

Der Freistaat hat den Bau einer Erschließungsstraße zu einem am Nordufer des Berzdorfer Sees geplanten Campingplatzes gefördert. Die Straße ist fertig gestellt. Der Campingplatz soll jetzt jedoch an einer anderen Stelle errichtet werden. Es besteht die Gefahr verlorener Investitionen. Die Rückforderung von Fördermitteln ist zu prüfen.

Der schiffbare Überleiter zwischen dem Spreetaler See und dem Sabrodter See wird bis zum Auslaufen des aktuellen Verwaltungsabkommens im Jahr 2027 nicht fertig gestellt. Unklar ist, wer nach 2027 Projektträger wird und die Kosten für noch ausstehende Bauleistungen, den Einbau der technischen Ausrüstung und den Betrieb trägt.

Im Hinblick auf das Auslaufen des Verwaltungsabkommens in 2027 hat das SMWA generell zu klären, wie in der Umsetzung befindliche Projekte abschließend realisiert werden. Neben den finanziellen Aspekten ist insbesondere zu klären, ob die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH für die Projektsteuerung auch nach 2027 zur Verfügung steht. Auch hier besteht die Gefahr verlorener Investitionen.

1 Prüfungsgegenstand

- 1 Rekultivierungs- und Sanierungsmaßnahmen in den stillgelegten Braunkohletagebauen des Lausitzer Reviers werden auf der Grundlage von, seit dem Jahr 1992 fortlaufenden, Verwaltungsabkommen (VA Braunkohlesanierung) zwischen dem Bund und den „Braunkohleländern“ Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen geregelt. Das aktuelle Verwaltungsabkommen läuft 2027 aus. Neue Abkommen sind nicht geplant.
- 2 Maßnahmen zur Erhöhung des Folgenutzungsstandards sind seit 2003 ausdrücklich Bestandteil der Abkommen. Diese Maßnahmen sind von den Ländern zu finanzieren. Der Vorhabenträger, i. d. R. eine Kommune bzw. ein kommunaler Zweckverband, hat grundsätzlich einen Eigenanteil zu erbringen. Ausnahmen bilden die sogenannten „Schlüsselprojekte“. Diese werden zu 100 % aus Landesmitteln finanziert.
- 3 Grundlage der Zuwendungen durch den Freistaat sind Erlasse des SMWA und ein vom OBA erstellter Leitfaden. Eine konkrete Förderrichtlinie existiert nicht. Die Angaben des Vorhabenträgers sind auf die verbale Darstellung der geplanten Maßnahme und die im Formblatt aufgeführten Eigenerklärungen beschränkt. Vorleistungen oder die Vorlage von Gesamtkonzeptionen des zu entwickelnden Gebietes sind bei Antragstellung nicht erforderlich.
- 4 Der Vorhabenträger ist nicht der Zuwendungsempfänger. Zuwendungsempfänger ist in jedem Fall die vom Freistaat mit der Projektsteuerung beauftragte bundeseigene Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV). Auch die Budgetsteuerung für alle Sanierungsmaßnahmen überlässt der Freistaat innerhalb des jährlichen Haushaltsansatzes der LMBV. Die Projektsteuerung und Kostenkontrolle erfolgt zentral über die Bund-Länder-Geschäftsstelle für die Braunkohlesanierung. Das SMWA hat sich nach eigenen Angaben bewusst dazu entschieden, kein eigenes fortlaufendes maßnahmenbezogenes Controlling aufzubauen. Das OBA kontrolliert lediglich nach Fertigstellung der Maßnahmen im Zeitraum der Zweckbindungsfrist die Einhaltung der Zweckbestimmung.
- 5 Der SRH hat die „Erschließung Campingplatz Berzdorfer See“ mit einer Eigenbeteiligung des Vorhabenträgers und den „Überleiter 1“ mit Vollfinanzierung durch den Freistaat geprüft.

