

Für Anmeldung und Rückfragen steht Herr Pielorz bei der confideon Unternehmensberatung GmbH, Tel. 030 7949099-0, E-Mail: info@confideon.de, als Ansprechpartner zur Verfügung.

Das Projekt startet im Mai und endet im Dezember dieses Jahres. Die Datenerhebung erfolgt bis September, so dass die Auswertungsworkshops im November stattfinden.

Der Aufwand für die Datenerhebung durch die Teilnehmer beträgt zwei bis fünf Personentage, je nach ausgewähltem Modul und der Datenverfügbarkeit im Unternehmen. Die Kosten für die Teilnahme werden – in Abhängigkeit von der Modulauswahl und der Anzahl der Teilnehmer – zwischen 650 und 1500 Euro liegen.

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 11055 Berlin

An den Vorsitzenden der Bauministerkonferenz
der Länder und Minister für Landesentwicklung
und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Herrn Thomas Webel
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Dr. Barbara Hendricks
Bundesministerin
Mitglied des Deutschen Bundestages

TEL +49 3018 305-7122
FAX +49 3018 305-

BI2@bmub.bund.de
www.bmub.bund.de

Berlin, 05. Juli 2017

Sehr geehrter Herr Kollege,

zahlreichen Pressemeldungen entnehme ich, dass im Zusammenhang mit dem Hochhausbrand in London einige Länder im Zusammenwirken mit den örtlichen Bauaufsichtsämtern sowie den Feuerwehren bereits mit großem Engagement Erhebungen an den Gebäuden vornehmen, um Sicherheitsmängel aufzudecken und abzustellen.

Ich begrüße Ihre Vorschläge und die Ankündigung, das Thema Brandschutz auf der nächsten Bauministerkonferenz zu behandeln. Ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen zur Bewertung und Beseitigung möglicherweise vorhandener Mängel an weiteren Hochhäusern ist richtig und schnelles Handeln das Gebot der Stunde. Gerne unterstütze ich den gemeinsamen Abstimmungsprozess, den Sie mit den Ländern führen wollen und den ich in der Sache für unabdingbar halte.

Den vielen Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden der Bau- und Wohnungswirtschaft – auch an mein Haus – entnehme ich eine anhaltende Sorge um die Sicherheit in dem Bereich. Ich wäre Ihnen daher auch vor diesem

...

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Hintergrund dankbar, wenn Sie mich über die aktuell stattfindenden örtlichen Erhebungen und die gewonnenen Erkenntnisse kontinuierlich und zeitnah informieren.

Ich bedanke mich für die bisherige gute und enge Zusammenarbeit und würde es begrüßen, wenn weiterhin Bund und Länder gemeinsam dafür Sorge tragen, dass uns gegenseitig stets gleiche Erkenntnisstände vorliegen und so Antworten auf die auf uns zukommenden Fragen inhaltlich übereinstimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Rebecca Hendricks

Landtag von Sachsen-Anhalt

Drucksache 7/1245
11.04.2017

Beschlussrealisierung

Landesregierung Magdeburg, 4. April 2017

Auftragsverwaltung für Bundesstraßen beibehalten und Transparenz beim Aufbau der Bundesinfrastrukturgesellschaft schaffen

Beschluss des Landtages - **Drs. 7/975**

Zu dem o. g. Beschluss des Landtages von Sachsen-Anhalt ergeht folgende Stellungnahme:

zu 1.
Die Landesregierung beabsichtigt nicht, die im Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (BT-Drs. 18/11186) vorgesehene Option (Art. 143e Abs. 2) in Anspruch zu nehmen und einen Antrag beim Bund auf Übernahme der Bundesstraßenverwaltung zu stellen.

zu 2. und 3.
Die Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern haben sich am 8. Dezember 2016 in Zusammenhang mit der Einigung über den Übergang der Bundesautobahnen in bundeseigene Verwaltung darüber verständigt, dass der Bund alle vom Übergang betroffenen wechselbereiten Beschäftigten (Beamtinnen und Beamte, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Auszubildende) unter Wahrung ihrer Besitzstände übernehmen und deren Weiterverwendung grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort ermöglichen wird (unter Beibehaltung ausgeprägter Organisationsstrukturen für Autobahnen an deren Standorten).

Aufgrund der aus ihrer Sicht nur unzureichenden Umsetzung der vorstehend genannten Übereinkunft in den Gesetzentwürfen der Bundesregierung hat sich die Landesregierung im Bundesratsverfahren für entsprechende Änderungsvorschläge engagiert, die die Inhalte der am 8. Dezember 2016 erzielten Einigung besser abbilden. Diesbezüglich wird auf den Beschluss des Bundesrates vom 10. Februar 2017 (BR-Drs. 769/16 B und 814/16 B) hingewiesen. Dort wird durch die Länder auch konkret Position bezogen, wie die Aufgabenstellung und –abgrenzung der Infrastrukturgesellschaft zu definieren und Standortgarantien gesetzlich festzuschreiben sind.

(Ausgegeben am 11.04.2017)

Derzeit befinden sich die Gesetzentwürfe der Bundesregierung im parlamentarischen Verfahren.

Die Landesregierung erstattet im Landtagsausschuss für Landesentwicklung und Verkehr regelmäßig über die laufenden Entwicklungen Bericht.

Rainer Robra
Staats- und Kulturminister

13.18 z.Vg. nächster Bau A

r Ba

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Fehlbelegung

Von Michael Psotta

Wo immer man hinschaut: Der soziale Wohnungsbau funktioniert nicht. Beispiel Frankreich: Mehr als 40 Milliarden Euro gibt das Nachbarland jährlich dafür aus, mit kümmerlichem Erfolg. 500 000 Franzosen stehen auf der Warteliste für eine Sozialwohnung, überwiegend vergeblich. 16 Millionen Franzosen leben in Hütten, abrissreifen Häusern oder knapp über der Schwelle dessen, was in einem reichen Land gerade noch für erträglich gehalten wird. Dafür werden die vorhandenen Sozialwohnungen oftmals von Menschen besetzt, die sich selbst im teuren Paris eine freie Wohnung gut leisten könnten. Dieses Phänomen der Fehlbelegung gibt es überall. In Deutschland leben nach einer IW-Untersuchung in mehr als 50 Prozent der Sozialwohnungen Menschen, die nicht bedürftig sind. Ähnliches gilt wohl für Stockholm und Wien, zwei Hochburgen des Wohlfahrtsstaates. Daran sind nicht etwa unfähige Verwaltungen schuld. Vielmehr scheuen sich Politiker allerorten, ehemals Bedürftige aus den Sozialwohnungen zu werfen, wenn sie die Einkommensgrenzen überschreiten. Die Fehlbelegungsabgabe, mit der ein Teil des unberechtigten Vorteils der nicht bedürftigen Sozialmieter abgeschöpft werden kann, mag immerhin ein Stück Gerechtigkeit gegenüber den vielen Anwärtern auf eine günstige Wohnung – und auch gegenüber dem Steuerzahler – sein. Hessen hat sie sogar gerade wieder eingeführt. Doch mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein ist sie nicht, und im Übrigen führt diese Abgabe zu keiner einzigen zusätzlichen freien Sozialwohnung.

Gurken-Fonds münden in eine Musterklage. **Seite I 3**

Z. Vg. nächster Ban A

13.20

T Ba

HZ / 11.05.17

Tolles Töpfchen

Wer in New York auf die Toilette muss, dem kann luxuriös geholfen werden.

Es ist bekanntermaßen der Ort, zu dem auch der Kaiser zu Fuß hingeht. Und nennen Sie mich keck: Als der letzte seiner Zunft es tat, waren wahrscheinlich auch die stillen Örtchen Plätze voller Prunk und Pomp. Doch auch heute kann die alltägliche Keramik-Pause durchaus mehr als stilvoll verbracht werden - besonders, wenn man in New York ist.

Im dortigen Stadtteil Manhattan steht jetzt die schickste Toilette der City. Großzügig für umgerechnet 230 000 Euro saniert verfügt sie über eher unübliche Accessoires. Importierte Porzellankacheln sorgen neben klassischer Musik und einer Klimaanlage für Noblesse. Die Klobrille dreht sich auf einen Handwink weiter, die Blumen in einer Vase am Eingang werden zweimal pro Woche von einem Floristen ausgewechselt. An der Wand hängen gerahmte Aquarelle.



Luxuriöses Örtchen FOTO: AFP

Allerdings gelten auch klare Regeln für die Benutzung. Rauchen, Spucken, Zähneputzen, Wäsche waschen oder Vordrängeln im Heer der Wartenden sind strikt verboten. Und: Das sonst allerorten unaufgefordert geforderte Trinkgeld ist verpönt. Manche Besucher wollten gar nicht mehr gehen, berichtet die Toilettenfrau.

Kein Wunder, wenn sich täglich lange Schlangen vor dem Etablissement bilden. Gut also, wenn man heute schon weiß, wann es morgen drückt. Rainer Wozny

Landtag von Sachsen-Anhalt

Drucksache 7/1137
14.03.2017

Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Dr. Andreas Schmidt (SPD)

ICE/IC-Betriebskonzept der DB ab 12/2017

Kleine Anfrage - **KA 7/603**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Mit Inbetriebnahme der Trasse Erfurt - Ebensfeld - Nürnberg im Dezember 2017 ist die Strecke des VDE 8 (Berlin - Nürnberg) durchgängig befahrbar. Der seit Ende 2015 umgesetzte Migrationsfahrplan wird dann durch die nächste Betriebsstufe abgelöst. Mit Inbetriebnahme des Abschnitts Erfurt - Ebensfeld - Nürnberg sollen auch die ICE-Linien Berlin - Naumburg - München über die Neubaustrecke Halle/Leip zig - Erfurt geführt werden.

Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Vorbemerkung:

Alle Angaben zu Planungen der DB Fernverkehr AG erfolgen auf Basis eines Planungsstands vom Januar 2017 im Rahmen eines Austauschs auf Arbeitsebene zur Abstimmung der Fahrplanangebote des SPNV und SPFV. Die Fahrplanerstellung durch die DB Netz AG erfolgt erst bis zum Juli 2017, die DB Fernverkehr AG erbringt das SPFV-Angebot eigenwirtschaftlich. Aus diesen Randbedingungen können sich erfahrungsgemäß im weiteren Planungsprozess Änderungen ergeben.

(Ausgegeben am 15.03.2017)

1. Welche Auswirkungen hat die Fertigstellung der VDE 8 auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Sachsen-Anhalt? Welches Betriebskonzept wird ab 12/2017 in Sachsen-Anhalt im Fernverkehr gefahren? Bitte um Angabe der geplanten Linien, Linienführung, Taktung und Haltepunkte in Sachsen-Anhalt.

Mit der Fertigstellung der VDE 8 ergeben sich positive Auswirkungen für den SPFV in Sachsen-Anhalt: Es verbessert sich das Fernverkehrsangebot für die Stadt Halle (Saale) durch zusätzliche Fernverkehrsabfahrten und schnellere Verbindungen Richtung München und Nürnberg. In der Lutherstadt Wittenberg bleibt weiterhin ein etwa stündliches, am Bahnhof Bitterfeld ein etwa zweistündliches Fernverkehrsangebot erhalten. In Magdeburg und Köthen bleibt das Fernverkehrsangebot ebenfalls vom Umfang her nahezu unverändert erhalten. Mit Umstieg in Halle profitieren alle genannten Städte, insbesondere Magdeburg, von Fahrzeitverkürzungen.

In Sachsen-Anhalt sind folgende Fernverkehrslinien vorgesehen (**Halte in Sachsen-Anhalt Fett hervorgehoben**):

ICE-Linie 11	(Hamburg -) Berlin - **Lutherstadt Wittenberg** - Leipzig - Erfurt - Frankfurt (Main) - Stuttgart - München (zweistündlich, Überlagerung zwischen Berlin und Erfurt mit ICE-Linie 28 zum Stundentakt)
ICE-Linie 15	Berlin - **Halle** - Erfurt - Frankfurt (Main) (5 nahezu tägliche Fahrten je Richtung)
ICE-Linie 18	(Hamburg -) Berlin - **Bitterfeld** - **Halle** - Erfurt - Nürnberg - München (zweistündlich mit einzelnen Taktlücken)
ICE-Linie 28	Hamburg - Berlin - **Lutherstadt Wittenberg** - Leipzig - Erfurt - Nürnberg - München (zweistündlich, Überlagerung zwischen Berlin und Erfurt mit ICE-Linie 11 zum Stundentakt)
ICE-Linie 29	Berlin - **Halle** - Erfurt - Nürnberg - München (3 tägliche Fahrten je Richtung)
IC-Linie 55	Köln - Wuppertal - Hannover - **Magdeburg** - **Halle** -Leipzig/Halle Flughafen - Leipzig - Dresden (zweistündlich, Überlagerung zwischen Hannover und Leipzig mit IC-Linie 56 etwa zum Stundentakt mit abweichender Haltefolge)
IC-Linie 56	(Norddeich -) Emden - Bremen - Hannover - **Magdeburg** - **Köthen** - **Halle** - Leipzig (zweistündlich, Überlagerung zwischen Hannover und Leipzig mit IC-Linie 55 etwa zum Stundentakt mit abweichender Haltefolge)
IC-Linie 77	Berlin - **Stendal** - Hannover - Osnabrück - Amsterdam (zweistündlich)

Weitere Einzelzüge verkehren u. a. auf den Strecken Magdeburg - Berlin, Magdeburg - Rostock und Halle/Leipzig - Naumburg - Jena.

2. **Mit der vollständigen Inbetriebnahme der VDE 8 werden die Züge Berlin - München nicht mehr in Naumburg halten. Wie sieht die Anbindung im Fernverkehr für die Städte Naumburg (Saale) und Weißenfels ab Dezember 2017 aus?**

   Die Anbindung im Fernverkehr für die Städte Naumburg (Saale) und Weißenfels ab Dezember 2017 ist folgendermaßen geplant:

   In den genannten Städten werden nur noch einzelne Fernverkehrszüge halten, die zwischen Erfurt und Halle/Leipzig nicht über die VDE 8 verkehren (Verstärkerzüge freitags und sonntags). Dieses Zugangebot ist im Fahrplan 2018 aufgrund einer 9-monatigen eingleisigen Streckenführung zwischen Naumburg und Weißenfels zudem stark eingeschränkt.

   Einzelne ICE-Züge, die zwischen Berlin und Jena verkehren, werden in Naumburg halten.

3. **Mit der vollständigen Inbetriebnahme der NBS beabsichtigt die Deutsche Bahn die Einrichtung einer weiteren ICE-Sprinter-Linie. Ist ab 12/2017 für die bereits bestehende ICE-Sprinter-Linie Berlin - Halle - Frankfurt (Linie 15) und den neu geplanten ICE-Sprinter Berlin - Nürnberg - München (Linie 29) ein regelmäßiger Systemhalt in Halle (Saale) vorgesehen?**

   Ja, die bisher bekannten Planungen der DB Fernverkehr AG sehen vor, dass alle Züge der o.a. Sprinterlinien in Halle (Saale) halten. Dementsprechend hat die DB Fernverkehr AG zuletzt auch auf der Pressekonferenz der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH zur Fahrplanbeteiligung im SPNV am 07.02.2017 informiert.

4. **Aktuell führen Bauarbeiten zwischen Hohenthurm und Landsberg zu einer Streckensperrung zwischen Halle und Landsberg. Welche Höchstgeschwindigkeit können Züge nach Abschluss der Baumaßnahmen im Abschnitt Halle - Bitterfeld erreichen? Wird die Strecke mit Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgestattet?**

   Die Züge werden nach Abschluss der genannten Baumaßnahmen weiterhin nur eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Die Anhebung auf 200 km/h ist frühestens im Jahr 2020 vorgesehen.

   Die Strecke wird mit ETCS ausgerüstet. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2020 vorgesehen.

Antje Krötki

Von: Effizienzhaus Plus <effizienzhaus@zebau.de>
Gesendet: Donnerstag, 10. August 2017 22:34
An: Silvia Herzog
Betreff: Eröffnung des Informations- und Kompetenzzentrums für zukunftsgerechtes Bauen
Anlagen: Informations_und_Kompetenzzentrum_fuer_zukunftsgerechtes_Bauen.pdf; Postkarte_Informations_und_Kompetenzzentrum_fuer_zukunftsgerechtes_Bauen.pdf

Sehr geehrter Herr Leindecker,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass das neue **Informations- und Kompetenzzentrum für zukunftsgerechtes Bauen** des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) öffnet. Ab Oktober wird die ZEBAU GmbH den Betrieb im umgebauten Effizienzhaus Plus mit Elektromobilität in Berlin-Charlottenburg aufnehmen.

Die zwei barrierefreien Stockwerke des zirka 130 m² großen Gebäudes stehen für Vorträge, Workshops, Seminare und Ausstellungen zum zukunftsgerechten Bauen sowie innovativen Mobilitäts- und Energieversorgungskonzepten zur Verfügung. Auch Externe können das Gebäude für ihre Veranstaltungen und den fachlichen Austausch nutzen. Interessierte Besucher können das Haus jeden Donnerstag und Samstag besuchen.

Derzeit erarbeiten wir ein detailliertes Veranstaltungskonzept für den neuen Think Tank mit inhaltlichen Schwerpunkten der Forschungsinitiative Zukunft Bau und des Modellvorhabens Effizienzhaus Plus des BMUB. Die Einbindung von Projektpartnern aus Politik und Wirtschaft, aus Forschung, Wissenschaft und Gesellschaft ist ausdrücklich gewünscht. Die ZEBAU GmbH ist Ansprechpartner für Partner und externe Interessenten, die das Informations- und Kompetenzzentrum für öffentliche und private Veranstaltungen nutzen möchten. Wir laden Sie hiermit herzlich ein mitzuwirken und das neue Informations- und Kompetenzzentrum des BMUB als Plattform für zukunftsgerechtes Bauen zu nutzen.

Weitere Informationen zu dem Projekt finden Sie hier.

Anbei sende ich Ihnen ein Save-The-Date mit den wichtigen Informationen sowie ein erstes Leitbild mit Details zu den neu gestalteten Räumlichkeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Nikolas Klostermann-Rohleder

Wenn Sie von der ZEBAU GmbH keine Informationen mehr erhalten möchten, klicken Sie bitte hier.

i.A. Dipl.-Ing. Nikolas Klostermann-Rohleder

ZEBAU - Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH

Große Elbstraße 146
22767 Hamburg
Deutschland
fon: 040-380 384 16
mail: effizienzhaus@zebau.de

Geschäftsführer: Peter-M. Friemert
Aufsichtsratsvorsitz: Dr. Oliver Weinmann
Registergericht: Amtsgericht Hamburg
Registernummer: HRB 77705
www.zebau.de

Z. Vg. nächster Bauf → Ba

13.5

Lausitzer Rundschau Cottbus, 10.08.2017

Strom und Wärme zum Festpreis

Die eG Wohnen legt heute den Grundstein für zwei besondere Häuser. Mieter sollen hier Strom und Wärme mit einer Pauschalmiete begleichen.

VON SIMONE WENDLER

COTTBUS Das Projekt sei für die Cottbuser Wohnungsgenossenschaft eG Wohnen „ein Versuch", räumt Vorstand Uwe Emmerling ein. Doch er ist vom Gelingen überzeugt: „Wir werden die 14 Wohnungen in den beiden Häusern vermietet bekommen."

In der Kahrener Straße wird heute der Grundstein gelegt für zwei vernetzte energieautarke Häuser der Genossenschaft. Das Besondere daran ist, dass in die 14 unterschiedlich großen Wohnungen Mieter einziehen sollen, die über eine Festmiete auch ihren Strom- und Wärmeverbrauch mit einem Festpreis bezahlen. „In Brandenburg ist das bisher einmalig", sagt Uwe Emmerlich. Konzipiert hat das Projekt Professor Timo Leukefeld aus Freiberg in Sachsen.

Als Genossenschaft könne die eG Wohnen so ein Projekt anbieten, weil sie zum Nutzen der Mitglieder „Anlagen betreiben" dürfe, erklärt Emmerling. Die „Anlagen" seien hier die Sonnenkollektoren und Solarmodule zur Erzeugung von Strom und Wärme auf Dach und Frontfläche der Gebäude. Ende 2018 sollen die Wohnungen fertiggestellt sein.

Die Kalkulation sieht vor, dass über das ganze Jahr etwa 70 Prozent des Wärme- und Strombedarfs mithilfe von Akkus und eines Langzeitwärmespeichers aus eigener Erzeugung abgedeckt werden. Die Bezahlung dieser Energiemengen ist im Festmietpreis von 10,50 Euro pro Quadratmeter enthalten. Die Energiekosten sollen dadurch für die Mieter halb so hoch sein wie in einem Gebäude mit Passivhausstandard und externer Versorgung. Für fünf Jahre, so Emmerling, gebe es eine Preisbindung.

Die Mieter sollen nicht extrem mit Energie sparen, sondern sich in den Häusern wohlfühlen, betont der Genossenschafts-Vorstand. Das könnten bereits vorhandene Genossenschaftler, aber auch Neumitglieder sein. Für alle Interessenten werde es eine Informationsveranstaltung geben.

Gebaut werde massiv aus Ziegeln ohne zusätzliche Dämmschicht. Wer mit der pauschal vergüteten Energie nicht ausreicht, könne zusätzlich Wärme aus einer Gasheizung und Strom aus dem öffentlichen Netz beziehen. In Phasen von Überschüssen an selbst erzeugtem Strom und Wärme soll diese Energie an benachbarte Genossenschaftshäuser abgegeben werden.