2 Prüfungsergebnisse

2.1 Erschließung Campingplatz Berzdorfer See

- 6 Am 5. Januar 2006 reichte die Stadt Görlitz beim OBA den Maßnahmevorschlag zur äußeren Erschließung des im strukturellen Rahmenplan „Berzdorfer See“ am Nordufer ausgewiesenen Campingplatzes ein. Im Juni 2007 begann die LMBV mit den Planungen. Die Endabnahme fand im Oktober 2019 statt. Die Baukosten beliefen sich auf rd. 1,43 Mio. € netto. Mit Übergabe der Straße an die Stadt Görlitz im Februar 2023 ist die Maßnahme rd. 17 Jahre nach Einreichen des Maßnahmevorschlages abgeschlossen.
- 7 Eine erste Vorplanung lag im November 2007 vor. Diese beinhaltete die Erschließung des Campingplatzes über einen Wirtschaftsweg von der B 99 kommend entlang der Bahntrasse Görlitz – Zittau. Vorgesehen war eine Fahrbahnbreite von 4,5 m mit unmittelbar anschließendem Rad-/Gehweg von 2,5 m und beidseitigen Banketten von je 0,5 m.
- 8 Mit Stand Februar 2014 liegt eine zweite Vorplanung vor. Vorgesehen ist nunmehr die Erschließung von der S 111 aus. Der Regelquerschnitt gliedert sich jetzt in eine Fahrbahnbreite von 6,5 m mit beidseitig anschließenden Banketten von je 0,5 m Breite. Auf einen Rad-/Gehweg wird verzichtet.
- 9 Entsprechend geltendem Regelwerk ergibt sich für die Fahrbahn bei Erschließungsstraßen im Mischungsprinzip, d. h. Fuß-, Rad- und motorisierter Verkehr zusammen, eine Regelbreite von 4,5 bis 5,5 m. Bei geringem Linienbusbetrieb ist eine Fahrbahnbreite von 6,0 m und bei regulärem Linienbusbetrieb von 6,5 m anzusetzen.
- 10 Nach Angabe der LMBV waren weder zum Parken noch zum Busverkehr Festlegungen getroffen, beides also nicht vorgesehen.
- 11 Tatsächlich ist nach Fertigstellung kein Linienbusbetrieb erkennbar. Jedoch sind entlang der gesamten Erschließungsstraße einseitig Parkflächen ausgewiesen.
- 12 Eine konkrete Dimensionierung der Trink- und Schmutzwasserleitung war aufgrund der vagen Angaben zum Umfang der Flächenbewirtschaftung nicht möglich. Die Festlegung der Leitungsdimensionen erfolgte aufgrund von Erfahrungswerten und, nach Angabe des OBA, auf der Grundlage des Bebauungsplanes BS 05 für den Campingplatz am Nordufer des Sees. Für die Förderung des Schmutzwassers sei entsprechend Erläuterungsbericht zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Stand Juli 2015) in jedem Fall eine Pumpstation notwendig. Bis zu einem „signifikanten Schmutzwasseranfall“ dient ein zusätzlich errichteter Stauraumkanal dazu, anfallendes Abwasser zu sammeln. Erst wenn genug Schmutzwasser für einen Pumpeneinsatz anfällt, geht die Pumpstation in Betrieb.
- 13 Obwohl Ziel der vom Freistaat geförderten Maßnahme die äußere Erschließung des künftigen Campingplatzes war, findet sich im gesamten Zuwendungsverfahren keine Festlegung, bis wann diese Folgenutzung umzusetzen ist.
- 14 Lediglich in der Finanzierungsvereinbarung zwischen LMBV und der Stadt Görlitz vom Mai 2014 wird auf einen Aufstellungsbeschluss zum „B-Plan BS 05 Campingplatz“ vom 31. August 2009 Bezug genommen. In der nachfolgenden Finanzierungs- und Überebnahmevereinbarung vom Oktober 2016 findet sich allerdings kein Bezug mehr auf einen Bebauungsplan.
- 15 Entsprechend Beteiligungsportal der Stadt Görlitz hat der Planungsverband „Berzdorfer See“ mit Stand 11. Oktober 2021 den Beschluss zur Aufstellung des „B-Plan BS 19 Campingplatz Waldsiedlung“ gefasst. Hieraus ergibt sich ein geänderter Standort für den Campingplatz.