„Wir werden nach ein bis zwei Jahren sehen, was die Häuser wirklich hergeben", so Emmerling. Natürlich sei das Projekt durch neue Technik auch mit Risiken behaftet. Aber Emmerling glaubt an den Erfolg: „Man muss es ja mal ausprobieren." Bisher gebe es erst wenige Anfragen von Interessenten. Die eG Wohnen will das Projekt nun im Internet präsentieren.

INFO

Vernetzt und energieautark

Die Häuser verfügen über steiler geneigte Dächer. Auf ihnen und auf Teilen der nach Süden geneigten Fassade werden Sonnenkollektoren zur Warmwassergewinnung und Fotovoltaik-Platten zur Stromgewinnung angebracht.
Überschüssige Heizenergie fließt in einen Langzeitwärmespeicher mit 24,6 Kubikmetern Volumen. Für die Speicherung von Strom werden Lithium-Ionen-Akkus eingebaut. Die eG Wohnen plant, einen regionalen Energieversorger an dem Projekt zu beteiligen, der die Speicher ebenfalls mit nutzen könnte, um überschüssigen Wind- und Solarstrom einzulagern. (sim)

Nr. 316
Bundesbauministerium und Wohnungswirtschaft geben Startschuss für mehr serielles Bauen

Das Bundesbauministerium (BMUB) und der Spitzenverband der Wohnungswirtschaft (GdW) gehen gemeinsam mit der Bundesarchitektenkammer und Bauindustrie mit einer Ausschreibung für „Serielles Bauen“ neue Wege, um den Bau preisgünstiger Wohnungen in hoher Qualität zu beschleunigen.

1. Ausschreibung „Serielles Bauen“

In vielen deutschen Städten verschärft sich der Wohnungsmangel zunehmend. Das Problem kann nur gelöst werden, indem das Angebot insbesondere preisgünstiger Wohnungen vergrößert wird. Das BMUB und der GdW gehen daher gemeinsam mit der Bundesarchitektenkammer und der Bauindustrie – beides Partner aus dem Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen – mit einer auch für Städte und Gemeinden und ihre Wohnungsunternehmen relevanten Ausschreibung für „Serielles Bauen" neue Wege, um den Bau preisgünstiger Wohnungen in hoher Qualität zu beschleunigen.

Dazu wurde am 25.06.2017 ein europaweites Ausschreibungsverfahren gestartet. Ziel ist es, eine Rahmenvereinbarung über den Neubau von mehrgeschossigen Wohngebäuden in serieller und modularer Bauweise mit mehreren Bietergemeinschaften aus Planung und Ausführung abzuschließen. Dies bietet insbesondere öffentlichen Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, ohne weitere Verfahren Angebote aus der Rahmenvereinbarung lokal angepasst direkt zu realisieren. Dies sollte die Vorlaufzeiten für Bauvorhaben wesentlich verkürzen. Damit setzen die Partner ein wesentliches Ergebnis der Baukostensenkungskommission um. Gesucht werden neue, innovative Konzepte des Wohnungsbaus, die in wenigen Monaten bereits in Deutschlands Städten für zeitgemäßen Wohnraum und eine Marktentlastung sorgen können.

2. Rahmenvereinbarung für serielles und modulares Bauen

Der GdW hat in Funktion der Vergabestelle gemeinsam mit Partnern aus dem Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen des BMUB im Auftrag seiner Mitgliedsunternehmen daher eine Rahmenvereinbarung mit Teilnahmewettbewerb und anschließendem Verhandlungsverfahren öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgt mit dem Ziel, eine Rahmenvereinbarung über den Neubau von mehrgeschossigen Wohnbauten in serieller und modularer Bauweise mit Planern und Baugewerbe gemeinsam abzuschließen.

Durch die starke Verzahnung von Architekten und Fachplanern, bauausführenden Unternehmen und Wohnungsunternehmen sollen innovative serielle und modulare Lösungen für den Neubau von mehrgeschossigen Wohnbauten mit hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität zu reduzierten Baukosten und unter Berücksichtigung baukultureller Belange entwickelt werden.

Bei dem grundsätzlich technologieoffenen Ausschreibungsverfahren steht die Entwicklung und Realisierung zukunftsfähiger Wohnkonzepte in serieller und modularer Bauweise im Fokus, die mit hoher architektonischer Qualität für die jeweiligen Nutzungserfordernisse variabel ausgerichtet werden können. Dabei sind wirtschaftliche sowie Nachhaltigkeitsaspekte zu berücksichtigen. Temporärer Wohnungsbau ist nicht darunter zu fassen. Die Wohnbauten sollen dabei so flexibel sein, dass sie an unterschiedliche Standortbedingungen angepasst werden können.

3. Teilnahmeberechtigte und Zeitrahmen

Bei dem Verfahren geht es darum, effektive Formen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zu entwickeln. Teilnahmeberechtigt sind Bieter beziehungsweise Bietergemeinschaften, die sich aus

Architekten und bauvorlageberechtigten Ingenieuren, bauausführenden Unternehmen und/oder Wohnungsunternehmen zusammensetzen.

Bis 31 Tage nach der Bekanntmachung im EU-Amtsblatt – also bis zum 27.07.2017 – konnten sich potentielle Bieter um die Teilnahme an der Ausschreibung bewerben. Die konkreten Angebote der ausgewählten, teilnahmeberechtigten Bieter müssen bis zum 27.10.2017, 12:00 Uhr, eingereicht werden.

4. Bewertung der Angebote und Anforderungen

Grundsätzlich müssen bei den eingereichten Angeboten alle baurechtlichen Normen und Vorschriften erfüllt sein. Exemplarisch seien folgende ausgewählte Anforderungen genannt: gestalterisch ansprechende Architektur, städtebaulich variable Gebäude, Minimierung von Verkehrsflächen, ausreichende Belichtung für Wohnkomfort und Energieeffizienz, kompakte und flächeneffiziente Wohnungsgrundrisse, ein Drittel barrierefrei nutzbare Wohnungen, energieeffiziente (EnEV 2016) und nachhaltige Gebäudekonzepte, hohes Maß an Standardisierung zugunsten von zeit- und kostensparendem Bauen.

Grundsätzlich müssen bei den eingereichten Angeboten alle baurechtlichen Normen und Vorschriften erfüllt sein. Exemplarisch seien folgende ausgewählte Anforderungen genannt: gestalterisch ansprechende Architektur, städtebaulich variable Gebäude, Minimierung von Verkehrsflächen, ausreichende Belichtung für Wohnkomfort und Energieeffizienz, kompakte und flächeneffiziente Wohnungsgrundrisse, ein Drittel barrierefrei nutzbare Wohnungen, energieeffiziente (EnEV 2016) und nachhaltige Gebäudekonzepte, hohes Maß an Standardisierung zugunsten von zeit- und kostensparendem Bauen.

5. Auswahl der Angebote und Rahmenvertrag

Der GdW als Vergabestelle wird die endgültige Auswahl von insgesamt fünf bis zehn Bietern beziehungsweise Bietergemeinschaften auf Grundlage der Ergebnisse des Bewertungsgremiums vornehmen. Die Entwürfe der Bieter beziehungsweise Bietergemeinschaften, die den Zuschlag für den Abschluss der Rahmenvereinbarung erhalten haben, werden in einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung präsentiert.

Der Rahmenvertrag wird mehrere Angebote umfassen und basiert auf einer funktionalen Ausschreibung für ein fiktives Grundstück. Er definiert Rahmendaten und Preise für ein Mustergebäude. Die konkrete Beauftragung eines Bauvorhabens erfolgt mittels eines Einzelauftrags. Ziel ist es, Ende des ersten Quartals 2018 die Rahmenvereinbarung mit den Siegern des Verfahrens zu unterschreiben.

6. DStGB-Fachforum VI: Bezahlbaren Wohnraum in Städten und Gemeinden schaffen

Auf dem Deutschen Kommunalkongress des DStGB in Berlin haben am 19. Juni 2017 ebenfalls Kommunalvertreter sowie Vertreter der Bauindustrie in einem Fachforum gemeinsam über das Thema „Bezahlbarer Wohnraum in Städten und Gemeinden“ mit dem Schwerpunkt des seriellen Bauens diskutiert. Anlass dazu gab die aktuelle Situation des Wohnungsmarkts in den Städten und Gemeinden Deutschlands: Wachsenden Wohnungsmärkten, speziell in sehr nachgefragten Kommunen, stehen Leerstände, insbesondere in strukturwachen Gebieten, gegenüber. Insgesamt besteht bis 2020 ein Bedarf von ca. 350.000 Wohnungen pro Jahr in Deutschland. Dagegen sind im Jahre 2016 „nur“ 278.000 Wohnungen fertiggestellt worden. Zum anderen stehen in Deutschland ca. zwei Millionen Wohnungen leer. Der DStGB fordert deswegen: Bezahlbare Wohnungen schaffen, Leerstand minimieren, Baukosten senken.

Moderator Norbert Portz, Beigeordneter des DStGB, leitete ein, das für die Kommunen und die Wohnungssuchenden die Schaffung bezahlbaren Wohnraums vorrangig sei. Dazu müsse das Wohnen in unseren Innenstädten und Ortskernen auch durch eine Aktivierung des Bestandes gestärkt werden. Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des DStGB, hob hervor, dass es nicht bei der Erhöhung der Bundesmittel für den sozialen Wohnungsbau für 2017 und 2018 auf jährlich 1,5 Mrd. Euro bleiben dürfe. Bürgermeister Arpad Bogya, Gemeinde Isernhagen, unterstrich als Vorsitzender des DStGB-Ausschusses für Städtebau und Umwelt im Rahmen seines Input-Referats zudem die wichtige Funktion der Städtebauförderung des Bundes und der Länder für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Jean Christophe, pbb Deutsche Pfandbriefbank AG, hob bei seinem Input-Referat hervor, dass eine verstärkte Kooperation zwischen Kommunen und privaten Investoren – insbesondere zur Projektfinanzierung – nicht zu vernachlässigen sei. Im Vergleich zu Großbritannien sei die öffentlich geförderte Bautätigkeit in Deutschland hoch, im Vergleich zum sehr bauaktiven Frankreich seien die Preise noch günstiger.

Insgesamt wurde in dem Forum deutlich: Die aktuelle Wohnungsnot erfordert einen kostengünstigeren Neu- und Umbau sowie die Vermeidung unnötiger Standards. Die Zahl der Bauvorschriften hat sich in letzter Zeit von 5.000 auf 20.000 vervierfacht. Alle nicht sicherheitsrelevanten Baustandards gehören daher auf den Prüfstand, wie zum Beispiel Anforderungen an den Schallschutz und das Abstandflächenrecht. Auch darf es keine weiteren generellen Verschärfungen der Energiestandards geben. Diese haben in den letzten Jahren die Baukosten um bis zu 20 % erhöht. Auch die gegenwärtig 16 unterschiedlichen Landesbauordnungen müssen harmonisiert werden.

Marcus Becker, Vizepräsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, stellte in seinem Vortrag heraus, dass zukünftig das Bauen in den Kommunen noch stärker partnerschaftlich organisiert werden müsse. Zudem machte er deutlich, dass zur Senkung der Baukosten auch von der Bauindustrie bereits vielfältig angebotene Standardisierungen und ein serielles Bauen beitragen können. Auch Steffen Schönfeld von Wolff & Müller konnte berichten, dass die virtuelle Planung von vordefinierten Bausteinen (zum Beispiel bauliche Knotenpunkte wie ein Hausflur) nach Kundenwunsch einen finanziellen Vorteil bringt.

Hinzu kommt, dass eine serielle Bauweise nicht nur kostengünstig, sondern auch hochwertig erfolgen kann. Max Bögl vom gleichnamigen Unternehmen präsentierte im Rahmen des Kommunalkongresses ein innovatives Produkt, das auf Betonfertigbau setzt und gleichzeitig eine hohe bautechnische Qualität sowie Langlebigkeit bietet. Die Bauunternehmer verdeutlichten, dass die Prozessdauer im Genehmigungsverfahren zudem durch konzeptionelle Planungen, welche sich bereits an den länderspezifischen Vorgaben orientieren, deutlich verkürzt werden können. Flexibel nutzbare Bauten, die sich für viele Strukturen eignen, und die Verwendung nachhaltiger Materialien wie Holz, sind daher temporären Unterkünften vorzuziehen.

(Quelle: DStGB Aktuell 2617-12)

KNSA 316/2017 vom 02.08.2017 ba-bo

Antje Krötki

Von: Jeannette Wähner <presse@bki.de>
Gesendet: Montag, 14. August 2017 10:07
An: Silvia Herzog
Betreff: PM: BKI Objektdaten Barrierefreies Bauen – Sonderband S2

Sehr geehrter Herr Leindecker,

Barrierefreiheit wird aufgrund des demographischen Wandels und der Inklusion beim Neubau immer wichtiger. Damit die Baukosten bei Planung und Realisierung öffentlicher und privater barrierefreier Gebäude sicher abgeschätzt und ermittelt werden können, erschien beim Baukosteninformationszentrum Deutscher Architektenkammern (BKI) der neue Sonderband **Objektdaten Barrierefreies Bauen S2.**

Das Fachbuch beinhaltet 44 abgerechnete Objekte aus der Praxis, sowie über 250 Positionen mit 1.000 aktuellen Baupreisen für Barrierefreies Bauen. Wichtige Praxistipps und Fachaufsätze komplettieren den neuen BKI-Band.

Eine ausführliche Pressemitteilung zur Neuerscheinung finden Sie auf der Webseite http://presse.bki.de.

Über eine Berücksichtigung dieser Pressemitteilung in Ihrer/Ihrem Fachzeitschrift/Onlineportal würde ich mich freuen.

Im Falle einer Veröffentlichung bitten wir Sie um ein Belegexemplar.

Gerne senden wir Ihnen kostenlose Rezensionsexemplare zu dieser Neuerscheinung.

Mit freundlichen Grüßen



Jeannette Wähner
Pressestelle

_____
Baukosteninformationszentrum Deutscher Architektenkammern GmbH (BKI)
Gf: Dipl.-Ing, Dipl.-Wirtschaftsing. (FH) Hannes Spielbauer
Sitz der Gesellschaft: Stuttgart AG Stuttgart HRB 18576
Bahnhofstraße 1 * 70372 Stuttgart
Tel. (0711) 954 854-0 * Fax (0711) 954 854-54
presse@bki.de * www.bki.de

7. Vg. nächster Bau A

13.8

15. 04. 17 FAZ

T Ba

Strom vom Meer erstmals ohne staatliche Förderung

Erste Ausschreibung für Meeres-Windparks bringt Preisrutsch / ENBW will auf Einspeisevergütungen verzichten

bü. DÜSSELDORF, 14. April. Es ist ein Paukenschlag für die gesamte Ökostrombranche: In der Nordsee sollen zum ersten Mal Windräder aufgestellt werden, mit denen der Betreiber ohne staatlich garantierte Einspeisevergütung Geld verdienen will. Bei der Auktion für neue Offshore-Windparks hat sich die baden-württembergische ENBW so den Zuschlag für ein Projekt mit einer Leistung von 900 Megawatt gesichert. Zum Zuge kommen in dem zum ersten Mal durchgeführten Wettbieten die Unternehmen, die die geringste Förderung verlangen. Drei weitere Windparks mit zusammen knapp 600 Megawatt landeten beim dänische Betreiber Dong, der sich ebenfalls mit überraschend niedrigen Einspeiseentgelten zufriedengab. In der Spitze waren es 6 Cent je Kilowattstunde. Ebenso wie ENBW ist Dong ein staatlich kontrolliertes Unternehmen. Die RWE-Abspaltung Innogy und Vattenfall gingen leer aus; Eon beteiligte sich angeblich nicht.

Insgesamt endete die Ausschreibung mit einem Preisrutsch, den in diesem Ausmaß kaum jemand auf der Rechnung hatte, schon gar nicht das Bundeswirtschaftsministerium: Es hatte in den Auktionsbedingungen noch eine Höchstgrenze von 12 Cent verankert. Stattdessen fiel der Hammer bei einer durchschnittlichen Einspeisevergütung von gerade einmal 0,44 Cent je Kilowattstunde, einem winzigen Bruchteil der Vergütung, die die Betreiberunternehmen bisher über die Umlage für erneuerbare Energien (EEG-Umlage) von den Stromkunden kassieren. Derzeit bekommen die Offshore-Betreiber 19,4 Cent je Kilowattstunde für acht Jahre im sogenannten Stauchungsmodell. Danach gibt es weitere 12 Jahre lang ein Einspeiseentgelt von 3,9 Cent.

„Dies ist erfreulich für alle Stromverbraucher, die die Förderung der erneuerbaren Energien mitfinanzieren", sagte Jochen Homann, der Präsident der Bundesnetzagentur, die die Ausschreibung durchgeführt hat. Eine Entlastung lässt freilich auf sich warten: Die neuen Anlagen sollen erst zwischen 2021 und 2025 in Betrieb gehen. Die Umlagen für die Finanzierung der Energiewende werden derweil weiter steigen – nicht zuletzt wegen der neuen Gleichstrom-Leitungen, die benötigt werden, um den Strom aus dem Norden in den Süden zu transportieren. Auch die Milliardenkosten für die Netzanschlüsse der Offshore-Parks werden über die Netzentgelte auf die Stromkunden umgelegt. Homann bezweifelte schon, dass sich so niedrige Zuschlagswerte in der nächsten Ausschreibung wiederholen lassen. Denn die jetzt vergebenen Projekte befänden sich allesamt in einer weit fortgeschrittenen Planung, während die Auktion im kommenden Jahr auch mindestens 500 Megawatt Leistung aus neuen Feldern in der Ostsee umfassen soll. Insgesamt werden in den beiden Runden 3100 Megawatt angeboten, was etwa der Leistung von drei Kernkraftwerken entspricht.

Dass die Vergütungen deutlich sinken würden, hatte sich schon Ende des vergangenen Jahres bei den Ausschreibungen in Dänemark und den Niederlanden abgezeichnet. Allerdings waren dort noch mindestens 4,99 Cent – bei einem Zuschlag für Vattenfall – aufgerufen worden. Möglich wird der Preisrutsch, weil die Betreiber mit verbesserten Generatoren, niedrigeren Wartungskosten und Einsparungen beim Bau der Windparks kalkulieren. Ob die Rechnung aufgeht, muss sich zeigen, denn die neue Technik ist teils noch gar nicht verfügbar. So verwies ENBW darauf, dass der Netzanschluss für den geplanten Windpark „He Dreiht" erst 2025 fertig sein wird. In dem Angebot, das Projekt ganz ohne Einspeisevergütung zu betreiben, habe man deshalb „die in den nächsten Jahren erwartete Technologieentwicklung" berücksichtigen können. Die Offshore-Technologie habe sich nun „mit einem Quantensprung auch in der Effizienz als veritabler Treiber der deutschen Energiewende qualifiziert", sagte der Vorstandsvorsitzende Frank Mastiaux.

Eine spannende Frage ist, mit welchen Großhandelspreisen für Strom die Betreiber kalkuliert haben. Wenn die neuen Anlagen laufen, sind die letzten deutschen Atomkraftwerke vom Netz, so dass dann mit einer Stabilisierung der Preise gerechnet wird. Von ENBW hieß es dazu nur, dass sich die Strompreisannahmen für das Gebot „auf einem moderaten Niveau" bewegten. Der Konzern betrachtet die Null-Vergütungen auch als Signal an die Politik, die gekappten Ausbauziele für Offshore-Parks zu überdenken. Dahinter steht der Konkurrenzkampf mit den Windkraftanlagen an Land, die aktuell eine Einspeisevergütung von etwa 9 Cent erhalten. Diese Debatte dürfte im Mai kräftig an Fahrt gewinnen: Dann werden die Ergebnisse der ersten Onshore-Ausschreibung über 800 Megawatt bekanntgegeben. Und da sich das Bieterinteresse dort in engen Grenzen hält, ist mit einem Preisrutsch wie beim Strom vom Meer nicht ansatzweise zu rechnen.

7. Vg. nächster Bau A 13.9

Kernkraftwerk-Tochtergesellschaft Westinghouse erkannt hatte. Die Börse setzte

24.6.2016 — 23.6.2017

Quelle: Thomson Reuters — F.A.Z.-Grafik Heß

Wochen bis zum 22. Juni verlängert und zudem die Annahmequote von 75 Prozent abgesenkt. Damals, wenige Tage vor Ende der ersten Frist, hatten Gemehr und 5,3 Milliarden schweren Angebot durchgesetzt. Die Stada-Führung hatte insbesondere auch die Zusagen für Mitarbeiter und für die weitere Expansion des Konzerns gelobt.

Ba

FAZ 24.6.17

Mehr Geld für mehr Verkehr auf der Schiene

Bund entlastet Güterbahnen um 350 Millionen Euro von 2018 an / Hoffen auf Wettbewerbsfähigkeit

enn. BERLIN, 23. Juni. Die Forderung nach „mehr Verkehr auf der Schiene" soll nicht länger ein Lippenbekenntnis sein. Der Bund will die Bahnunternehmen entlasten, damit sie im Vergleich zur Straße wettbewerbsfähiger werden. Die Trassenpreise, die sie an die Bahn-Tochtergesellschaft DB Netz zahlen, sollen im nächsten Jahr um fast die Hälfte sinken. Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch billiger. Dies ist ein Kern des Masterplans Schienengüterverkehr, den Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) am Freitag in Berlin vorstellte. „Im Entwurf des Bundeshaushalts 2018 sind dafür 350 Millionen Euro vorgesehen", sagte Dobrindt. „Das ist die größte Entlastung für den Schienengüterverkehr seit Jahrzehnten." Die Einbußen, die mit der Preissenkung verbunden sind, gehen also nicht zu Lasten der Netzgesellschaft der Deutschen Bahn, sondern zu Lasten des Steuerzahlers. Dobrindt hob hervor, dies seien „zusätzliche Finanzmittel". Die Entlastung solle Wachstum auf der Schiene ermöglichen. „Unser Ziel ist, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und den Marktanteil des Sektors zu steigern."

Verbesserungen in der Infrastruktur und Innovationen im Zuge der Digitalisierung sind weitere Kernpunkte des Masterplans, den das Ministerium in den vergangenen Monaten zusammen mit Unternehmen und Verbänden erarbeitet hat. Die Branche erhofft sich von dem Plan eine „Initialzündung", wie der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Oliver Wolff, sagte. Die Kostensituation gebe dem Güterverkehr auf der Schiene „kaum Luft zum Leben". Bund und Branche versprechen, in den Ausbau der Infrastruktur – etwa das 740-Meter-Netz für längere Züge – zu investieren sowie die Digitalisierung und Automatisierung von Transport- und Verladeprozessen voranzutreiben. Dobrindt kündigte an, in der zweiten Jahreshälfte werde eine Kosten-Nutzen-Analyse Aufschluss über die Investitionen in längere Überholgleise für längere Züge geben. Er sei zuversichtlich, dass sie positiv ausfallen werde und die Projekte dann in den „vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden könnten.

Große Hoffnung setzen Politik und Branche in ihrem Masterplan in die Digitalisierung. Die Online-Buchung von Trassen werde die Kapazität im Netz steigern. Digitale Fahrpläne oder die digitale Trassenvergabe beschleunigten Betriebsprozesse, sagte Dobrindt. Auch durch Automatisierung würden Strecken besser ausgelastet. Der Güterverkehrsvorstand der Deutschen Bahn, Berthold Huber, kündigte an, auf einem digitalen Testfeld im Rangierbahnhof München Nord solle in Kürze die erste digitalisierte Zugbildungsanlage getestet werden – zum vollautomatischen Rangieren und Kuppeln. Diese Neuerung könnte vor allem den wenig lukrativen Einzelwagenverkehr wettbewerbsfähiger machen. Außerdem solle mittelfristig ein „Deutschland-Takt", wie es hieß, „nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr die Voraussetzungen dafür schaffen, die Infrastruktur effizienter zu nutzen".

Während der Güterverkehr von der Politik unterstützt wird, drohen im Personenverkehr neue finanzielle Belastungen. Die Bundesnetzagentur hat verfügt, dass die Trassengebühren etwa für ICE-Züge von Ende 2017 an steigen müssen. Angeblich geht es um eine Zusatzbelastung von 23 Millionen Euro. Die Deutsche Bahn klagt inzwischen dagegen. Huber sagte dazu am Freitag, die Bahn werde durch die höheren Trassenpreise im Fernverkehr „nicht so an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, dass wir unsere selbstgesteckten Ziele nicht erreichen können".

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.komsanet.de

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

Auskunft erteilt: Herr Baier
Durchwahl: 0391 5924-340

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
	00-00-60 / ba-kr	15.03.2017

Niederschrift

der 49. Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses am 08.03.2017
bei der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, Teichstraße 2, 06526 Sangerhausen

Beginn: 10:00 Uhr
Ende: 13:15 Uhr

Anwesenheit:
s. Anwesenheitsliste

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

Der Vorsitzende des Ausschusses, Herr Oberbürgermeister Küper, eröffnet die Sitzung und begrüßt die Teilnehmer. Er bedankt sich dann bei Herrn Schreier für die Einladung des Ausschusses in die Abellio Werkstatt. Er begrüßt dann Frau Gödicke vom Bürgerdialog Stromnetz und Herrn Matzke vom Landesverband der Gartenfreunde Sachsen-Anhalt.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden gibt es keine Anmerkungen zur Tagesordnung. Er stellt daraufhin die mit Schreiben vom 16.02.2017 versandte Tagesordnung als genehmigt fest.

Zu TOP 2 – Vorstellung des Unternehmens „Abellio“ und Besichtigung der Werkstatt

Herr Schreier stellt anhand eines PowerPoint-Vortrages die Struktur des Konzerns, seine Entwicklung in Deutschland und die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH vor. Er berichtet dann über die Schwierigkeiten bei der Standortsuche für eine geeignete Werkstatt in Mitteldeutschland. Letztendlich habe man sich für Sangerhausen entschieden, obwohl sich auf dem Gelände zuvor ein Bahnteich befunden habe, es nur aufgeschüttet sei und im Erdreich Munition gefunden worden war.

Auf die Frage von Herrn Baier nach Behinderungen durch die Deutsche Bahn und Pönalen antwortet Herr Schreier, dass die Baustellen allen Bahnunternehmen zu schaffen machen und auch Geld kosten. Wenn die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren ihr angekündigtes Investitionsvolumen in die Netze stecke, sei noch über Jahre mit deutlich mehr Baustellen zu rechnen.

Herr Braumann fragt, ob es Engpässe bei Lokführern gebe? Herr Schreier führt aus, dass Lokführer keine attraktiven Arbeitsbedingungen hätten. Sie müssten im Schicht- und Wechselschichtdienst sowie an Feiertagen arbeiten. Allerdings komme Abellio zugute, dass der Heimkehrereffekt in Sangerhausen stark ausgeprägt sei. Viele vor der Wende in Sangerhausen tätige Lokführer seien abgewandert und würden sich jetzt auf eine Rückkehr in die alte Heimat freuen. Durch die gewonnenen Ausschreibungen könne Abellio Arbeitsverträge mit 15-jähriger Sicherheit anbieten. Deshalb würden auch Kollegen vom HEX und der Deutschen Bahn Lokführer bei Abellio werden. Daneben bilde Abellio auch Lokführer aus. Trotz dieser Maßnahmen und Effekte herrsche dennoch Lokführermangel auch bei Abellio. Der Vorsitzende hält das Fehlen von Nachwuchskräften in vielen Bereichen für problematisch. Gerade in kleineren Städten und Gemeinden gebe es heute schon Nachwuchssorgen bei vielen Bäckern, Fleischern, Hotels, Gaststätten und in der Betreuung.

Herr Baier informiert dann über Modellvorhaben, in denen Züge bereits autonom, d.h. ohne Lokführer oder anderes Bedienpersonal, fahren. Er fragt, wann damit in Mitteldeutschland zu rechnen sei? Herr Schreier vertritt die Auffassung, dass zuvor andere Probleme gelöst werden sollten. So erstelle die Deutsche Bahn ihre Fahrpläne mit 30 Jahre alten Programmen. Es gebe noch 400 wärterbediente Bahnübergänge in Deutschland. Aus seiner Sicht sollte man sich zunächst darum sowie um Digitalisierung und das E-Ticketing kümmern.

Anschließend besichtigen die Teilnehmer gemeinsam mit Herrn Schreier die Werkstatt. Herr Schreier erläutert dabei technische Details der Wagen und wie sie gewartet werden.

Der PowerPoint-Vortrag von Herrn Schreier ist der Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Zu TOP 3 – Genehmigung der Niederschrift zur 48. Sitzung am 12.10.2016

Es gibt keine Anmerkungen zu dieser Niederschrift. Der Vorsitzende stellt sie daher als genehmigt fest.

Zu TOP 4 – Stromnetzausbau in Sachsen-Anhalt

Frau Gödicke stellt anhand eines PowerPoint-Vortrages den Bürgerdialog Stromnetz und sein Leistungsspektrum vor. Dabei geht sie auf den Internetauftritt, Informationsbroschüren und auch das Dialogmobil ein. Neben selbst geplanten Informationsveranstaltungen in den Städten und Gemeinden könne der Bürgerdialog auch zu Informationsveranstaltungen vor Ort eingeladen werden.

Sie erläutert dann anhand des SuedOstLinks von Wolmirstedt nach Isar das Planungsverfahren und die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürger sowie der Städte und Gemeinden.

Anschließend erläutert sie die Voraussetzungen, unter denen ein Antrag auf Freileitung gestellt werden kann. Über das Für und Wider von Freileitung bzw. Erdverkabelung entbrennt dann eine Diskussion der Teilnehmer. Diese dreht sich um die 4-8-fach höheren Kosten bei Erdverkabelung, die „Verschandelung“ der Landschaft durch Strommasten, die Gefährlichkeit elektromagnetischer Felder sowie den Raumbedarf.

Frau Gödicke informiert dann, dass die erwartete Lebensdauer der Erdkabel nur 40 Jahre betrage. Diese kurze Lebensdauer sorgt bei einigen Teilnehmern für Verwunderung.

Herr Baier spricht dann das Thema Vereinheitlichung der Übertragungsnetzentgelte an. Die Vorreiterländer bei der Erzeugung erneuerbarer Energien würden derzeit mit hohen Netzentgelten bestraft. Dies sei nicht einzusehen, weil die Energiewende eine gesamtdeutsche Herausforderung sei und der Westen und der Süden der Bundesrepublik nach Abschaltung der Atomkraft- und Kohlekraftwerke auf den Strom aus dem Norden angewiesen seien.

Herr Salomon kritisiert, dass die Regionalversorger nicht alle Energiewende bedingten Mehrkosten umlegen dürften. Dadurch würden ihre Gewinne geschmälert.

Die Teilnehmer diskutieren dann zu Themen der Energiewende, insbesondere dem Anschluss von Offshore Windparks und fehlende Stromleitungen.

Der PowerPoint-Vortrag von Frau Gödicke ist dieser Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Zu TOP 5 – Rückbau von Kleingärten

Herr Matzke stellt den Landesverband der Gartenfreunde Sachsen-Anhalt e.V. vor. Dieser habe 28 Mitgliedsverbände mit rund 1.700 Sparten. Zu den derzeit nicht bewirtschafteten Kleingartenflächen würden mittel- und langfristig weitere Flächen hinzukommen. Seit dem Jahr 2005 gebe es dazu eine Arbeitsgemeinschaft beim Landesverband der Gartenfreunde. Diese befasst sich mit Leerständen in bestehenden Vereinen. In der AG wirken das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie, das Ministerium der Finanzen, das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und einzelne Gemeinden mit. Im Jahr 2005 wurde auch eine Studie zur Leerstandsproblematik von Weber und Partner Berlin erstellt. Darin wurden die Ursachen für Leerstände in Kleingärten dargelegt. Es habe ein Überangebot von Kleingärten aus DDR-Zeiten gegeben, nach der Wende seien insbesondere die Generationen der 20- und 40-Jährigen weggezogen, die demographische Entwicklung sowie ein verändertes Freizeitverhalten seien weitere Gründe.

Der Landesverband der Gartenfreunde vertritt die Auffassung, dass die Leerstandsproblematik nur gemeinsam mit den Gemeinden gelöst werden kann. Allerdings sei dies aufgrund der heterogenen Eigentümerstruktur schwierig. Kleingartenflächen gehörten Gemeinden, Kirchen, Stiftungen und Privaten. Erfreut war der Landesverband, dass das Thema Kleingartenwesen im Koalitionsvertrag von CDU, SPD und Grünen enthalten ist.

Herr Matzke führt dann aus, dass es im Jahr 1990 rund 180.000 Kleingärten in Sachsen-Anhalt gegeben habe. Derzeit gebe es noch ca. 94.000, perspektivisch könnten jedoch nur 58.000 Kleingärten dauerhaft bestehen bleiben. Die Kleingärtner brauchten deshalb Hilfe, weil ansonsten im schlimmsten Fall eine Insolvenz der Vereine eintreten würde. Dadurch würden

Brachflächen in Gemeinden entstehen. Die bestehenden Probleme würden auch durch Flüchtlinge und Hartz IV-Empfänger nicht gemildert. Diese Bevölkerungsgruppen würden selten Kleingärten bewirtschaften.
Zur Lösung der Probleme schlägt der Landesverband der Gartenfreunde die Erstellung von Kleingartenentwicklungskonzepten durch die Städte und Gemeinden, das Einführen von Fördermöglichkeiten für den Rückbau sowie den demografiegerechten Rückbau von Kleingärten vor.

Der Vorsitzende empfiehlt den Kleingartenvereinen auf ihre Städte und Gemeinden zuzugehen. In einer offenen Diskussion könnte dann über den Bestand einzelner Sparten gesprochen werden. Bisher habe er den Eindruck gewonnen, dass jeder Kleingärtner seine Sparte erhalten wolle. Über sinnvolle Kleingartenkonzepte wollten die Kleingartenvereine vor diesem Hintergrund vielerorts nicht reden. Die Städte und Gemeinden seien jedoch zu offenen Gesprächen bereit. Der Landesverband sollte seine Kreisverbände darüber informieren.

Herr Dr. Scheidemann informiert darüber, dass die Landeshauptstadt Magdeburg über mehrere Jahre gemeinsam mit dem Stadtverband der Kleingärtner ein Konzept erstellt habe. Dies sei finanziell und zeitlich sehr aufwendig gewesen. Nun weigere sich der Stadtverband jedoch, zu diesem Konzept eine Stellungnahme abzugeben. Die Verwaltung werde das Konzept daher zurückziehen und den Versuch unternehmen, Zielvereinbarungen mit jeder einzelnen Sparte zu treffen. Ob dies personell überhaupt leistbar sei, werde sich zeigen. Die Stadt habe jedoch ein Interesse am Rückbau von Kleingartenanlagen und würde dies auch finanziell fördern. Die dadurch gewonnenen Flächen könnten als Retentionsflächen, Bauland, Acker oder Ausgleichsflächen verwendet werden.

Frau Rauer berichtet, dass die Kleingartenvereine häufig nur Hilfen für den Rückbau einzelner Gärten und Pachtermäßigungen von der Stadt haben wollten. Sinnvoll sei meist jedoch nur der komplette Rückbau von Kleingartensparten. Die Kleingartenvereine würden sich jedoch dagegen stellen. Freiwerdende Flächen könnten auch in der Stadt Köthen einer sinnvollen Nachnutzung zugeführt werden.

Herr Hermann informiert, dass die Stadt Bitterfeld-Wolfen im Jahr 2014 mit dem Stadtentwicklungskonzept auch ein Kleingartenkonzept aufstellen wollte. Die Diskussion mit den Kleingartenvereinen sei jedoch äußerst schwierig gewesen. Daran sei das Kleingartenkonzept letztlich gescheitert. Auch er meint, dass nicht einzelne Gärten sondern nur komplette Anlagen zurück gebaut werden sollten.

Herr Salomon berichtet, dass es in der Gemeinde Kabelsketal drei Kleingartensparten auf Bodenreformland gibt. Seit geraumer Zeit verkaufe die Bundesrepublik Deutschland einzelne Gärten oder komplette Sparten an Investoren. Diese Flächen seien größtenteils verwahrlost und nachteilig für das Ortsbild und die Flächenplanung der Gemeinde.

Herr Schmidt erläutert, dass die Stadt Schönebeck ein Kleingartenkonzept erstellt hat. Die Kommunikation mit den Kleingartenvereinen sei gut gewesen. In dem Konzept seien auch Nachnutzungen festgelegt worden. Hinderlich sei, dass das Land keine Fördermittel für den Rückbau von Kleingärten bzw. die Umsetzung von Kleingartenkonzepten bereitstelle. Gespräche mit dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie sowie dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr seien fruchtlos verlaufen.

Der Vorsitzende berichtet, dass in der Stadt Naumburg Leerstand von Kleingärten faktisch keine Rolle spiele. Die Stadt sei Eigentümerin vieler Flächen. Bei Problemen mit Leerstand sollten die Kreisverbände der Kleingärtner die Städte und Gemeinden ansprechen.

Diese seien sicherlich zu Gesprächen gern bereit, damit aus dem Leerstand kein städtebauliches Problem erwachse.

Herr Westrum unterstützt diese Aussage. Die Initiative sollte allerdings von den Kleingärtnern ausgehen.

Herr Dr. Scheidemann hätte sich gewünscht, nach vier Jahren gemeinsamer Konzepterstellung von den Kleingartenvereinen ein Feedback zu dem Konzept zu erhalten. Dazu seien diese jedoch nicht bereit und hätten stattdessen in Magdeburg eine eigene Partei zur Durchsetzung ihrer Interessen gegründet.

Herr Matzke meint, dass die Stadt Altenburg gemeinsam mit ihren Kleingartenvereinen ein mustergültiges Konzept erstellt habe.

Herr Richter stellt dar, dass die Stadt Allstedt Gärten zurückgenommen und über ABM und Brachflächenbereinigung in einen guten Zustand versetzt habe. Die Probleme sollten jedoch nicht landesweit, sondern auf kommunaler Ebene geklärt werden. Die Städte und Gemeinden könnten im Rahmen eines IGEK oder ISEK Kleingartenkonzepte erstellen.

Der Vorsitzende bittet dann Herrn Matzke, das Gesprächsangebot der Städte und Gemeinden an die Kreisverbände zu übermitteln. Die Städte und Gemeinden hätten ein großes Interesse daran, dass die Kleingartenvereine funktionieren und würden die Flächen unter städtebaulichen Aspekten betrachten.

Herr Schmidt empfiehlt mit den Kleingartenvereinen vor Ort zu sprechen und dann im Rahmen eines ISEK oder IGEK entsprechende Konzepte zu erstellen. Ziel müsse es zunächst sein, den Kleingärtnern die Angst vor dem Verlust ihres Gartens zu nehmen.

Herr Matzke betont, dass der Rückbau pro Kleingarten durchschnittlich 3-5.000 Euro kosten würde. Deshalb wollten viele Kleingärtner ihre Gärten nicht verlassen.

Die Städte und Gemeinden könnten auch Entschädigungen zahlen, wenn zum Beispiel Bauland entstehe, meint Herr Dr. Scheidemann. Dadurch könne die finanzielle Belastung vieler Kleingärtner entfallen bzw. abgemildert werden. Der Landesverband der Gartenfreunde und seine Kreisverbände könnten die einzelnen Sparten über diese Möglichkeit informieren.

Zu TOP 6 – Städtebauförderung in Sachsen-Anhalt

6.1 Nachbereitung Gespräch mit Minister Webel am 19.01.2017

Der Vorsitzende stellt den wesentlichen Gesprächsverlauf dar. Die Vertreter des Landes hätten die Vertreter des SGSA gegen die Wand laufen lassen. Nach Meinung des Landes würden die Städte und Gemeinden liederlich arbeiten und hätte die Struktur der Städtebauförderung deshalb gestrafft werden müssen. Er überlege, über einzelne Punkte persönlich mit Frau Apel zu sprechen.

Herr Baier berichtet über die Zusage des Ministers, die kommunalen Spitzenverbände vor Erlass kommunalrelevanter Vorschriften frühzeitig zu beteiligen.

Andere Teilnehmer des Gespräches am 19.01.2017 schildern, dass das Land die Probleme der Städte und Gemeinden mit der Städtebauförderung nicht ernst genommen habe.

Das Land habe sich in vielen Punkten sehr unkooperativ verhalten. Hierzu folgt eine kurze Diskussion der Teilnehmer.

Herr Westrum plädiert dafür, auf breiter Front die Probleme bei der Städtebauförderung auf allen Ebenen anzusprechen.

Herr Braumann berichtet, dass die Stadt Könnern trotz ISEK keine Fördermittel erhalte. Arbeiten an Feuerwehrgerätehäusern, Ärztehäusern usw. seien daher für die Stadt nicht finanzierbar.

Herr Dr. Scheidemann kritisiert die vielen Vorschriften und Vorgaben die zur Erlangung von Fördermitteln eingehalten werden müssten. Es sei auch nicht zu verstehen, warum das Land die vom Bund gegebenen Möglichkeiten der Städtebauförderung einschränke.

In der anschließenden Diskussion sind die Teilnehmer der Auffassung, dass die kommunale Selbstverwaltung durch diese überbordende Bürokratie ausgehöhlt werde.

Herr Westrum schildert, dass teilweise Änderungen an den MKFZ-Plänen notwendig seien. Das Land verlange dann eine aufwändige Anpassung des ISEK. Dies sei nicht zu verstehen.

Herr Hermann ergänzt, dass für das Land die Zahlen des ISEK in Stein gemeißelt seien. Abweichungen davon müssten äußerst aufwendig begründet werden.

Der Vorsitzende bittet die Teilnehmer dann um Vorschläge zum weiteren Vorgehen.

Herr Westrum spricht sich dafür aus, die überzogenen Vorgaben des Landes abzulehnen und im Zweifel Geld verfallen zu lassen. Dem Land müsse die harte Kante gezeigt werden. Im Zweifel müsste sich das MLV rechtfertigen, warum die Städtebaufördermittel nicht abfließen.

Herr Richter ist dafür, dass Geld nicht verfallen zu lassen. Ein Gespräch mit Finanzminister Schröder dazu habe ergeben, dass die Gelder dann umverteilt werden würden. Er hält es für problematisch, dass die Investitionspauschale für die Stadt Allstedt seit 2010 halbiert wurde. Eine Co-Finanzierung der Länderprogramme sei schwierig. Die Finanzierung eigener wichtiger Projekte vor Ort ohne Fördermittel sei faktisch unmöglich. Er werde versuchen, Finanzminister Schröder dafür zu sensibilisieren.