Abbildung: Standortänderung Campingplatz



Standortänderung gemäß Bebauungsplan „BS 19 – Campingplatz Waldsiedlung“ am Berzdorfer See

- Beschluss des Planungsverband „Berzdorfer See“ vom 11.10.2021 zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Quelle: © Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (GeoSN), 2023 Beteiligungsportal Görlitz sowie Eintragungen des SRH.

- Der neue Standort liegt demnach nicht mehr am Ufer des Sees. Zu dessen Erschließung wird nur eine Teilstrecke der bereits fertiggestellten Erschließungsstraße benötigt. Ob die verlegten Trink- und Schmutzwasserleitungen für den neuen Campingplatz bedarfsgerecht sind, ist ebenso unklar wie die Frage, ob es einer Pumpstation und eines Staukanals bedurft hätte.
- Weder das OBA noch die LMBV hatten bis zum Erörterungsgespräch mit dem SRH am 18. Januar 2023 von den geänderten Plänen der Stadt Görlitz Kenntnis.

2.2 Überleiter 1 „Spreetaler See“ – „Sabrodter See“

- Der Zweckverband Elstertal (ab 2011 Zweckverband Lausitzer Seenland Sachsen) hat im Mai 2005 den Maßnahmevorschlag zur „Errichtung eines schiffbaren Überleiters zwischen dem Spreetaler See und dem Sabrodter See“ beim OBA eingereicht.
- Grundlage der Maßnahme ist das aus dem Jahr 2001 stammende Touristische Wirtschafts- und Nutzungskonzept des Freistaates Sachsen und des Landes Brandenburg zur „Durchgängigen Schiffbarkeit mit Fahrgastschiffen, Segel- und Motorbooten einschließlich Motorwassersport“. Dafür musste der seit 1999 als Verbindung beider Seen dienende Nordgraben aufgeweitet und vertieft werden.
- Da es sich beim Bau des Überleiters um ein Schlüsselprojekt handelt, hat der Freistaat die Finanzierung von Planung und Bauausführung zu 100 % übernommen.
- Mit Stand März 2023 ergibt sich eine Verdreifachung der ursprünglich in der Kostenschätzung angenommenen Kosten:

Übersicht: Gesamtkostenentwicklung „Überleiter 1“ (Mio. €)

| | Baukosten [netto] |
|---|-------------------|
| Kostenschätzung Dezember 2005 (Vorplanung) | 4,55 |
| Kostenberechnung Februar 2008 (Entwurfs-/Genehmigungsplanung) | 8,68 |
| Kosten Stand März 2023 (Bauausführung) | 13,85 |

Quelle: Eigene Darstellung aus den bei der LMBV erhobenen Unterlagen.

- 22 Gemäß Maßnahmevorschlag des Zweckverbandes aus 2005 war vorgesehen, die Maßnahme bis 2008 fertigzustellen. Tatsächlich vergingen bis zur erdbauseitigen Fertigstellung im Juni 2014 rd. 9 Jahre. Seither ruht die Maßnahme aufgrund eines noch nicht abgeschlossenen Planänderungsverfahrens sowie noch ausstehender Leistungen im Zusammenhang mit der Flutung beider Seen.
- 23 Eine Inbetriebnahme des Überleiters ist erst nach Sanierung einer angrenzenden Innenkippe möglich. Erst dann ist auch der Einbau der technischen Ausrüstung für das Schleusenbauwerk vorgesehen. Auf den Einbau hat die LMBV bisher verzichtet, da die tatsächliche Inbetriebnahme des Überleiters zeitlich noch nicht einzuordnen sei und eine eingebaute Technik bis dahin u. U. veraltet wäre. Betriebs- und Wartungskosten fallen jedoch bereits jetzt an. Diese belaufen sich nach Angabe der LMBV durchschnittlich auf rd. 34 T€ pro Jahr.
- 24 Aufgrund der zeitlichen Ungewissheit für die Inbetriebnahme sowie nicht abschätzbarer Folgekosten ist eine spätere Übernahme des Überleiters durch den antragstellenden Zweckverband derzeit nicht gesichert.
- 25 Im Jahr 2027 läuft das aktuelle VII. Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung aus. Eine Weiterführung der Maßnahmen zur Erhöhung des Folgenutzungsstandards ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorgesehen.