Herr Dr. Scheidemann informiert, dass die Landeshauptstadt Magdeburg mittlerweile dazu tendiere, Projekte auch ohne Fördermittel umzusetzen. Die Einhaltung aller Vorgaben sei viel zu aufwändig.

Der Vorsitzende bestätigt diese Tendenz auch für die Stadt Naumburg. Einige wichtige Vorhaben finanziere die Stadt mittlerweile ohne Fördermittel über Kredite.

Herr Baier berichtet, dass Herr Landesgeschäftsführer Leindecker zu den vom Land behaupteten Vorgaben des Bundes ein Schreiben an den Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) versandt und um Klärung mit dem Bundesbauministerium gebeten hat. Daneben habe Herr Leindecker ihn gebeten, die von den Mitgliedern geäußerte Kritik an der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes aufzuarbeiten und entsprechende Schreiben an die zuständigen Stellen der Landesverwaltung zu richten. Herr Leindecker wolle dann in Gesprächen mit MI, MF, MLV und LVwA versuchen, Verbesserungen zu erreichen. Herr Baier vertritt die Auffassung, dass erst nach einem möglichen Scheitern dieser Gespräche über den Aufbau von Druck in der Öffentlichkeit nachgedacht werden sollte.

Der Vorsitzende meint, dass zunächst der Ausgang dieser Gespräche abgewartet werden sollte.

Über das Thema Städtebauförderrichtlinie wird er bei Gelegenheit mit Herrn Leindecker sprechen. Der Ausschuss werde sich bis zu einer Klärung mit diesem Thema befassen müssen.

Der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende, Herr Westrum, teilen mit, dass sie aufgrund von Folgeterminen die Sitzung verlassen müssten.

Die Teilnehmer verständigen sich dann darauf, noch vor den Sommerferien eine Exkursion in die Lutherstadt Wittenberg zu unternehmen. Die Landesgeschäftsstelle wird gebeten, einen Termin mit Herrn Kirchner und den Teilnehmern über eine Doodle-Umfrage abzustimmen.

Die Tagesordnungspunkte 6.2 - 9 werden in der nächsten Ausschusssitzung behandelt.

Zu TOP 13 – Ort und Zeit der nächsten Sitzung

Die Teilnehmer verständigen sich darauf, die nächste Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses am Mittwoch, dem 13.09.2017 um 10:00 Uhr in der Landesgeschäftsstelle des Städte- und Gemeindebundes durchzuführen.

Die Sitzung wird um 13:15 Uhr beendet.

Leindecker Landesgeschäftsführer	Küper Ausschussvorsitzender	Baier Referent

STÄDTE- UND GEMEINDEBUND SACHSEN-ANHALT

Anwesenheitsliste
der 49. Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses des SGSA
am Mittwoch, 08. März 2017, 10:00 Uhr, bei der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH,
Teichstraße 2, 06526 Sangerhausen

1. Ausschussmitglieder

Name/Vorname	*Kommune/Institution*	*Unterschrift*
Braumann, Mario	Könnern	
Dr. Hagenau, Dietlind	Leuna	entschuldigt
Schlonski, Christiane	Dessau-Roßlau	i.V.
Hermann, Stefan	Bitterfeld-Wolfen	
Kirchner, Jochen	Lutherstadt Wittenberg	entschuldigt
Klaus, Jens	Halberstadt	entschuldigt
Krupp-Aachen, Ralf	Haldensleben	
Küper, Bernward	Naumburg (Saale)	
Rauer, Ina	Köthen (Anhalt)	
Richter, Jürgen	Allstedt	
Dr. Scheidemann, Dieter	Magdeburg	
Stäglin, Uwe	Halle (Saale)	entschuldigt
Westrum, Georg-Wilhelm	Hansestadt Stendal	

2. stellvertretende Ausschussmitglieder

Name/Vorname	*Kommune/Institution*	*Unterschrift*
Beckmann, Harald	Huy	
von Holly, Frank	Möckern	
Kaufmann, Wolfgang	Staßfurt	
Krüger, Heike	Zerbst/Anhalt	
Malnati, Thomas	Welterbestadt Quedlinburg	entschuldigt
~~Müller, Peter~~ Thaldorf, Reinhard	Zahna-Elster	
Richter, Michael	Lutherstadt Eisleben	
Rudo, Burkhard	Wernigerode	
Salomon, Alf	Kabelsketal	
Schmidt, Guido	Schönebeck (Elbe)	
Uhlig, Ria	Aschersleben	
Wagner, Diana	Weißenfels	
Marschal, Kerstin	Merseburg	

3. Gäste

Name/Vorname	*Kommune/Institution*	*Unterschrift*
Gödicke, Anja	Bürgerdialog Stromnetz	
Matzke, Armin	Landesverband der Garten-freunde Sachsen-Anhalt e.V.	

4. Vertreter der Landesgeschäftsstelle

Name/Vorname	*Kommune/Institution*	*Unterschrift*
Baier, Uwe	SGSA	

7. Vg. nächster Ban A Anlage zu TOP 3

TOP 4 Bericht der Kommunalen Spitzenverbände über besondere Kostenentwicklungen in einzelnen Aufgabenbereichen:
Reform des Unterhaltsvorschussgesetzes

Auf der Grundlage der Einigung in der 5. Sitzung der FSK am 22. März 2017 zu diesem TOP (3.3) ist eine Revisionsklausel in den Gesetzentwurf des FamBeFöG aufgenommen worden. Eine Beschlussempfehlung des mitberatenden Finanzausschusses bittet MS um eine Evaluierung der Wirkung der Änderungen bis zum 31. März 2018. Ein schriftlicher Bericht ist dem Landtag zum 1. September 2018 zuzuleiten.

TOP 5 Städtebauförderung: Förderbedingungen, Antragsfristen und kommunales Haushaltsrecht

Aufgrund eines Erlasses des MLV vom 20. Oktober 2016 bestand für die Kommunen letztmalig für das Programmjahr 2017 die Möglichkeit, die kommunalaufsichtliche Stellungnahme bis zum 30. Juni des Programmjahres nachzureichen. Die aktuelle Terminkette erfordere die Antragstellung der Gemeinde bis zum 30. November für das darauffolgende Programmjahr, die Vorlage der Antragsunterlagen beim MLV mit Entscheidungsvorschlag des LVwA bis zum 31. Januar (inklusive kommunalaufsichtlicher Stellungnahme) und die Vorlage des Landesprogramms beim Bund bis spätestens 31. März. Der SGSA befürchtet, dass bei dieser Verfahrensgestaltung Mittel nicht hinreichend abfließen könnten. Da weder MF, das auf einen Mittelabfluss von 99% in den Programmen der letzten Jahre verweist, noch MI grundsätzliche allgemeine Probleme in diesem Zusammenhang bekannt geworden sind, wird der SGSA gebeten, die Gemeinden konkret zu benennen, in denen es Schwierigkeiten gibt. In Zusammenarbeit mit dem SGSA wird sich die obere Kommunalaufsichtsbehörde derartiger Einzelfälle annehmen.

TOP 6 Änderung des Kommunalinvestitionsfördergesetzes (Finanzhilfen zur Verbesserung der Schulinfrastruktur finanzschwacher Kommunen, Definition der Finanzschwäche)

Nach der Entscheidung, den dem Kommunalinvestitionsfördergesetz (KInvFG) zugrunde liegenden Fonds um 3,5 Mrd. Euro für die kommunale Bildungsinfrastruktur zu erhöhen (davon 116,4 Mio. € für Sachsen-Anhalt), finden derzeit Verhandlungen über den Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern statt. Der Förderzeitraum soll sich vom 1. Juli 2017 bis zum 31. Dezember 2020 erstrecken. Für den SGSA ist insbesondere von Interesse, wie groß der Kreis der Antragsteller in Abhängigkeit von der Definiti-

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

juris

zurück weiter

Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

Einkommensteuergesetz (EStG)
§ 7h Erhöhte Absetzungen bei Gebäuden in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen

(1) [1] Bei einem im Inland belegenen Gebäude in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet oder städtebaulichen Entwicklungsbereich kann der Steuerpflichtige abweichend von § 7 Absatz 4 und 5 im Jahr der Herstellung und in den folgenden sieben Jahren jeweils bis zu 9 Prozent und in den folgenden vier Jahren jeweils bis zu 7 Prozent der Herstellungskosten für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sinne des § 177 des Baugesetzbuchs absetzen. [2] Satz 1 ist entsprechend anzuwenden auf Herstellungskosten für Maßnahmen, die der Erhaltung, Erneuerung und funktionsgerechten Verwendung eines Gebäudes im Sinne des Satzes 1 dienen, das wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen oder städtebaulichen Bedeutung erhalten bleiben soll, und zu deren Durchführung sich der Eigentümer neben bestimmten Modernisierungsmaßnahmen gegenüber der Gemeinde verpflichtet hat. [3] Der Steuerpflichtige kann die erhöhten Absetzungen im Jahr des Abschlusses der Maßnahme und in den folgenden elf Jahren auch für Anschaffungskosten in Anspruch nehmen, die auf Maßnahmen im Sinne der Sätze 1 und 2 entfallen, soweit diese nach dem rechtswirksamen Abschluss eines obligatorischen Erwerbsvertrags oder eines gleichstehenden Rechtsakts durchgeführt worden sind. [4] Die erhöhten Absetzungen können nur in Anspruch genommen werden, soweit die Herstellungs- oder Anschaffungskosten durch Zuschüsse aus Sanierungs- oder Entwicklungsförderungsmitteln nicht gedeckt sind. [5] Nach Ablauf des Begünstigungszeitraums ist ein Restwert den Herstellungs- oder Anschaffungskosten des Gebäudes oder dem an deren Stelle tretenden Wert hinzuzurechnen; die weiteren Absetzungen für Abnutzung sind einheitlich für das gesamte Gebäude nach dem sich hiernach ergebenden Betrag und dem für das Gebäude maßgebenden Prozentsatz zu bemessen.

(2) [1] Der Steuerpflichtige kann die erhöhten Absetzungen nur in Anspruch nehmen, wenn er durch eine Bescheinigung der zuständigen Gemeindebehörde die Voraussetzungen des Absatzes 1 für das Gebäude und die Maßnahmen nachweist. [2] Sind ihm Zuschüsse aus Sanierungs- oder Entwicklungsförderungsmitteln gewährt worden, so hat die Bescheinigung auch deren Höhe zu enthalten; werden ihm solche Zuschüsse nach Ausstellung der Bescheinigung gewährt, so ist diese entsprechend zu ändern.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind auf Gebäudeteile, die selbständige unbewegliche Wirtschaftsgüter sind, sowie auf Eigentumswohnungen und auf im Teileigentum stehende Räume entsprechend anzuwenden.

Fußnote

(+++ § 7h: Zur Anwendung vgl. § 52 +++)

zum Seitenanfang Datenschutz Seite ausdrucken

Landesrecht Sachsen-Anhalt

Einzelnorm

juris-Abkürzung:	KomStrBauInvFinG ST	**Quelle:**	
Fassung vom:	17.12.2014		
Gültig ab:	01.01.2015	**Gliederungs-Nr:**	605.18
Gültig bis:	31.12.2019		
Dokumenttyp:	Gesetz		

Gesetz zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus
Vom 17. Dezember 2014 *)

§ 1

(1) Das Land Sachsen-Anhalt stellt den kreisfreien Städten und den Landkreisen in den Jahren 2015 bis 2019 aus den Mitteln, die dem Land nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2401, 2402), zufließen, jeweils folgende Beträge zur Verfügung:

1. den kreisfreien Städten in den Jahren 2015 bis 2019 jährlich:

   a) Dessau-Roßlau 1 270 800 Euro,

   b) Halle (Saale) 3 450 000 Euro,

   c) Landeshauptstadt Magdeburg 4 500 000 Euro,

2. den Landkreisen jährlich:

Landkreis	2015 und 2016	2017 bis 2019
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	2 630 607 €	2 092 050 €
Landkreis Börde	3 535 545 €	2 811 722 €
Burgenlandkreis	2 493 742 €	1 983 205 €
Landkreis Harz	2 675 453 €	2 127 715 €
Landkreis Jerichower Land	1 515 634 €	1 205 342 €
Landkreis Mansfeld-Südharz	1 599 392 €	1 271 953 €
Altmarkkreis Salzwedel	2 799 620 €	2 226 461 €

Landkreis Stendal	2 692 668 €	2 141 405 €
Saalekreis	2 452 513 €	1 950 416 €
Salzlandkreis	2 424 999 €	1 928 536 €
Landkreis Wittenberg	2 194 827 €	1 776 195 €

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium erhöht aufgrund besonderer örtlicher Maßnahmen nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel die Beträge allgemein oder für einzelne kreisfreie Städte oder Landkreise. Die zusätzlichen Mittel können ganz oder teilweise mit einer Zweckbindung für Einzelvorhaben versehen werden.

Fußnoten

*) Verkündet als Artikel 12 des Gesetzes vom 17. Dezember 2014 (GVBl. LSA 525, 528)

© juris GmbH

Vermerk
4-11-01-00 ba-ck

Beratung zur zukünftigen Finanzierung der Ausbildungsverkehre in Sachsen-Anhalt

Ort/Zeit: 12.07.2017, Zimmer 117 MLV; 10:00 Uhr bis 11:30 Uhr
Teilnehmer: Herr Karnop MLV, Herr Grothmann MLV, Herr Weiß LKT, Herr Baier SGSA

Herr Karnop verwies auf § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA. Danach sind die jährlichen Zuweisungen an die Landkreise und kreisfreien Städte in Höhe von 31 Mio. € zur Finanzierung von Rabatten auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nur bis 2017 festgeschrieben. Über eine Regelung ab 2018 müsse deshalb nachgedacht werden. Er führt aus, dass das Land Sachsen-Anhalt über § 8 ÖPNVG LSA 40 Mio. € jährlich und über § 9 ÖPNVG LSA jährlich 31 Mio. € für den öffentlichen Personennahverkehr ausgibt. Herr Weiß ergänzt, dass die Landkreise im Jahr 2015 darüber hinaus sogar 9,4 Millionen € an eigenen Mitteln für den ÖPNV aufgewandt hätten.

Herr Karnop informiert, dass ab 2019 die § 9-Mittel nicht mehr aus Regionalisierungsmitteln sondern aus eigenen Landesmitteln aufgebracht werden sollen. Aus strategischen Gründen soll die getrennte Finanzierung von § 8 und § 9 ÖPNVG LSA beibehalten werden. Derzeit sei davon auszugehen, dass die § 8-Mittel mit dem Absinken der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2021 sinken werden. Er schätzt ein, dass das Finanzministerium auch zukünftig nicht mehr als 31 Millionen € jährlich für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs bereitstellen werde. Er erinnerte an den politischen Kompromiss, den die kommunalen Spitzenverbände auf Vorschlag von Herrn Dr. Daehre mitgetragen haben. Schon damals sei der Aufwand für die Ausbildungsverkehre nur schwer zu berechnen bzw. zu schätzen gewesen. Der Aufwand habe ungefähr bei 25 Mio. € gelegen, 6 Mio. € seien aus politischen Gründen und zur Unterstützung der ÖPNV-Aufgabenträger aufgeschlagen worden. Auch jetzt werde eine Berechnung nach den Vorgaben des § 9 Abs. 2 ÖPNVG LSA schwierig und zu Diskussionen führen.

Herr Karnop unterbreitet dann den Vorschlag, die Befristung in § 9 Abs. 1 sowie den Absatz 2 zu streichen. So könnten unbefristet 31 Millionen € jährlich für den Ausbildungsverkehr gesichert werden.

Herr Weiß äußert Zweifel, ob der Landtag diese Entfristung mittragen wird. Denkbar sei auch, die Regelung in § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA um fünf Jahre zu verlängern. Das Einfrieren der Mittel bedeute über die Jahre wegen steigender Kosten auch eine Abschmelzung.

Herr Weiß und Herr Baier werden die besprochenen Vorschläge in den Gremien der kommunalen Spitzenverbände diskutieren.

Herr Karnop bittet darum, zeitnah eine Information zu der bevorzugten Variante zu erhalten.

Er informiert dann, dass im November 2017 ein Workshop zur Finanzierung des ÖPNV im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans durchgeführt werden soll. Dabei sollen auch die Finanzierungsvorschläge des MDV für eine Verbesserung bzw. Feinerschließung des ÖPNV diskutiert werden. Für ihn sei auch denkbar, eine Aufgabenträgerschaft der Gemeinden für den örtlichen ÖPNV zu begründen. Eine Feinerschließung im ländlichen Raum könne den ÖPNV deutlich attraktiver machen. Dazu sei jedoch eine Dauerfinanzierung notwendig. Deshalb sollte in diesem Zusammenhang auch über die Finanzierungsvorschläge des MDV gesprochen werden.

Herr Karnop geht davon aus, dass der Entwurf des ÖPNV-Plans noch im Jahr 2017 zur Anhörung freigegeben wird.

Baier

Presse: Handelsblatt, 15.08.2017

Breitbandausbau

Die Tücken des Gesetzes

Viele offene Fragen bremsen mögliche Investoren beim Breitbandausbau.

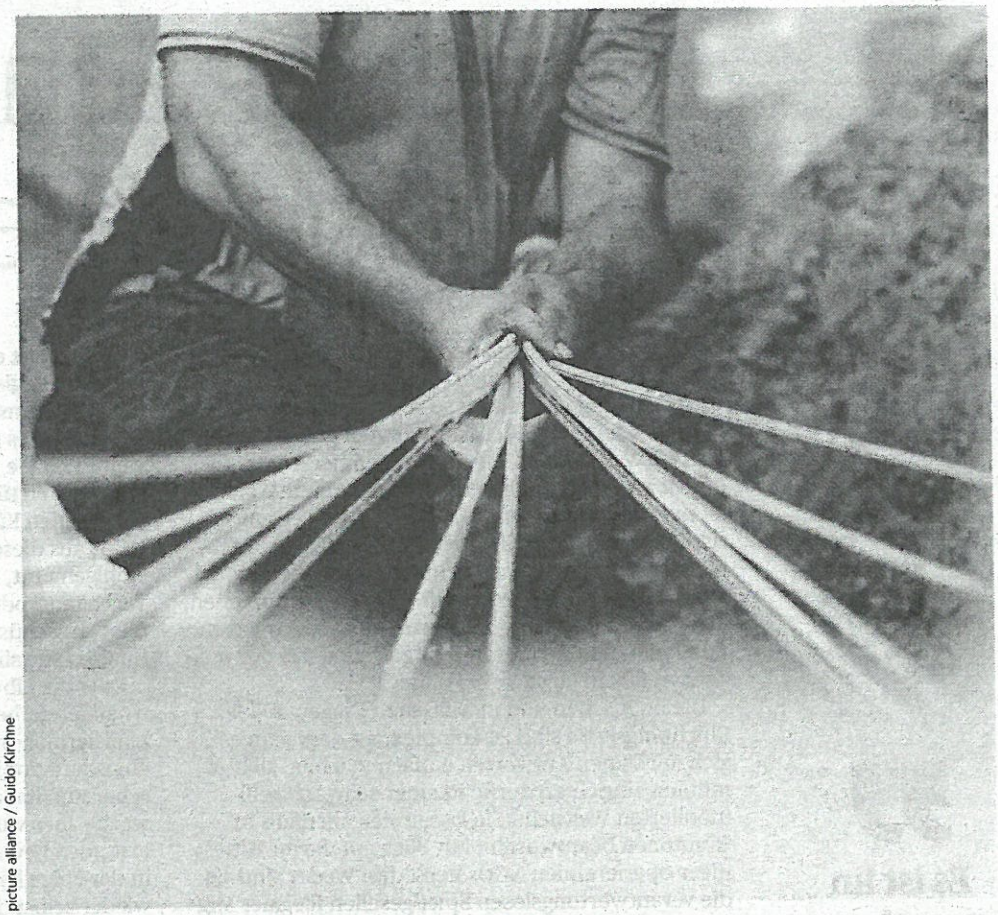
Daniel Delhaes Berlin

Der Landkreis Karlsruhe lässt seine neuen Bewohner nicht in der Diaspora des Datennetzes allein. Als die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten ein Neubaugebiet mit schnellem Internet versorgen wollte, erklärte sich kein privates Unternehmen bereit, die Leitungen zu legen. Also baute der Landkreis auf eigene Faust. Die Bagger rollten an - und plötzlich meldeten sich die Deutsche Telekom sowie Unitymedia. Sie wollten die Gelegenheit nutzen und eigene Glasfaserleitungen vergraben. Die Gemeinde lehnte ab, weil sie plante, ihr eigenes Netz an die Telekomanbieter zu vermieten.

Die Sache ging vor Gericht und zur Schlichtung zur Bundesnetzagentur. Seit drei Wochen haben die Beteiligten Gewissheit: Nach der Neuregelung des Telekommunikationsgesetzes dürfen Private ihre Netze mitverlegen, auch wenn sie vorher kein Interesse gezeigt haben und daher die Kommune investiert. Mit dem sogenannten DigiNetz-Gesetz will die Bundesregierung schnelle Netze fördern und dabei verhindern, dass Straßen immer wieder aufgerissen werden. Doch spätestens nach dem guten Willen beginnen die Probleme. Für den Landkreis jedenfalls endete damit das geplante Geschäft als Netzbetreiber.

Karlsruhe war der erste Fall, der nach dem DigiNetz-Gesetz von der Netzagentur entschieden wurde. Revidieren könnte den Entscheid das Verwaltungsgericht in Köln, das aber dauert. Aus Sicht des Landkreises wird mit der Regelung ein „Recht auf Rosinenpickerei" geschaffen. Vor allem werde es sich unter diesen Bedingungen jeder Landkreis zweimal überlegen, ob er für seine Bürger Glasfaser verlegt.

Das Gesetz hat viele offene Fragen produziert. Eine davon ist die der Mitverlegung. Dazu soll ein Register entstehen, wann wo Rohre, ob nun für Wasser, Gas, Strom- oder Datenkabel verlegt werden. Gerade bei der Glasfaser aber nutzen Unternehmen die Maßnahmen ihrer Konkurrenten für eigene Zwecke. Immerhin: Die Netzagentur hat festgelegt, dass die Unternehmen sich an den Mehrkosten beteiligen müssen.



picture alliance / Guido Kirchne

Glasfaser-Leerrohre: Trittbrettfahrer beim Breitbandausbau.

Eine andere Frage ist, wer Investoren bezahlt, die etwa bei Baumaßnahmen Lehrrohre oder Glasfaser verlegen, obwohl es gar keine Nachfrage gibt. Auch ist die Höhe der Entgelte noch nicht festgelegt, was viele Rechtsstreitigkeiten provozieren dürfte. „Wir stehen am Anfang der Umsetzung des Gesetzes", erklärte ein Sprecher der Netzagentur. „Wir versuchen, so weit wie möglich Pflöcke einzuschlagen und Leitlinien aufzustellen." Parallel arbeit im Bundesverkehrsministerium eine Arbeitsgruppe mit Untergruppen daran, die Regeln zu konkretisieren.

> **Wir stehen am Anfang der** Umsetzung des Gesetzes.
>
> **Fiete Wulff**
> Bundesnetzagentur

Das Problem: Es gibt viele unbestimmte Rechtsbegriffe. „Die Entgeltmaßstäbe sind weniger strikt als bei der Regulierung marktmächtiger Unternehmen", erklärt der Sprecher der Netzagentur. Es gelte, „eine faire und angemessene Vergütung" zu bestimmen. Und bei Streitigkeiten zwischen Unternehmen seien „auch die Rückwirkungen auf den Business Case des Erstinvestors zu berücksichtigen".

Die Schlichtungsstelle arbeitet seit Anfang des Jahres und wird bald den zweiten großen Fall entscheiden: Darmstadt weigert sich, Glasfaserkabel des ortsansässigen Unternehmens Nynex mitzuverlegen. Angeblich ist kein Platz im Schacht. Nun kommt es zum Ortstermin mit der Netzagentur. Auf einer Fachtagung der Verwaltungsuniversität Speyer bezeichnete kürzlich Professor Ulrich Stelkens das Gesetz als „gut gemeint". Es sei zu hoffen, dass der flächendeckende Breitbandausbau „vielleicht nicht wegen, jedoch trotz des DigiNetz-Gesetzes" gelinge.

Essen (Nordrhein-Westfalen) mit. Zusätzlich sollen Vertriebspartner unterstützen, erläuterte Schmidt.

Die Margen im Großkundenvertrieb gelten als eher gering. So hatte sich der Energiekonzern EnBW im vergangen Jahr von diesem Geschäft getrennt. Switch ist seit 2008 in Deutschland aktiv. Insgesamt zählt das Unternehmen über 100.000 Kunden, beziffert aber nicht den deutschen Anteil daran. Hinter der Muttergesellschaft Energieallianz Austria stehen die österreichischen Versorger Energie Burgenland, EVN und Wien Energie./**mt**
Von Michaela Tix

+++ KURZ NOTIERT +++

Stadtwerke Krefeld und Sparda kooperieren

Krefeld (energate) - Die Stadtwerke Krefeld haben erstmals eine Vertriebspartnerschaft mit einer Bank geschlossen. Nach einem Testlauf in vier Filialen sei die Zusammenarbeit seit diesem Sommer auf alle Filialen der Sparda Bank NRW ausgeweitet worden, erläuterte ein Sprecher der Stadtwerke Krefeld. Die Produkte "SpardaStrom", "SpardaÖkostrom" sowie "SpardaGas" mit einer Laufzeit von wahlweise zwölf oder 24 Monaten vertreiben Bankmitarbeiter direkt am Schalter./**mt**

STROM

NETZAUSBAU

Thüringens Bauern lehnen Suedlink ab

Erfurt (energate) - Der Thüringer Bauernverband (TBV) lehnt den Bau der Gleichstromtrasse "Suedlink" durch Thüringen ab. Das sei der Kern eines Positionspapiers, das der Verband Ministerpräsident Bodo Ramelow (Linke) überreicht habe, teilte der TBV mit. Vor allem die Landwirte im Unstrut-Hainich-Kreis wehrten sich vehement gegen das Bauvorhaben, da sie im Vorzugskorridor der bisherigen Trassenplanung liegen. Aus Sicht des TBV würden die betroffenen Betriebe über Gebühr belastet. Der Einsatz der Baumaschinen führe zu einer Verdichtung der Böden, was die Fruchtbarkeit reduziere. Zudem seien die Auswirkungen der Erdverkabelung nicht gesichert. Der Bauernverband befürchtet, dass die Böden austrocknen und eine Bewirtschaftung nur noch eingeschränkt möglich sein wird.

Der Landwirtschaftsverband argumentiert weiter, dass der Verlauf durch Thüringen ungleich länger wäre als ein Bau der weiter westlich durch Hessen verlaufenden Alternative. Daraus entstünden höhere Kosten, die über die Netzentgelte von allen Stromkunden getragen werden müssten. Der TBV spricht daher seine Unterstützung für einen entsprechenden Trassenkorridor aus, den das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft in das Planungsverfahren eingebracht hatte. Der Verband kritisiert nicht zuletzt, dass den Bauern Belastungen ohne angemessene Entschädigung auferlegt werden. Da im Rahmen des Netzausbaus nur Einmalzahlungen vorgesehen sind, seien es die Landwirte, "die auf den Folgekosten sitzen bleiben". Der TBV verlangt wie der Deutsche Bauernverband als Dachverband für die Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen wiederkehrende Zahlungen. Dieser Forderung hat sich die CSU in ihrem Programm zur Bundestagswahl angeschlossen. Der Energiewirtschaftsverband BDEW lehnt einen solchen Pachtzins dagegen ab./**tc**
Von Thorsten Czechanowsky

MONITORING

Netzagentur sammelt weitere Daten zum Lastmanagement

Bonn (energate) - Die Bundesnetzagentur erhebt noch bis zum 15. September bei den Netzbetreibern Daten zum Lastmanagement. Das Monitoring ist Teil eines Berichts zur Versorgungssicherheit, den das Bundeswirtschaftsministerium bis zum 31. Juli 2018 vorlegen muss. Darin soll eine Bewertung zur Rolle des Lastmanagements für die Netzstabilität einfließen. Eine Abfrage unter Letztverbrauchern hat die Regulierungsbehörde im Juni abgeschlossen. Die Angaben der Stromnetzbetreiber bilden nun den zweiten Teil der Erhebung. Alle Netzbetreiber sind dabei laut Behörde aufgefordert, Letztverbraucher zu melden, "die in den Kalenderjahren 2015 bis 2017 mindestens einmal jährlichen einen Stromverbrauch von mindestens 50 Mio. kWh über alle in Deutschland befindlichen Entnahmestellen erreicht haben". Weitere Informationen hat die Bundesnetzagentur im Internet veröffentlicht./**tc**
Von Thorsten Czechanowsky

GAS & WÄRME

GEBÄUDEEFFIZIENZ

VNG geht in die Quartiere

Leipzig (energate) - Der Leipziger Gasversorger VNG nimmt kommunale Liegenschaften als neue Kundengruppe ins Visier und bietet Quartierslösungen zur Energieversorgung an. Dafür kooperiert die erst im Juli gegründete VNG-Tochter, VNG Viertelenergie GmbH, mit dem Leipziger Beratungs- und Projektierungsunternehmen Tilia. Für die Kommunen in der Region Mitteldeutschland wollen die Geschäftspartner ganzheitliche Lösungen zur Quartiersentwicklung bieten. Dabei liege der Fokus auf den Themen Wärmeerzeugung, Strom, Elektromobilität, Telekommunikationsinfrastruktur und Energieeffizienz für große Gebäude sowie lokale Ressourcennutzung, teilte VNG mit. "Unabhängigkeit, Ganzheitlichkeit und Umsetzungskompetenz, das sind die Merkmale für die wir stehen", wirbt Andreas Franke, Geschäftsführer von VNG Viertelenergie, für das Konzept. Das Angebot sei eine Reaktion auf den anstehenden Umbau städtischer Versorgungssysteme, heißt es weiter. Man habe festgestellt, dass die Kommunen durch sich

Dieser energate messenger+ wurde versendet an: m.dittmer@kombg.de

oft ändernde gesetzliche Vorgaben bezüglich der Energieeffizienz irritiert und überfordert seien. Hier wolle VNG Viertelenergie ein Dienstleistungspaket von der Idee bis zur Realisierung eines wirtschaftlich tragbaren Konzepts liefern. Dabei würden alle städtebaulichen, demografischen und sozialen Aspekte berücksichtigt. Aus der Analyse vorliegender Daten ergebe sich dann ein Überblick über die technischen und wirtschaftlichen Einsparpotenziale, die den Gesamtenergieverbrauch sowie die CO2-Emission reduzieren können. Die Begleitung des Projekts auch nach seiner Fertigstellung sei möglich. Auch beim Thema Finanzierung und Inanspruchnahme von Förderzuschüssen stehe der Dienstleister beratend zur Seite./**am**

FERNWÄRME

Erdgaspreis setzt Müllheizkraftwerk unter Druck

Böblingen (energate) - Das Müllheizkraftwerk in Böblingen hat 2016 eine Rekordmenge an Müll verarbeitet und somit auch seine Wärmeproduktion gesteigert. Dies geht aus dem Jahresabschluss 2016 des Zweckverbands Restmüllheizkraftwerk (RBB) hervor, der die Anlage betreibt. Auf der Wärme blieb der RBB in den Monaten November und Dezember aber sitzen. Der Wärmeabnehmer WRB, ein Zusammenschluss der Stadtwerke Böblingen und Sindelfingen, griff lieber auf die Wärme des benachbarten Gaskraftwerks von Daimler zurück. Denn dieses konnte aufgrund der gesunkenen Erdgaspreise die Wärme günstiger anbieten. In der Konsequenz hat der Zweckverband seine Preisstruktur angepasst, wie ein Sprecher des Landkreises Böblingen, der Teil des Zweckverbandes ist, auf energate-Nachfrage bestätigte. Die Anpassung betreffe allerdings nur die teuerste Preiskategorie, die erst zum Tragen komme, wenn der WRB mehr als 150.000 Mio. kWh Wärme abnehme. Ursprünglich sei es nicht vorgesehen gewesen, dass das Kraftwerk dauerhaft so viel Wärme liefert, aber seit 2013 sei es regelmäßig zu höheren Abnahmemengen gekommen. Nun soll die teuerste Kategorie wegfallen. Die neue Struktur gelte rückwirkend zum 1. August, so der Sprecher weiter. Die Anlage im Böblinger Wald nimmt den kompletten Restmüll des Landkreises Böblingen sowie in Teilen auch den Abfall der anderen Verbandsmitglieder, der Stadt Stuttgart sowie der Landkreise Freudenstadt und Calw, auf. Die höhere Produktion sei zustande gekommen, weil die Verbandspartner selbst mehr Müll geliefert hätten, zudem hat auch die Stadt Rottweil zusätzliche 10.000 Tonnen Müll eingebracht. In 2016 hat das Heizkraftwerk insgesamt 167.000 Tonnen Müll verbrannt, ausgelegt ist sie lediglich für 140.000 Tonnen. Daraus hat der Verband 216 Mio. kWh Fernwärme in das Netz der Städte Böblingen und Sindelfingen eingespeist./**ml**

MOBILITÄTSKONZEPT

Biogasrat fordert mehr Biomethan im Verkehr

Berlin (energate) - Der Biogasrat hat die Bedeutung von Biomethan im Verkehrssektor unterstrichen und fordert eine technologieoffene Herangehensweise bei der Suche nach einem nachhaltigen Mobilitätskonzept. Schon heute könne der Einsatz von Biomethan den Ausstoß von Treibhausgasen und Stickoxiden erheblich reduzieren, sagte Janet Hochi, Geschäftsführerin des Biogasrates. Ihre Forderung richtete sie an die Expertengruppe des Bundeswirtschaftsministeriums zur Förderung des emissionsarmen Verkehrs, die ihre Arbeit nun aufgenommen hat. Das aus Biogas aufgereinigte Biomethan könne sofort nach Einspeisung in das Erdgasnetz flächendeckend als Compressed Natural Gas (CNG) eingesetzt und ohne technische Umrüstung in marktüblichen Gasfahrzeugen getankt werden, betonte der Verband. Die Beimischung von 20 Prozent Biomethan reduziere dabei die Treibhausgasemissionen von CNG-Fahrzeugen um bis zu 39 Prozent. "Wird reines Biomethan getankt, können sogar über 90 Prozent der klimaschädlichen Abgase vermieden werden", erläuterte Verbandschefin Hochi.

Positive Beispiele im Verkehrssektor

Als positive Beispiele für den Biomethan-Einsatz im Verkehrssektor hob Hochi die Oldenburger Verkehr und Wasser GmbH hervor, die seit Herbst 2016 auf Erdgasantrieb umgestellt hat, sowie die Stadtwerke Augsburg, die ihre Busse seit 2011 mit hundertprozentigem Biomethan betanken. "Einzelne Technologien dürfen nicht einseitig bevorzugt werden", sagte Hochi weiter. Denn analog zur Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung könnte grüne Mobilität für Verbraucher attraktiver gestaltet werden. Als Beispiele nannte sie kostenlose Parkplätze für Gasfahrzeuge und transparente Preisauszeichnung an den Tankstellen, die preislichen Vorteile von Biomethan gegenüber fossilen Kraftstoffen für Verbraucher deutlich sichtbar machen und damit die Verbraucherakzeptanz erhöhen./**am**

NEUE MÄRKTE & TECHNOLOGIEN

CHEMISCHER STROMSPEICHER

BASF forscht an Power-to-Liquid-Speicher

Ludwigshafen/Leipzig (energate) - Der Ludwigshafener Chemiekonzern BASF wirkt bei der Entwicklung eines chemischen Stromspeichers mit. Mit Hilfe von BASF-Katalysatoren wandelt ein neues Verfahren überschüssigen Ökostrom sowie CO2 aus Industrieabgasen in Methanol um, das in flüssiger Form gespeichert wird. Grundlage dieses Forschungsprojekts ist eine Entwicklungsvereinbarung, teilte das Unternehmen mit. Geschlossen hat BASF die Partnerschaft mit dem Anlagenbauer BSE Engineering aus Leipzig. Die erste Power-to-Liquid-Pilotanlage werde "in Kürze" errichtet, so Christian Schweizer, Geschäftsführer von BSE Engineering. Im von BSE Engineering entwickelten Speicherverfahren sollen die Katalysatoren von BASF bei der Synthese des Methanols zum Einsatz kommen. Die Speicher selbst sind kleine, dezentrale Einheiten. Angeschlossen werden können Erzeuger mit Kapazitäten zwischen zehn und 100 MW. Die Speicher sollen direkt bei Wind- oder Solaranlagen oder bei Industrieanlagen installiert werden. CO2-Lieferanten könnten etwa Kohlekraftwerke oder die Stahlindustrie sein. Das Methanol eigne sich auch zur Beimischung für herkömmlichen Treibstoff, hieß es./**pa**

Dieser energate messenger+ wurde versendet an: m.dittmer@kombg.de

POST UND TELEKOMMUNIKATION

3317-14 EU-Kommission genehmigt Beihilfen für Vectoring

Die EU-Kommission hat beihilfenrechtlich drei virtuelle Zugangsprodukte genehmigt, die die Nutzung der sogenannten Vectoring-Technologie in staatlich geförderten Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetzen in Deutschland ermöglichen sollen. Der Einsatz der Vectoring-Technologie ist politisch nicht unumstritten, vor allem weil negative Auswirkungen auf den Ausbau von Breitband-Glasfasernetzen befürchtet werden. Die Europäische Kommission sieht im Vectoring eine Möglichkeit, die Netzanbindung in ländlichen Gebieten zu fördern und gleichzeitig den Wettbewerb im Binnenmarkt zu erhalten. Mit ihrer Entscheidung ist jedenfalls für den Einsatz des Vectoring EU-beihilfenrechtlich der Weg freigemacht worden.

In ihrer Pressemitteilung IP/17/2502 vom 11.08.2017 legt die Europäische Kommission zu ihrer Entscheidung folgendes dar:

„Auf der Grundlage der EU-Beihilfevorschriften hat die Europäische Kommission drei virtuelle Zugangsprodukte in Deutschland gebilligt, die die Nutzung der sogenannten Vectoring-Technologie in staatlich geförderten Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetzen ermöglichen. Dadurch kann die Netzanbindung in ländlichen Gebieten gefördert werden und gleichzeitig der Wettbewerb im Binnenmarkt erhalten bleiben.

Im Juni 2015 genehmigte die Kommission bereits eine deutsche Beihilferegelung in Höhe von 3 Milliarden Euro zur Förderung von Investitionen im Bereich der Hochgeschwindigkeitsbreitbandinfrastruktur, insbesondere in ländlichen Gebieten, in denen es an privaten Investitionen fehlt. In ihrem Beschluss genehmigte die Kommission die Anwendung der sogenannten Vectoring-Technologie unter der Voraussetzung, dass Deutschland virtuelle Zugangsprodukte anbietet, um den physischen Zugang, der durch den Einsatz des Vectorings verloren geht, zu ersetzen.

Mit der Vectoring-Technologie kann im bestehenden Kupferleitungsnetz eine höhere Breitbandgeschwindigkeit erreicht werden, die weit über die normalerweise mit VDSL (digitalen Teilnehmeranschlussleitungen mit sehr hoher Bitrate) erreichten Höchstwerte hinausgeht. Die Kosten dafür sind vergleichsweise niedrig. Als Nebeneffekt ist es den Wettbewerbern jedoch nicht mehr möglich, physischen Zugang zu einzelnen Kupferleitungen bzw. zum Endkunden zu erhalten, dem sie daher keine eigenen Produkte für den Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz mehr anbieten können.

Die Einführung eines geeigneten Produkts für den lokalen ungebündelten virtuellen Zugang (VULA) kann die negativen Auswirkungen des

Vectorings ausgleichen: Ein solches Produkt verpflichtet den Netzbetreiber nämlich dazu, den Datenverkehr des Wettbewerbers zu Bedingungen zu transportieren, die denjenigen ähneln müssen, die die Wettbewerber bei physischem Zugang zu den Kupferleitungen gehabt hätten. Dadurch haben die Wettbewerber weiterhin die Möglichkeit, ihren Kunden eigene, vielfältige Angebote für Hochgeschwindigkeitsinternet vorzulegen, selbst wenn der Netzbetreiber auf die Vectoring-Technologie zurückgreift.

Im September 2016 meldete Deutschland bei der Kommission drei VULA-Produkte an, die von der Deutschen Telekom, DNS:Net und NetCologne als Teil ihrer jeweiligen Pläne zum Ausbau der Breitbandnetze im Rahmen der nationalen Förderregelung für den Aufbau von Zugangsnetzen der nächsten Generation (NGA) vorgeschlagen wurden.

Die Kommission hat die drei vorgeschlagenen VULA-Produkte sorgfältig untersucht, um zu überprüfen, ob sie die nachteiligen Auswirkungen des Vectorings in angemessener Weise kompensieren und einen offenen Zugang zum Netz gemäß den Breitbandleitlinien aus dem Jahr 2013 gewährleisten. Nach mehreren Änderungen der angemeldeten Produkte stellte die Kommission fest, dass die von den drei Unternehmen vorgeschlagenen VULA-Produkte die Anforderungen hinsichtlich der Bereitstellung eines angemessenen virtuellen Zugangs zum Netz erfüllen.

Die VULA-Produkte decken insbesondere den Abschnitt des Kupferleitungsnetzes ab, der zum Endkunden führt. Dies steht im Einklang mit dem Beschluss der Kommission vom Juni 2015, da die Vectoring-Technologie in den jeweiligen ländlichen Gebieten den physischen Zugang zum Kupferleitungsnetz an diesem Abschnitt des Netzes beseitigt.

Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die drei vorgeschlagenen VULA-Produkte die Anforderungen des im Juni 2015 verabschiedeten Genehmigungsbeschlusses erfüllen. Dadurch kann die Vectoring-Technologie in Deutschland nun in staatlich geförderten Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetzen zum Einsatz kommen.

Sobald alle Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz vertraulicher Daten geklärt sind, wird die nichtvertrauliche Fassung des Beschlusses über das Beihilfenregister auf der Website der GD Wettbewerb unter der Nummer SA.46805 zugänglich gemacht. Über neu im Internet und im Amtsblatt veröffentlichte Beihilfebeschlüsse informiert der elektronische Newsletter State Aid Weekly e-News."

(II/1 Uwe Zimmermann, 15.08.2017)

08. 03. 17

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Gegen den Stau

Von Martin Gropp

Das neueste Auto von Volkswagen ist ein Konzept, aber es zeigt einen Weg in die Zukunft einer Branche, die bisher auf Individualverkehr gesetzt hat. Das selbstfahrende Auto von VW soll irgendwann in den Innenstädten dieser Welt fahren und auf Knopfdruck seine Fahrgäste einsammeln, die das Auto gar nicht mehr besitzen, sondern als Dienstleistung nutzen. Der Mensch fährt in diesen Autos mit, steuert sie aber nicht selbst. Volkswagen ist nicht das erste Unternehmen der Branche, das fahrerlose Autos ohne Pedale und Lenkrad ankündigt. Das hat auch schon der amerikanische Konkurrent Ford getan. Das auf dem Automobilsalon in Genf präsentierte Konzept wirft aber ein Schlaglicht auf den Charme, den Gedankenspiele rund um autonome Fortbewegungsmittel besitzen, gerade in verkehrsüberlasteten Städten. Sollten sie tatsächlich dereinst funktionieren, sind sie anderen Angeboten überlegen, auch dem öffentlichen Personennahverkehr. Denn sie machen theoretisch jeden Aufenthaltsort zu einer privaten Haltestelle. Weil die Autos die gesamte Fahrstrecke und die herrschenden Verkehrsverhältnisse kennen, lassen sich womöglich auch Staus reduzieren, wenn nicht vermeiden. In der Konsequenz bedeutet das, dass der Mensch seine Selbstbestimmung als Fahrer verlöre. Das könnte aber dann attraktiv sein, wenn die Alternative der Verkehrskollaps wäre.

7. Vg. nächster Bau A

Ba VST 10.7.17

Bosch testet ab 2018 Robotertaxis

Zulieferer kooperiert mit Daimler

Stuttgart (dpa) • Bereits vom kommenden Jahr an will Bosch in Deutschland selbstfahrende Taxis auf die Straße schicken. „Wir werden 2018 die ersten kleineren Flotten an Robo-Taxis in deutsche Städte bringen", sagte Gerhard Steiger, Vorsitzender des Geschäftsbereichs Chassis Systems Control, der Fachzeitung „Automobilwoche" (Montag). Zunächst werde aus Sicherheitsgründen aber noch ein Fahrer an Bord sein. Die breite Markteinführung sei für 2022 geplant. „So lange dauert es aus unserer Sicht, bis die Technologie wirklich abgesichert ist und alle Eventualitäten vorgedacht sind", sagte Steiger.

Anfang April hatte der weltgrößte Autozulieferer eine Entwicklungskooperation mit dem Autobauer Daimler zum automatisierten Fahren bekanntgegeben. Dort sollen Hunderte Mitarbeiter zusammenarbeiten, beide Unternehmen investierten einen hohen dreistelligen Millionenbetrag, sagte Steiger. „Durch die Kooperation können wir die Entwicklungszeit für automatisierte Systeme um mindestens zwei Jahre verkürzen." Daimlers Entwicklungsvorstand Ola Källenius hatte im Mai angekündigt: „Zwischen 2020 und 2025 kann es Robotertaxis in Städten geben."

Noch in diesem Jahr will der Zulieferer Klarheit zu einem weiteren wichtigen Punkt schaffen. „Ende des Jahres entscheiden wir, ob wir in die Fertigung von Batteriezellen einsteigen", sagte Bosch-Geschäftsführer Rolf Bulander der „Bild am Sonntag". Dabei geht es um Lithium-Festkörper-Batterien, die sicherer sein und mehr Energie speichern können als herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien. Alternativ könnte Bosch aber auch die Herstellung neuer Generationen von Lithium-Ionen-Batterien vorantreiben. Wo die Batteriefertigung angesiedelt werden würde, wollte Bulander nicht sagen.

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Ausgabe 1/17 | März 2017

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
Landesgeschäftsstelle
Eing.: 13. März 2017

LGF	1	2	3	4	5	6	Wv.:
				X			zdA.

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

dass in Wahlkampfzeiten politische Forderungen erhoben werden, ist nicht neu. Neu ist allerdings, dass sich die Verbände des Eisenbahnsektors auf eine gemeinsame Position verständigt haben. Sie machen sich stark für eine Verkehrswende hin zur klimaschonenden Mobilität und erinnern an die internationalen Verpflichtungen, die die Bundesregierung 2015 beim Klimagipfel in Paris eingegangen ist. Die Schiene könnte einen viel größeren Beitrag zur CO_2-Reduzierung leisten, wenn die Weichen richtig gestellt würden. Konkret fordern die Verbände: Ausbau der Infrastruktur für einen Deutschlandtakt im Personenverkehr, Halbierung der Trassenpreise, öffentlich geförderte Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie die weitere Digitalisierung des Schienenverkehrs.



Foto: DB AG / Max Lautenschläger

Ich begrüße diesen Branchenansatz sehr, da wir nur schlagkräftig sein können, wenn wir gemeinsame Ziele verfolgen. Schließlich geht es ja darum, mehr Kunden für die Schiene zu begeistern. Das schaffen wir nur mit mehr Reisequalität, attraktiven Preisen und innovativen Lösungen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten!

B. Huber

Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport der Deutschen Bahn AG

DB Regio treibt neue Lösungen für „die letzte Meile“ voran

Individuelle öffentliche Mobilität: Was wie ein Gegensatz klingt, beschreibt einen Trend, der die Zukunft prägen wird.



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben



Foto: Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold

Innovationen für die kurzen Wege: der autonom fahrende Bus und der Rideshare-Fahrdienst „Clever Shuttle“.

Fast vier Meter lang, Platz für neun Fahrgäste: Selbstfahrend und elektrisch kurvt das DB Shuttle über das Gelände des Euref-Campus in Berlin-Schöneberg. Ein anderer Prototyp zog bis Mitte Dezember auf dem Werksgelände von DB Schenker in Leipzig im Fahrgastbetrieb seine Bahnen. Die DB nimmt Anlauf für autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr. Der nächste Schritt: die Erprobung auf öffentlichen Straßen. Das Ziel dahinter: der individuelle öffentliche Verkehr, ein neuer Markt für die Mobilität im Nahbereich. Auf Zuruf, nämlich per App. Genau richtig für die letzte Meile, die kurzen Wege.

„Clever Shuttle“ macht vor, wohin die Reise geht. Die Innovation des Berliner Start-ups, an dem die DB beteiligt ist, gehört in München, Leipzig und Berlin schon zum Straßenbild. Die Kunden ordern den Fahrdienst per Smartphone. Welchen Weg die Elektro- und Hybridautos nehmen, ergibt sich aus den Kundenwünschen. Der Rechner optimiert die Route, sodass sich mehrere Fahrgäste ein Shuttle teilen können.

Alle Mobilitätsformen in einer App

Eine Innovation auch für die Fläche ist die App „Wohin-Du-willst“ von DB Regio Bus. Als Auskunftssystem und Reisebegleiter kombiniert sie alle verfügbaren Angebote – von der Mitfahrgelegenheit über den Anrufbus bis zum Linienverkehr. Für die ÖPNV-Aufgabenträger kann sie zudem statistische Auswertungen zu den Mobilitätsbedürfnissen vor Ort liefern und Kommunikationsplattform sein. Damit einher geht die Möglichkeit, die App optisch zu regionalisieren. Das hervorragende Design wurde gerade erst mit dem „Red Dot Award“ ausgezeichnet. ■



Foto: Red Dot

Jubel bei DB Regio Bus: Die App „Wohin-Du-willst“ hat den „Red Dot-Award“ erhalten.

F. Dg - nächster Baum

Bosch und Daimler fahren zusammen in die Zukunft

Der Zulieferer und der Autohersteller gründen eine Entwicklungskooperation für das autonome Fahren / Von Martin Gropp

FRANKFURT, 4. April

Bisher war der Autozulieferer Bosch zurückhaltend, was das autonome Fahren betrifft. Vollautomatisiert fahrende Autos, bei denen der Fahrer nur noch eingreift, wenn er will, oder gar Fahrzeuge ganz ohne Fahrer werde man frühestens Mitte des nächsten Jahrzehnts auf den Straßen sehen, hieß es bislang. Dieser Zeitplan hat sich nun beschleunigt, was an einer Zusammenarbeit liegt, die Bosch am Dienstag verkündet hat. Zusammen mit dem Stuttgarter Autohersteller Daimler will der Zulieferer schon Anfang des nächsten Jahrzehnts Autos in Städten selbständig fahren lassen.

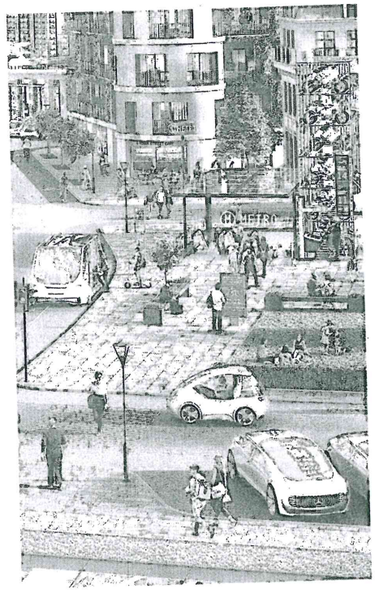
Grundlage dafür ist eine Entwicklungskooperation, die beide Unternehmen geschlossen haben. Sie soll Synergien freisetzen und so den bisher gefassten Zeitplan beschleunigen. Ziel sei es, zusammen Software und Algorithmen für ein autonomes Fahrsystem zu entwickeln. Dafür sehen sich Bosch und Daimler dank ihrer Erfahrung gewappnet. Der Fahrzeughersteller bringe seine Kompetenz im Autobau ein, der Zulieferer wiederum steuere seine System- und Hardwarekompetenz bei.

Was für das autonome Fahren notwendige Sensoren betrifft, ist Bosch in der Tat kein unbeschriebenes Blatt. Das Unternehmen forscht und produziert nach eigenen Angaben seit Anfang des Jahrtausends an sensorgestützten Fahrerassistenzsystemen, zum Beispiel an der automatischen Distanzregelung. In gut 10 Millionen Fahrzeugen seien inzwischen Radarsensoren aus dem Hause Bosch installiert, heißt es. Das geplante Fahrsystem umfasst aber nicht nur Radarsensoren, sondern soll auch Videokameras und Ultraschalltechnik beinhalten, wahrscheinlich auch die Lidar-Technik, bei der ein Laserstrahl die Umgebung von Autos abtastet. Neben den Sensoren ist auch die dahinterstehende Steuerungssoftware ein Teil des Projektes. Die ersten Testfahrten innerhalb der Kooperation sollen einem Bosch-Sprecher zufolge noch dieses Jahr, spätestens aber nächstes Jahr beginnen.

Was die beiden Unternehmen damit erreichen wollen, machen sie in einem Schaubild deutlich. Darauf zu sehen ist ein „Robotertaxi", das durch einen stilisierten Stadtplan fährt. Mit dem Handy ruft ein Kunde das Auto. Das Fahrzeug macht sich fahrerlos auf den Weg, bringt den ersten Fahrgast zum Ziel und fährt dann eigenständig weiter, zum nächsten Kunden. Je nach Wunsch des Kunden sind beide Fahrweisen möglich – entweder steuert er selbst, oder das Auto übernimmt. Damit solle der Verkehrsfluss in Städten verbessert werden, teilte Bosch mit. Die Technik steigere zudem die Attraktivität von Carsharing-Modellen.

Bosch und Daimler sind nicht die einzigen Unternehmen, die für Anfang des kommenden Jahrzehnts fahrerlose Autos ankündigen. So hatte schon im vergangenen Jahr der amerikanische Autohersteller Ford mitgeteilt, bis zum Jahr 2021 ein Auto ohne Lenkrad, Kupplung und Gaspedal entwickeln zu wollen. Auf dem Automobilsalon in Genf zeigte der Volkswagen-Konzern seine Studie „Sedric", die ebenfalls ohne Steuer und Pedalerie auskommen soll. Wann das selbstfahrende Auto aus Wolfsburg kommt, ist noch offen.

Für den Branchenbeobachter Gabriel Seiberth von der Unternehmensberatung Accenture hat die nun angekündigte Kooperation trotzdem eine neue Qualität.



Stadtverkehr der Zukunft Foto Bosch

„Mit der Kooperation mit Bosch zeigt Daimler zum ersten Mal auf, wie das Unternehmen den Weg zum autonomen Fahren beschreiten will", sagt Seiberth. „Anders als bei anderen Kooperationen wird Daimler den Weg mit Hilfe der Sensoren von Bosch gehen." Das unterscheide diese Zusammenarbeit zum Beispiel von der Kooperation zwischen BMW und dem israelischen Start-up Mobileye, die sich vor allem auf Chips und die dahinterstehende Software stütze.

Für Seiberth birgt genau dies Potential. „Es ist eine interessante lokale Allianz, die vor allem den Suchmaschinenkonzern Google unter Zugzwang setzt", sagt er. Das liege auch an der Expertise, die der Zulieferer einbringe. „Bosch hat sehr früh sehr viel Geld in die Sensorentwicklung gesteckt. Das ist eine gute Ausgangsposition." Nun gehe es darum, innerhalb der Kooperation Erfahrung in Form von Fahrkilometern zu sammeln und weitere Investitionen zu tätigen. Das sei vor allem wichtig, damit die beiden Unternehmen dann auch tatsächlich die Sensoren der nächsten Generation entwickeln, die sie heute ankündigen, sagt Seiberth.

2. Vg. nächster Satz A

Das Elektroauto kommt nicht allein

Während sich die öffentliche Diskussion fast ausschließlich um das Elektroauto dreht, setzen elektrische Nutzfahrzeuge, vom leichten Lastwagen bis zum Bus, zum Überholen an. *Von Hans-Jürgen Wildhage und Boris Schmidt*

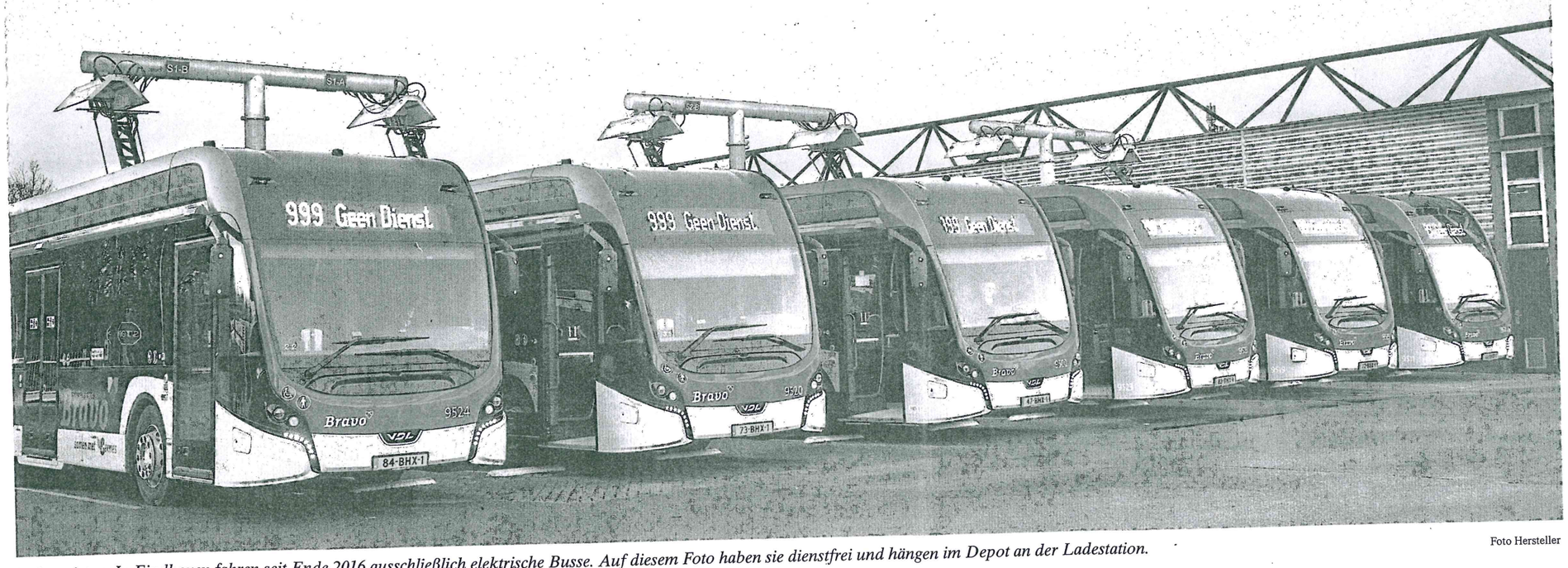


Foto Hersteller

Lademeister: *In Eindhoven fahren seit Ende 2016 ausschließlich elektrische Busse. Auf diesem Foto haben sie dienstfrei und hängen im Depot an der Ladestation.*

Manchmal dauern die Dinge einfach etwas länger. Die Elektromobilität ist ein Beispiel. Bei der Eisenbahn ist das Thema seit Jahrzehnten durch. Aber im straßengebundenen Verkehr – das dauert.

Jetzt scheint es so, dass sich das Elektroauto zumindest mittelfristig durchsetzen wird, und langsam, aber stetig, schleicht der elektrische (Stadt-)Bus ins öffentliche Leben. In London fahren mehr als 50 Busse ohne Verbrennungsmotor im öffentlichen Nahverkehr, das ist die größte Flotte in Europa. Und die nie-

Es fällt auf, dass beim elektrischen Bus viele eher unbekannte oder kleinere Hersteller ihr Glück versuchen. Heinz Friedrich, verantwortlich für den Bereich Mobility Solutions von Daimler Bus, erklärt das damit, dass sich viele Unternehmen aus dem vielfältigen Angebot der Zulieferer bedienen. Oft würden verfügbare Batterien und Antriebstechnologie zu Pilotflotten zusammengefügt, diese Flotten zeigten jedoch eine noch nicht ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeuge für einen professionellen Einsatz im täglichen Betrieb. Daimler Bus möchte einen elektrischen Bus auf die Straße bringen, der den Reifegrad ei-

freien Paketfrachtern aus den bekannten Häusern derweil zu lange. Jetzt ist das ehemalige Start-up „Streetscooter" der RWTH Aachen im Besitz des gelben Riesen und produziert die kleinen batterieelektrischen Lastwagen munter selbst. Das innen wie außen grobschlächtige gestaltete Nutzfahrzeug rollt schon in mehr als 2500 Exemplaren über die Straßen und wird inzwischen auch interessierten Dritten feilgeboten. Der Fronttriebler ist mit 38 kW schwach motorisiert. Seine Lithium-Ionen-Batterie kann nominal 20,4 kWh speichern, was für Städtetouren bis 80 Kilometer Strecke ausreichen soll.

vollends raus aus der Schmutzfink-Ecke, meint der Verband der Automobilindustrie, VDA. Verbrauchstests unter Alltagsbedingungen absolvieren die modernen Euro-VI-Trucks ohnehin schon, vom Verdacht der Abgas-Betrügereien sind sie nach heutigem Kenntnisstand frei. CO_2-neutral fährt der von sauberem Treibstoff befeuerte Lastwagenmotor mit E-Fuel dann zudem. Daneben setzt vor allem Iveco auf das Fahren mit LNG, tiefkaltem, verflüssigtem Erdgas. Neben der Frage nach der Sauberkeit des Abgases (Methan) ergibt sich hier das Problem der Tankstellen-Infrastruktur.

reitstellung. Anstelle der Nur-Batterie-Technik wie in den Tesla-Automobilen setzt die Lastwagen-Interpretation der amerikanischen Elektropioniere auf multiple Energiewandlung. Aus Wasserstoff, hergestellt woraus auch immer und mitgeführt für knapp 2000 Kilometer Reichweite, erzeugt eine Brennstoffzelle den Strom.

Ebenfalls auf den Energieträger Wasserstoff und die Brennstoffzellentechnik setzt Toyota. Die Japaner haben mit Komponenten aus dem Personenwagen Mirai einen in der Basis handelsüblichen Haubenwagen von Kenworth auf H2-Elektroantrieb umgebaut und lassen das Unikat mit 490 kW und 1800 Nm derzeit im Con-

tor im öffentlichen Nahverkehr, das ist die größte Flotte in Europa. Und die niederländische Stadt Eindhoven setzt seit Dezember 2016 nur noch elektrische Busse ein, die dreiachsigen, knapp 20 Meter langen Riesen vom Hersteller VDL bieten zusammen rechnerisch sogar mehr Platz als die Londoner Armada, obwohl es nur 43 Einheiten sind. Dennoch steht der rein elektrische Bus erst am Anfang. Aber er ist weiter, als mancher vielleicht glaubt. In schon gut 20 deutschen Städten rollen Stromer über die Straßen, selbst auf Sylt. In Regensburg wird die Altstadt seit kurzem mit kleineren E-Bussen bedient. Diese kommen aus Italien, und, Zufall natürlich, schon am ersten Tag musste eines der fünf Fahrzeuge abgeschleppt werden.

Das steht exemplarisch für die allgemeinen Anlaufschwierigkeiten. Die Probleme sind die gleichen wie beim Auto. Ein elektrischer Bus ist wesentlich teurer als ein herkömmlicher, also 500 000 Euro bis 750 000 statt 250 000 bis 350 000 Euro je nach Größe, dazu müssen beträchtliche Summen in die Infrastruktur investiert werden. Die Verkehrsplaner müssen entscheiden, ob sie ihre Fahrzeuge unterwegs während der kurzen Stopps zwischenladen (Opportunity Charging) oder abends im Depot. Für beides sind große Energiemengen nötig, beim Zwischenladen kurzfristig 300 bis 400 kW, im Depot zwar längerfristig, doch könnte die schiere Anzahl einer reinen Elektroflotte einer größeren Stadt mit rund 100 bis 200 Einheiten etwa eine Herausforderung für das Stromnetz sein.

Für 150 bis 200 Kilometer Reichweite braucht man über den Daumen gepeilt, 200-kWh-Akkus. Zum Vergleich: Der größte Tesla hat 90 kWh. Will oder muss man weiter fahren, sind nach dem heutigen Stand der Technik Brennstoffzellen-Busse, die Wasserstoff tanken, aber auch rein elektrisch fahren, oder Hybrid-Anwendungen nötig. Der Daimler-Konzern, in Deutschland Marktführer bei den Bussen mit seinen Marken Mercedes-Benz und Setra, hat sich bisher mehr auf diesen Bereich konzentriert. Der Konzern hat umfangreiche Erfahrungen mit elektrischen Busantrieben gesammelt, auch mit diversen Brennstoffzellenprojekten. Eine Kleinserie von rund 100 Hybridbussen mit seriellem Antrieb kam und kommt in Städten wie Stuttgart, Dresden, Karlsruhe oder Hamburg zum Einsatz. Dieser kann eine kurze Strecke rein elektrisch fahren. Die von den anderen Herstellern angebotenen Busse sind oft Parallelhybride, die keinen rein elektrischen Antrieb zulassen, der Elektromotor unterstützt lediglich die Dieselmaschine. Der Parallelhybrid ist der „Zwitter" – der serielle Hybrid erscheint als sinnvolle Brückentechnologie. Auch andere namhafte Hersteller wie Iveco setzen auf diese (Zwischen?-)Lösung. Die Italiener mit ihrer deutschen Dependance in Ulm haben in Dijon und Mailand große Flotten im Umlauf, mit 220 oder 120 Fahrzeugen.

ler Bus möchte einen elektrischen Bus auf die Straße bringen, der den Reifegrad eines Serienfahrzeuges hat und den Verkehrsbetrieben ohne Ausfallzeiten zur Verfügung steht. Die Vorstellung und Auslieferung des Fahrzeuges soll 2018 erfolgen.

Friedrich zeigt im Gespräch mit dieser Zeitung die besonderen Herausforderungen auf: Zum einen dürfe das Problem des Heizens und Kühlens nicht unterschätzt werden, man brauche je nach Bus eine Klimaanlage mit 25 bis 40 kW Leistung, das koste natürlich Reichweite. Es sei wiederum ein Vorteil, dass man bei bekannter Strecke das Energie-Management eines E-Busses optimal programmieren könne, anderseits erfordere ein Wechsel der Strecke wiederum viel rechnerischen Aufwand. Und das Laden, ob im Depot oder unterwegs, bleibe eine finanzielle, strukturelle und planerische Herausforderung.

Dass der Omnibus geradezu prädestiniert ist für den – zumindest lokal – emissionsfreien Elektroantrieb in Ballungsgebieten, liegt auf der Hand. Ebenso klar elektrisch dürfte die Zukunft des urbanen Lieferverkehrs aussehen. Soweit es sich dabei um Transporter à la Mercedes-Benz Sprinter, VW Crafter, Fiat Ducato und Co. handelt, sind die Weichen längst gestellt. Serienanläufe sind angekündigt, Flottenversuche laufen. Erst vor wenigen Wochen hat der Paketdienstleister Hermes verkündet, bis Ende 2020 nicht weniger als 1500 batterieelektrisch betriebene Lieferwagen der Typen Vito und Sprinter, beide von Mercedes-Benz, in Dienst zu stellen. Der Post, genauer ihrer Logistik-Tochter DHL, dauerte die Serienreife von lautlosen und diesel-

20,4 kWh speichern, was für Städtetouren bis 80 Kilometer Strecke ausreichen soll. Größere und dann auch angemessen stärkere Versionen sind in Planung.

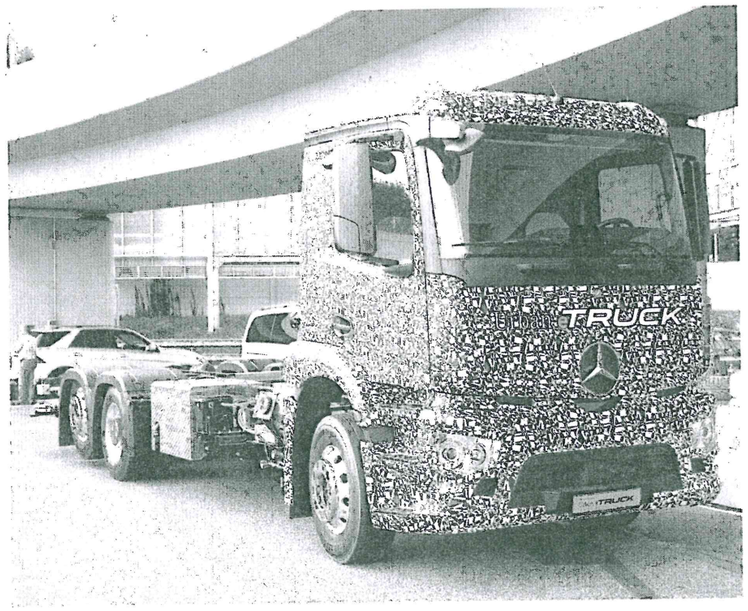
Ist im leichten Nutzfahrzeugsektor also offenbar bald vieles elektrisch geregelt, sieht die Lage beim schweren Nutzfahrzeug anders aus. Hier lässt sich die unverändert drückende Last der bleischweren Akkumulatoren bei allem Fortschritt in der Energiedichte dieser Stromspeicher nicht so einfach aus der Kosten-Nutzen-Rechnung ausklammern.

Deshalb sagen alle namhaften Fachleute dem Dieselmotor im großen Lastwagen noch eine lange Zukunft voraus. Und wenn der Diesel dann mit E-Fuel, also synthetischem Kraftstoff aus erdölunabhängigen Quellen, betrieben wird, sei er than) ergibt sich hier das Problem der Tankstellen-Infrastruktur.

Allerdings: Dass einige den großen Lastwagen zumindest mittelfristig mit einem Elektromotor betreiben wollen, gehört zur Beschreibung der Entwicklung dazu. So sieht der amerikanische Tesla-Ableger Nikola die Zukunft auch im Güterfernverkehr gänzlich frei von Diesel. Der Konzept-Truck Nikola One soll demnächst rein elektrisch fahren. 735 kW und 2700 Nm nennt die junge Lastwagenmarke, die mangels Produktionsstätte selbst noch keine Nutzfahrzeuge herstellen kann, für ihr Erstlingswerk als Eckdaten. Das wahrhaft Andersartige in diesem E-Truck aber zeigt sich in seiner Energiebe-



Quadratisch, praktisch, rauh: *Lieferwagen Streetscooter der Post* Foto Reuters



Im Tarnkleid: *Daimlers Urban Elektrolaster auf der IAA 2016* Foto Rainer Wohlfahrt



Futur 2: *Transporter Nikola* Foto Wildhage



Doppeldecker: *Sadiq Khan, Londons Bürgermeister, mit Prototyp* Foto dpa

antrieb umgebaut und lassen das Unikat mit 490 kW und 1800 Nm derzeit im Container-Nahverkehr einer Hafenanlage von Los Angeles probefahren. Wie bei LNG ergibt sich jedoch automatisch die Frage nach der nötigen Infrastruktur.

Diese Beispiele für elektrisch angetriebene, schwere Nutzfahrzeuge aus den fernen Staaten dürfen jedoch nicht den Eindruck diesbezüglicher Untätigkeit der europäischen Lastwagenhersteller erwecken. Zwar steht der 40-Tonnen-E-Truck in der alten Welt nicht im Fokus, nur Volvo experimentiert mit Mini-Elektrifizierung mittels Hybridisierung, die anderen Marken können da und dort ebenfalls Versuchsmuster mit zwei Motorenarten vorzeigen. Aber die Mittelklasse zwischen 18 und 26 Tonnen im schweren Solowagen wie auch im leichten Sattelzug fährt gerade voll- und batterieelektrisch aus der Entwicklung in die ersten Testeinsätze.

Lastwagen diesen Kalibers haben in der Praxis oft Trocken- oder Kühlfracht für innerstädtische Supermärkte geladen, oder sie entsorgen die Ballungsgebiete vom Müll, den die Großstädter produzieren. Die am deutschen Markt mit Abstand meistgefragten Marken MAN und Mercedes-Benz haben ihre jeweiligen Ideen von lokal abgasfreien Nahverkehrs-Lastwagen vor Jahresfrist auf der IAA in Hannover vorgestellt.

MAN will nun von 2019 an eine Handvoll batterieelektrisch angetriebener Lastkraftwagen zum Praxistest auf die Innenstadtstraßen schicken. Dabei soll es sich um dreiachsige Solowagen und zweiachsige Sattelzugmaschinen handeln, Letztere zusammen mit einem einachsigem Sattelanhänger zu einem 28 Tonnen schweren Sattelkraftfahrzeug gekoppelt. An der Einbaustelle des üblicherweise 7,9 oder 10,5 Liter großen Reihensechszylinder-Dieselmotors sitzen im Prototyp drei 35,3 kWh-Lithium-Ionen-Batterien.

Die zentrale Elektromaschine, plaziert anstelle des Schaltgetriebes, soll 250 kW leisten und ein Anfahrmoment von 2700 Nm liefern. Angetrieben wird die Hinterachse konventionell mittels Kardanwelle. Die wiederum führt Daimler als technische Errungenschaft seines „Urban-E-Truck" ins Feld. Die Achse basiert auf einem ZF-Modell und habe sich in ihrer Basisausführung als Niederflur-Portalachse schon in City-Omnibussen von Mercedes-Benz bewährt, sagt Daimler. Die Batteriekapazität ist im Urban-E-Truck modular aufgebaut und soll unterschiedlichen Einsatzansprüchen Rechnung tragen. Als Basisbestückung des Urban E-Truck dient ein Batteriepaket aus drei Modulen mit einer Gesamtkapazität von 212 kWh. Damit sei eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern möglich, heißt es.

Fazit: Der Nahverkehr mit Nutzfahrzeugen fährt in naher Zukunft elektrisch. Vor allem bei den Bussen und den öffentlichen Diensten wie der Müllbabfuhr dürfte das zunehmende politische Verlangen nach emissionslosen Fahrzeugen für unsere Innenstädte eine große Rolle spielen.



Streetscooter-Test in Gelsenkirchen

In Gelsenkirchen wird erstmals das von der Post-Tochter entwickelte „Streetscooter" Elektrofahrzeug für den Einsatz in einer Kommune getestet. Die Stadtreinigung „Gelsendienste", die bereits vier andere Elektroautos im Einsatz hat, setzt den Streetscooter testweise zur Leerung von Papierkörben ein. Sollte sich das Fahrzeug im Alltag bewähren, werden weitere Einsatzmöglichkeiten geprüft.

z. Vg. nächster BauA 13.2

Uwe Baier

Von:	Jürgen Leindecker
Gesendet:	Dienstag, 31. Januar 2017 09:52
An:	Bernward Küper (oberbuergermeister@naumburg-stadt.de)
Cc:	Uwe Baier
Betreff:	fertig - 2601 pzsb Kuratorium Stadtentwicklung.docx
Anlagen:	fertig - 2601 pzsb Kuratorium Stadtentwicklung.docx

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Küper,
lieber Bernward,

Herr Portz hat mir den aktuellen Vorabdruck der DStGB-Aktuell-Berichterstattung übersandt. Darin berichtet der DStGB über die Sitzung des Kuratoriums Nationale Stadtentwicklung. In die Diskussion sind auch unsere Vorschläge zur Entbürokratisierung mit eingeflossen. An der Kuratoriumssitzung hat auch Herr Minister Webel teilgenommen. Auch die Frage des Antragsschlusses steht jetzt auf der Agenda, denn auch im Kuratorium war wenig Verständnis zu verspüren, dass man tatsächlich bis zum letzten kompletten Antrag wartet, ehe das Landesprogramm starten kann. Herr Baier wird den Bericht auch dem Bauausschuss zur Kenntnis geben.

Herzliche Grüße aus Magdeburg,

Dein
Jürgen Leindecker
31.01.2017

Jürgen Leindecker
Landesgeschäftsführer

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
Landesgeschäftsstelle, Sternstraße 3
39104 Magdeburg
Mail: j.leindecker@sgsa.info
Telefon 0391/ 5924-310
Mobil: 0177/ 8115242
Magdeburg, den

0417- Kuratorium Nationale Stadtentwicklungspolitik tagte in Berlin

Am 24. Januar 2017 tagte in Berlin unter Vorsitz von BMUB-Staatssekretär Gunther Adler das Kuratorium Nationale Stadtentwicklungspolitik. Neben den kommunalen Spitzenverbänden nahmen an der Sitzung Minister aus den Bundesländern sowie Vertreter der Wohnungswirtschaft, der Architektenschaft sowie der Stadtentwicklung teil.

Eingangs der Tagung betonte Staatssekretär Adler, dass man mittlerweile auf zehn Jahre „Leipzig-Charta" sowie zehn Jahre Nationale Stadtentwicklungspolitik zurückblicke. Die Städtebauförderungsmittel des Bundes hätten für das Jahr 2017 mit 790 Millionen Euro einen Höchststand erreicht. Der Staatssekretär wies darauf hin, dass das BMUB beabsichtige, die „Leipzig-Charta" im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen in der Stadtentwicklung fortzuentwickeln und hierzu einen Diskussionsentwurf im April vorlegen wolle. Für das Frühjahr kündigte Staatssekretär Adler eine „Bürgermeisterkonferenz" an.

Im Rahmen der anschließenden Diskussion waren sich die Teilnehmer einig, dass die aktuellen Herausforderungen in der Stadtentwicklung die Themen Zuwanderung und Integration, demografischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel und Digitalisierung, Klimaschutz sowie sozialer Zusammenhalt und Quartiersbezug seien. In diesem Zusammenhang wurde auch die Bedeutung und notwendige Stärkung der kommunalen Kooperationen betont.

Weiterhin machte DStGB-Vertreter Norbert Portz darauf aufmerksam, dass trotz aller durch die Städtebauförderungsprogramme angestoßenen und umgesetzten positiven Entwicklungen in den Städten und Gemeinden eine Ausfransung und Atomisierung der Vielzahl von Programmen verhindert werden müsse. Insoweit solle auch aus Gründen des Bürokratieabbaus eine stärkere Zusammenführung – wie früher auch – angestrebt werden. Im Hinblick auf die Herausforderungen in der Wohnungspolitik sprach sich Portz dafür aus, eine Fokussierung über die Ballungskerne hinaus auch auf die Nachbargemeinden sowie den ländlichen Raum mit seinen Leerstandsproblemen vorzunehmen und hier verstärkt nach Wegen zu suchen, insbesondere das Leerstandspotential auch durch Bundesprogramme (Beispiel: „Jung kauft Alt") zu aktivieren.

Abschließend nannte Staatssekretär Adler als Termin für den nächsten Kongress zur Nationalen Stadtentwicklung, den 12. und 13. Juni 2017 in Hamburg.

(III/2 621-15 Bernd Düsterdiek, 26.01.2017)

Zust. HL

SACHSEN-ANHALT

LANDESVERWALTUNGSAMT

Referat Immissionsschutz,
Chemikaliensicherheit,
Gentechnik,
Umweltverträglichkeitsprüfung

Landesverwaltungsamt · Postfach 20 02 56 · 06003 Halle (Saale)

13.6.16 Eingang
Einheitsgemeinde Sülzetal
3. JUNI 2016
34 Nr. 179

Einheitsgemeinde Sülzetal
Herrn Bürgermeister Jörg Methner
Alte Dorfstraße 26
39171 Sülzetal

Halle, 06. Juni 2016

Ihr Zeichen:
Mein Zeichen: 402.6.3-Lärmkartierung / 3.Stufe

Bearbeitet von: Frau Hahnel

Tel.: (0345) 514-2271
Fax: (0345) 514-2512

Vollzug der Lärmkartierung nach § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz in Sachsen-Anhalt

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

für die auf dem Gebiet der Einheitsgemeinde Sülzetal verlaufenden Hauptverkehrsstraßen sind Lärmkarten anzufertigen, da Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen eine Verkehrsstärke von mehr als drei Mio. Kfz pro Jahr (entspricht einer **D**urchschnittlichen **T**äglichen **V**erkehrsstärke von 8.200 Kfz/24h) gemäß der Bundesverkehrswegezählung von 2010 aufweisen.

Nach Nr. 1.2.10 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immi-ZustVO vom 8. Oktober 2015, MBl. LSA S. 521) sind dafür die Gemeinden zuständig. Sie werden gebeten, alle dazu notwendigen Schritte einzuleiten und die für die Erfüllung der Mitteilungspflicht des Landes notwendigen Informationen aus den Lärmkarten bis zum 30.06.2017 an das Landesamt für Umweltschutz in elektronischer Form zu übermitteln.

Da die Lärmkartierung 2017 mit den gleichen Berechnungsverfahren wie 2012 und im gleichen Umfang wie 2012 durchzuführen sein wird, empfiehlt das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt die vorhandenen Lärmkarten auf ihre Aktualität zu prüfen und nur dann eine Neuberechnung vorzunehmen, wenn erhebliche Änderungen gegenüber den Eingangsdaten von 2012 festzustellen sind.

Dienstgebäude:
Dessauer Straße 70
06118 Halle (Saale)

Hauptsitz:
Ernst-Kamieth-Straße 2
06112 Halle (Saale)

Tel.: (0345) 514-0
Fax: (0345) 514-1444
Poststelle@
lvwa.sachsen-anhalt.de

Internet:
www.landesverwaltungsamt.
sachsen-anhalt.de

E-Mail-Adresse nur für
formlose Mitteilungen
ohne elektronische Signatur

Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt
Deutsche Bundesbank
Filiale Magdeburg
BLZ 810 000 00
Konto 810 015 00
BIC MARKDEF1810
IBAN DE21810000000081001500

Anhaltspunkte hierfür können sein:

- signifikante Änderung der Verkehrsverhältnisse
- Änderung der Bebauungsstruktur
- Änderung der Einwohnerzahlen
- durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen.

Seitens der EU-Kommission wurde das Verfahren zur Meldung der Ergebnisse der EU-Lärmkartierung konkretisiert und so formalisiert, dass eine einfache Plausibilitätsprüfung möglich wird. Neben der Ausweisung der Zahl betroffener Einwohner in den einzelnen 5-dB-Klassen umfasst die Datenmitteilung die georeferenzierten shape-files im Lagestatus ETRS89/UTM. Dazu müssen vorliegende Ergebnisse der 2. Stufe der EU-Lärmkartierung, die noch auf Basis des alten geografischen Lagestatus' (Gauß-Krüger-Koordinatensystem RD 83, Bessel, 3 Grad) vorlagen, in den neuen Lagestatus transformiert werden, falls keine Neuberechnung dieser Lärmkarten für notwendig erachtet wird. Sofern die Transformation auf den geforderten Lagestatus auf Schwierigkeiten stößt, kann das LAU Sachsen-Anhalt die Transformation bei Vorliegen der shape-files durchführen.
Die benannte Stelle für die Mitteilungen ist in Sachsen-Anhalt das Landesamt für Umweltschutz (LAU) (E-Mail: eu-laerm@lau.mlu.sachsen-anhalt.de).
Für den künftigen Datenaustausch bitte ich um die Benennung eines Ansprechpartners sowie um Angabe einer E-Mail-Adresse an das LAU bis zum **30.06.2016**.

Das LAU wird Ihnen nach Vorliegen der Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählung 2015 die aktuellen DTV-Werte und die für die Kartierung erforderlichen Abschnitte aus dem Straßenkataster der LSBB in digitaler Form (shape-Datei) zur Verfügung stellen. Die für die Ermittlung der Betroffenenzahlen erforderlichen Einwohnerdaten liegen Ihnen vor.

Fragen fachlichen Inhalts bei der Umsetzung der EU-Kartierungspflicht, insbesondere im Zusammenhang mit der Entscheidung, ob eine Neukartierung oder lediglich eine Umrechnung auf den aktuellen Lagestatus erforderlich sind, können direkt mit dem LAU Sachsen-Anhalt geklärt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Dr. Discher
(Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und trägt daher keine Unterschrift.)

1442/L
6

SACHSEN-ANHALT

LANDESVERWALTUNGSAMT

Referat Immissionsschutz,
Chemikaliensicherheit,
Gentechnik,
Umweltverträglichkeitsprüfung

Landesverwaltungsamt · Postfach 20 02 56 · 06003 Halle (Saale)

Stadt Köthen (Anhalt)
Herrn Oberbürgermeister Bernd Hauschild
Marktstraße 1-3
06366 Köthen (Anhalt)

EINGANG
16. Dez. 2016

Halle, den 12. Dezember 2016

Ihr Zeichen:
Mein Zeichen: 402.6.3-Lärmaktionsplanung

Bearbeitet von: Frau Hahnel

Inge.hahnel@
lvwa.sachsen-anhalt.de

Tel.: (0345) 514-2271
Fax: (0345) 514-2512

Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission - Fehlender Lärmaktionsplan an Hauptverkehrsstraßen der 2. Stufe EU-Lärmkartierung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) informierte mit Schreiben vom 06.10.2016 darüber, dass die EU-Kommission wegen fehlender Lärmaktionspläne ein Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedstaat Deutschland eingeleitet hat.
Die EU-Kommission rügt, dass die Mitteilungen, die die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe der EU-Lärmkartierung betreffen, vielfach unvollständig sind. Sie genügen nicht den Mindestanforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/14/EG. Sie fordert Deutschland auf, umgehend seinen Verpflichtungen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie nachzukommen, da sie andernfalls Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erheben wird. Gemäß Finanzverfassung würde im Falle einer Verurteilung der Bund die Kosten über die Länder anteilig an die Verursacher weiterreichen. Dies gilt es für Sachsen-Anhalt abzuwenden.

Mit Schreiben vom 06.12.2016 forderte das BMUB die Länder nochmals auf, die fehlenden Informationen in den Lärmaktionsplänen zu ergänzen, damit die Mitteilungen aus Deutschland vollständig sind.

Dienstgebäude:
Dessauer Straße 70
06118 Halle (Saale)

Hauptsitz:
Ernst-Kamieth-Straße 2
06112 Halle (Saale)

Tel.: (0345) 514-0
Fax: (0345) 514-1444
Poststelle@
lvwa.sachsen-anhalt.de

Internet:
www.landesverwaltungsamt.
sachsen-anhalt.de

E-Mail-Adresse nur für
formlose Mitteilungen
ohne elektronische Signatur

Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt
Deutsche Bundesbank
BIC MARKDEF1810
IBAN DE21810000000081001500

LUTHER 2017
SACHSEN-ANHALT.
URSPRUNGSLAND
DER REFORMATION

Auch die Mitteilung Ihrer Stadt/Gemeinde zur Lärmaktionsplanung der 2. Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen (BAB, Bundes- und Landesstraßen) erfüllt die Mindestanforderungen nach § 47d Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht, da Angaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zum Beschluss über die Lärmaktionsplanung fehlen. Das gilt auch für den Fall, dass kein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll. Auch in diesem Fall muss die Öffentlichkeit von der Entscheidung informiert werden und Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Als Öffentlichkeit versteht sich u.a. auch die Vorstellung in einem Ausschuss oder die Veröffentlichung im Amtsblatt oder auf andere geeignete Weise, damit sich die Bürger Ihrer Stadt/Gemeinde zu dem vorgelegten Entwurf äußern konnten, bevor er durch Stadt-/Gemeinderatsbeschluss abschließend beschlossen werden konnte.

Helfen soll Ihnen hierbei das als **Anlage** beigefügte **Formular der Kurzfassung eines LAP an Hauptverkehrsstraßen.doc**, da die EU-Kommission ausschließlich Kurzfassungen der LAP mit maximal 10 Seiten akzeptiert. Es ist vollständig von Ihrer Stadt/Gemeinde auszufüllen, damit die Informationen nachträglich der EU-Kommission übermittelt werden können.

Ich bitte Sie deshalb **bis zum 31.01.2017**, die erforderlichen Angaben in dieses Formular einzutragen. Zum Nachweis einer **durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Lärmaktionsplanung sind die Ziffern 4.1 bis 4.3 des Formulars von besonderer Bedeutung. Auch das Ergebnis, dass eine Lärmaktionsplanung nicht fortgeführt wird kann aus Ihrer Prüfung hervorgehen. Dies muss dokumentiert werden.

Das ausgefüllte Formular soll an das Landesamt für Umweltschutz (LAU) Sachsen-Anhalt, Reideburger Str. 47, 06116 Halle (Saale) bzw. an diese E-Mail-Adresse:

eu-laerm@lau.mlu.sachsen-anhalt.de

gesendet werden.

Nur wenn die Angaben auch von Ihrer Stadt/Gemeinde der EU-Kommission vorgelegt werden, kann es gelingen, eine finanzielle Belastung von Sachsen-Anhalt durch das anstehende Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden.

Anlage

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Hahnel
(Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und trägt daher keine Unterschrift)

Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt/Gemeinde _____ in Sachsen-Anhalt vom __.__.2016

(Kurzfassung für Gemeinden an Hauptverkehrsstraßen)

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Hauptverkehrsstraße BAB ___, B ___, L ___

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt/Gemeinde _____

1.3 Rechtlicher Hintergrund

§ 47d BImSchG und Immi-ZustVO vom 08.10.2015 LSA

1.4 Geltende Grenzwerte

Lärmaktionsplanung ist in LSA erforderlich, wenn betroffene Einwohner an Hauptverkehrsstraßen mit nächtlichem Beurteilungspegel > 55 dB(A) in der Nacht bei der Lärmkartierung 2012 ermittelt worden sind

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten aus 2012

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenverkehrslärm
über 55 bis 60	
über 60 bis 65	
über 65 bis 70	
über 70 bis 75	
über 75	
Summe	

L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenverkehrslärm
über 50 bis 55	
über 55 bis 60	
über 60 bis 65	
über 65 bis 70	
über 70	
Summe	

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
>55 dB(A) L_{DEN}		
>65 dB(A) L_{DEN}		
>75 dB(A) L_{DEN}		

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

*)

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

*)

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärmminderung (auch passiver Art)

*)

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärmminderung für die nächsten fünf Jahre

*)

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

*)

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

*)

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

*)

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Datum der Erstellung des Entwurfes zur Öffentlichkeitsbeteiligung: __.__.201_

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Datum des von dem Stadt/Gemeinderat _____ beschlossenen LAP nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung: __.__.201_

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Ist erfolgt zwischen __.__.201_ und __.__.201_

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

*)

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

*)

4.6 Weitere finanzielle Informationen

*)

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Falls aktuell noch verfügbar ...

*) durch die Stadt/Gemeinde zu ergänzen.

Datum, Stempel, Unterschrift

_____

EINGEGANGEN
02. DEZ. 2016
Erl.
Hr. → J. Rosz.
FB 3

SACHSEN-ANHALT

LANDESVERWALTUNGSAMT

Referat Immissionsschutz,
Chemikaliensicherheit,
Gentechnik,
Umweltverträglichkeitsprüfung

Landesverwaltungsamt · Postfach 20 02 56 · 06003 Halle (Saale)

Stadt Burg
Herrn Bürgermeister Jörg Rehbaum
In der Alten Kaserne 2
39288 Burg

Halle, 29. November 2016

Dritte Stufe der EU-Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen - Ausstehende Ergebnisse der Bundesverkehrswegezählung 2015

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

Sie wurden mit Schreiben des Landesverwaltungsamtes (LVwA), 06/2016 darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Lärmkarten bis zum 30.06.2017 auf Aktualität zu prüfen und bei Änderungen zu aktualisieren sind (§ 47c Abs. 5 BImSchG).

Auf Grund von Problemen bei der Auswertung der Bundesverkehrswegezählung 2015 ist nicht abzusehen, wann die Verkehrszahlen zur Verfügung stehen werden, so dass Ihnen eine entscheidende Größe für die Prüfung der Aktualität der vorhandenen Lärmkarten fehlt. Um den Termin 30.06.2017 zu halten, der sich für die Überarbeitung der Lärmkarten gemäß § 47c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz ergibt, muss das Vorgehen hinsichtlich der Lärmkartierung gestrafft werden.

Da sich der Umfang der Lärmkartierung gegenüber dem Jahr 2012 nur geringfügig ändert, soll das Landesamt für Umweltschutz (LAU), nachdem die Verkehrsbelegungsdaten von der Landesstraßenbaubehörde zur Verfügung gestellt wurden, die vorhandenen Lärmkarten auf Aktualität prüfen und – sofern sich aus den Verkehrsbelegungszahlen ein Korrekturbedarf ergibt – Aktualisierungen vornehmen.

Ihr Zeichen:
Mein Zeichen: 402.6.3-Lärmkartierung / 3. Stufe

Bearbeitet von: Frau Hahnel

Inge.hahnel@lvwa.sachsen-anhalt.de

Tel.: (0345) 514-2271
Fax: (0345) 514-2512

Dienstgebäude:
Dessauer Straße 70
06118 Halle (Saale)

Hauptsitz:
Ernst-Kamieth-Straße 2
06112 Halle (Saale)

Tel.: (0345) 514-0
Fax: (0345) 514-1444
Poststelle@lvwa.sachsen-anhalt.de

Internet:
www.landesverwaltungsamt.sachsen-anhalt.de

E-Mail-Adresse nur für formlose Mitteilungen ohne elektronische Signatur

Landeshauptkasse Sachsen-Anhalt
Deutsche Bundesbank
BIC MARKDEF1810
IBAN DE21810000000081001500

AM ANFANG WAR DAS WORT
LUTHER 2017 500 JAHRE REFORMATION
SACHSEN-ANHALT.
URSPRUNGSLAND DER REFORMATION
www.luther-erleben.de

Dazu bitte ich Sie, dem LAU die folgenden Dateien aus der Lärmkartierung der 2. Stufe zugänglich machen:

- Digitale Modelle als shape-Dateien der während der 2. Stufe kartierten Straßenabschnitte mit Angaben über Verkehrsstärken, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen (falls diese Daten nicht (mehr) verfügbar sind, dann nur Angaben zu den Verkehrsstärken, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und zu den Straßenoberflächen der damals kartierten Bundes- oder Landesstraßenabschnitte)
- Angabe über das Vorhandensein und die Lage aktiver Schallschutzbauten, wie Schallschutzwände oder –wälle mit Angabe der Höhe (idealerweise als shape-Dateien)
- Einwohner in den betroffenen Wohngebäuden (Einwohner müssen Adressendaten zugeordnet werden können) im Excel-Format

Als Grundlage für Ihre Lärmaktionsplanung teilt Ihnen das LAU bis zum 30.06.2017 das Prüfungsergebnis mit und übermittelt Ihnen geänderte Dateien, sofern Aktualisierungen erforderlich waren.
Für Gemeinden, über deren Gebiet Bundesautobahnen führen, liegen die Datensätze bereits im LAU vor, so dass diese nicht erneut übermittelt werden müssen. Die Zahl der Einwohner pro Wohngebäude (gebäudescharf) wird benötigt, damit zusätzlich zur Berechnung der farbigen Lärmkonturen auch die Zahl der betroffenen Einwohner in den einzelnen Pegelbereichen geprüft und ggf. neu ermittelt werden kann.
Zur fristgerechten Erfüllung der Kartierungspflicht bitte ich Sie um Übermittlung der o.g. Daten einschließlich der Einwohnerzahlen bis zum 15.12.2016 an das LAU Sachsen-Anhalt (E-Mail: eu-laerm@lau.mlu.sachsen-anhalt.de).
Sollte Ihrerseits keine Zuarbeit erfolgen, erfolgt keine Prüfung durch das LAU. In dem Fall sind bis zum 30.06.2017 die erforderlichen Daten der EU-Lärmkartierung an das LAU zu übermitteln, damit das LAU seiner Meldepflicht nach § 47c Abs. 6 entsprechen kann.

Für Rückfragen stehen im LAU die Herren Feuerstake oder Zacharias, Tel. 0345 5704-568 oder -570 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Hahnel

(Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und trägt daher keine Unterschrift)

Vermerk
4-11-01-00 ba-ck

Beratung zur zukünftigen Finanzierung der Ausbildungsverkehre in Sachsen-Anhalt

Ort/Zeit: 12.07.2017, Zimmer 117 MLV; 10:00 Uhr bis 11:30 Uhr
Teilnehmer: Herr Karnop MLV, Herr Grothmann MLV, Herr Weiß LKT, Herr Baier SGSA

Herr Karnop verwies auf § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA. Danach sind die jährlichen Zuweisungen an die Landkreise und kreisfreien Städte in Höhe von 31 Mio. € zur Finanzierung von Rabatten auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nur bis 2017 festgeschrieben. Über eine Regelung ab 2018 müsse deshalb nachgedacht werden. Er führt aus, dass das Land Sachsen-Anhalt über § 8 ÖPNVG LSA 40 Mio. € jährlich und über § 9 ÖPNVG LSA jährlich 31 Mio. € für den öffentlichen Personennahverkehr ausgibt. Herr Weiß ergänzt, dass die Landkreise im Jahr 2015 darüber hinaus sogar 9,4 Millionen € an eigenen Mitteln für den ÖPNV aufgewandt hätten.

Herr Karnop informiert, dass ab 2019 die § 9-Mittel nicht mehr aus Regionalisierungsmitteln sondern aus eigenen Landesmitteln aufgebracht werden sollen. Aus strategischen Gründen soll die getrennte Finanzierung von § 8 und § 9 ÖPNVG LSA beibehalten werden. Derzeit sei davon auszugehen, dass die § 8-Mittel mit dem Absinken der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2021 sinken werden. Er schätzt ein, dass das Finanzministerium auch zukünftig nicht mehr als 31 Millionen € jährlich für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs bereitstellen werde. Er erinnerte an den politischen Kompromiss, den die kommunalen Spitzenverbände auf Vorschlag von Herrn Dr. Daehre mitgetragen haben. Schon damals sei der Aufwand für die Ausbildungsverkehre nur schwer zu berechnen bzw. zu schätzen gewesen. Der Aufwand habe ungefähr bei 25 Mio. € gelegen, 6 Mio. € seien aus politischen Gründen und zur Unterstützung der ÖPNV-Aufgabenträger aufgeschlagen worden. Auch jetzt werde eine Berechnung nach den Vorgaben des § 9 Abs. 2 ÖPNVG LSA schwierig und zu Diskussionen führen.

Herr Karnop unterbreitet dann den Vorschlag, die Befristung in § 9 Abs. 1 sowie den Absatz 2 zu streichen. So könnten unbefristet 31 Millionen € jährlich für den Ausbildungsverkehr gesichert werden.

Herr Weiß äußert Zweifel, ob der Landtag diese Entfristung mittragen wird. Denkbar sei auch, die Regelung in § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA um fünf Jahre zu verlängern. Das Einfrieren der Mittel bedeute über die Jahre wegen steigender Kosten auch eine Abschmelzung.

Herr Weiß und Herr Baier werden die besprochenen Vorschläge in den Gremien der kommunalen Spitzenverbände diskutieren.

Herr Karnop bittet darum, zeitnah eine Information zu der bevorzugten Variante zu erhalten.

Er informiert dann, dass im November 2017 ein Workshop zur Finanzierung des ÖPNV im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans durchgeführt werden soll. Dabei sollen auch die Finanzierungsvorschläge des MDV für eine Verbesserung bzw. Feinerschließung des ÖPNV diskutiert werden. Für ihn sei auch denkbar, eine Aufgabenträgerschaft der Gemeinden für den örtlichen ÖPNV zu begründen. Eine Feinerschließung im ländlichen Raum könne den ÖPNV deutlich attraktiver machen. Dazu sei jedoch eine Dauerfinanzierung notwendig. Deshalb sollte in diesem Zusammenhang auch über die Finanzierungsvorschläge des MDV gesprochen werden.

Herr Karnop geht davon aus, dass der Entwurf des ÖPNV-Plans noch im Jahr 2017 zur Anhörung freigegeben wird.

Baier

Amtliche Abkürzung:	ÖPNVG LSA	**Quelle:**	
Fassung vom:	31.07.2012		
Gültig ab:	01.01.2012		
Dokumenttyp:	Gesetz	**Gliederungs-Nr:**	9240.5

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Vom 31. Juli 2012

§ 8
Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Die Finanzverantwortung obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger.

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist grundsätzlich durch Fahrgelderlöse zu finanzieren. Zuwendungen an Verkehrsunternehmen sind als Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zulässig. Sie sind auch zulässig, soweit sie nicht nach Artikel 107 Abs. 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union verboten sind.

(3) Die Aufgabenträger erhalten im Jahr 2011 vom Land aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes zweckgebundene Zuweisungen in Höhe von 40 Millionen Euro für den Straßenpersonennahverkehr, insbesondere für Fahrplan- und Tarifabstimmungen, für Investitionen in den Straßenpersonennahverkehr und für die Aufstellung des Nahverkehrsplans. Die Höhe der Zuweisungen verändert sich in den nachfolgenden Jahren entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel.

(4) Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens 17,5 v. H. des Zuweisungsbetrages für Investitionen zu verwenden. Hierfür wird ein Betrachtungszeitraum von jeweils vier Jahren zugrunde gelegt. Die aus dem Anteil des Zuweisungsbetrages nach Satz 1 (Investitionsanteil) finanzierten oder mitfinanzierten Verkehrsmittel und anderen Investitionsgüter müssen barrierefrei gestaltet sein. Ausnahmen im Einzelfall bedürfen der Zustimmung der kommunalen Behindertenbeauftragten. Erfüllt ein Aufgabenträger die in den Sätzen 1 bis 3 genannten Voraussetzungen im Betrachtungszeitraum nicht oder nicht vollständig, so wird der Investitionsanteil insoweit zurückgefordert.

(5) Der Investitionsanteil gilt auch als erbracht, wenn im Betrachtungszeitraum mindestens 80 v. H. der Fahrleistungen der Busse und Fahrzeuge für flexible Bedienformen mit Fahrzeugen erbracht wurden, die zum Zeitpunkt ihrer Beschaffung die jeweils geltende Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten eingehalten haben und nicht älter als zwölf Jahre waren. Bei der Beschaffung solcher Fahrzeuge ist die zu diesem Zeitpunkt jeweils geltende Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten einzuhalten. Das für Verkehr zuständige Ministerium kann im Einzelfall zur Abwehr einer besonderen Härte Ausnahmen zulassen.

© juris GmbH

Amtliche Abkürzung:	ÖPNVG LSA	**Quelle:**	
Fassung vom:	17.12.2014		
Gültig ab:	01.01.2015		
Dokumenttyp:	Gesetz	**Gliederungs-Nr:**	9240.5

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Vom 31. Juli 2012

§ 9 Finanzierung des Ausbildungsverkehrs

(1) Die Aufgabenträger erhalten vom Land für die Jahre 2015 bis 2017 jährlich eine Zuweisung in Höhe von 31 Millionen Euro zur Finanzierung von Rabatten auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs. Von diesem Betrag erhalten:

1.	der Altmarkkreis Salzwedel	6,87 v. H.
2.	der Landkreis Anhalt-Bitterfeld	6,09 v. H.
3.	der Landkreis Börde	8,77 v. H.
4.	der Burgenlandkreis	4,75 v. H.
5.	die Stadt Dessau-Roßla	1,42 v. H.
6.	die Stadt Halle (Saale)	11,34 v. H.
7.	der Landkreis Harz	12,52 v. H.
8.	der Landkreis Jerichower Land	5,28 v. H.
9.	die Stadt Magdeburg	11,26 v. H.

10.	der Landkreis Mansfeld-Südharz	4,42 v. H.
11.	der Saalekreis	11,10 v. H.
12.	der Salzlandkreis	5,28 v. H.
13.	der Landkreis Stendal	6,20 v. H.
14.	der Landkreis Wittenberg	4,70 v. H.

Treten Veränderungen im Gebietsstand der Aufgabenträger ein, wird die prozentuale Aufteilung nach Satz 2 durch das für Verkehr zuständige Ministerium durch Verordnung entsprechend angepasst. Dabei werden bei den abgebenden Aufgabenträgern die Zuweisungen zu dem gleichen Prozentsatz reduziert, zu dem er Fahrgäste des Ausbildungsverkehrs verliert. Die Zuweisungen des aufnehmenden Aufgabenträgers werden um den Verlustbetrag des abgebenden Aufgabenträgers erhöht. Verkehrsleistungen, die von Verkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb des Landes erbracht werden, werden in den Zuweisungen an die betroffenen Aufgabenträger berücksichtigt.

(2) Für die Zeit ab dem Jahr 2018 wird die Höhe der Zuweisungen unter Berücksichtigung des Bedarfs, der Entwicklung der Schülerzahlen und der Reiseweiten sowie der Leistungsfähigkeit des Landes festgesetzt.

(3) Die Zuweisungen werden nur geleistet, wenn die Aufgabenträger jeweils Rechtsgrundlagen geschaffen haben, die eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung an die Verkehrsunternehmen gewährleisten und einen Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen begründen. Diese Rechtsgrundlagen müssen entweder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen oder sind bei der Europäischen Kommission zu notifizieren.

(4) Die Zuweisungen sind auf die Gewährung eines Rabattes in Höhe von 25 v. H. des Tarifes eines vergleichbaren Zeitfahrausweises des Nichtausbildungsverkehrs begrenzt. Dies gilt auch für andere Zeitfahrausweisangebote des Ausbildungsverkehrs wie Semestertickets. Die Basis für die Ausgleichszahlungen bildet hier ein fiktiver Vergleich zum Nichtausbildungsverkehr entsprechend der räumlichen und zeitlichen Gültigkeit des anderen Zeitfahrausweisangebots.

(5) Die Zuweisungen werden nur für den Ausbildungsverkehr gewährt, der auf dem Gebiet des Landes erbracht wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Bundeslandes, so wird der Teil der Verkehre zugrunde gelegt, der im Land Sachsen-Anhalt erbracht wird.

(6) Als Auszubildende gelten die in § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965), genannten Personen.

(7) Soweit die Zuweisungen nicht für Zwecke der Gewährung von Rabatten auf Tarife verwendet werden, dürfen sie für den Erhalt und die Verbesserung der Qualität und Sicherheit des in den Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehrs eingesetzt werden. Absatz 3 gilt entsprechend.

(8) Für die Auszahlung der Zuweisungen gilt § 8a Abs. 4 Satz 3 entsprechend. Die Aufgabenträger haben die zweckentsprechende Verwendung der Zuweisungen bis zum 30. Juni des Folgejahres dem Landesverwaltungsamt auf der Grundlage eines vereinfachten Verwendungsnachweises nachzuweisen.

(9) Diese Vorschrift ersetzt die §§ 45a und 57 Abs. 1 Nr. 9 des Personenbeförderungsgesetzes sowie die aufgrund von § 57 Abs. 1 Nr. 9 des Personenbeförderungsgesetzes durch Verordnung erlassenen Vorschriften.

© juris GmbH