3 Folgerungen

- 26 Für die Erschließungsstraße zum Berzdorfer See wurde nicht ausreichend geprüft, ob die Dimensionierung bedarfsgerecht ist. Die anzustrebende Einheit von Bau und Betrieb erfordert eine frühzeitige Festlegung zur Verkehrsregelung. Jedoch fehlten fundierte Überlegungen zu Verkehrsstärken, ÖPNV-Nutzung, Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Funktion der Seitenräume (z. B. Parken). Der SRH geht im Ergebnis der Vor-Ort-Begehung von einer Überdimensionierung der gebauten Straße aus.
- 27 Mit einem geänderten Standort des Campingplatzes ergeben sich – sowohl für die Erschließungsstraße als auch die Ver- und Entsorgungsleitungen – geänderte Bedarfe. Der Freistaat hat zu einem erheblichen Anteil Leistungen finanziert, die mit der Standortänderung des geplanten Campingplatzes nicht erforderlich sind. Das OBA hat die Rückforderung von Fördermitteln zu prüfen.
- 28 Für den Überleiter 1 ist derzeit noch unklar, wie Planungs-, Bau- und Folgekosten für den Einbau der technischen Ausrüstung sowie der Fertigstellung des Auslaufbereiches über das Jahr 2027 hinaus finanziert werden. Das SMWA muss hier entsprechend Vorsorge treffen.
- 29 Der SRH weist darauf hin, dass das Problem der Abfinanzierung nicht nur den geprüften Überleiter 1 betrifft. Mit Auslaufen des Verwaltungsabkommens Ende 2027 ist eine weitere Förderung der Maßnahmen zur Erhöhung des Folgenutzungsstandards nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorgesehen. Mit den noch zur Verfügung stehenden Mitteln sind alle bewilligten und noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen zu realisieren. Infolge von Kostensteigerungen oder Verzögerungen ergeben sich hier große Unsicherheiten. Ein Abbruch von Maßnahmen und daraus resultierende Schadenersatzansprüche sind nicht auszuschließen.

4 Stellungnahmen

- 30 In seiner Stellungnahme teilte das OBA mit, das mit dem gewählten Querschnitt der Erschließungsstraße die regelkonforme Mindestfahrbahnbreite sichergestellt sei. Da die Nordstrandzufahrt auch durch Fahrradfahrer, Fußgänger und Wohnmobile/Caravane genutzt werden sollte, sei die geplante Breite von 6,5 m ausreichend dimensioniert. Dies erfolgte unter Berücksichtigung von Begegnungsverkehr und dem Einsatz von Rettungsfahrzeugen.
- 31 Im Abschlussgespräch erläuterte die LMBV, der Verzicht auf den vormals angedachten Rad-/Gehweg sei in fehlenden Eigenmitteln der Stadt Görlitz begründet. Parkflächen seien nicht Gegenstand der Planung gewesen. Das OBA ergänzte, weder der Bau eines Rad-/Gehweges noch die Anlage von Parkflächen sei vorliegend über den Zuwendungsbescheid abgedeckt. Eine entsprechende Finanzierung habe die Stadt Görlitz abzusichern.

- 32 Weiter teilte das OBA mit, es habe im Rahmen des nachlaufenden Controllings für alle Projekte die Prüfung der Einhaltung der Zweckbestimmung festgelegt. Diese Prüfung beinhalte die Eigenerklärung des Vorhabenträgers und Vor-Ort-Kontrollen in gebotenum Umfang. Ein Verstoß gegen die Zweckbestimmung könne auch darin begründet liegen, dass der Vorhabenträger die beabsichtigte Folgenutzung nicht vorgenommen habe. Unter diesen Bedingungen prüfe man den (Teil-)Widerruf der Zuwendung.
- 33 Das OBA folgt der Feststellung des SRH in Bezug auf Nichterreichen des Zuwendungszweckes bzw. der Verlorenen Planung für den Überleiter 1, sofern die Planungs-, Bau- und Folgekosten nach Auslaufen des Verwaltungsabkommens in 2027 nicht gesichert seien. Das SMWA erklärte im Abschlussgespräch, der Zeitraum der Inbetriebnahme des Überleiters 1 sei derzeit nicht sicher abschätzbar, da erst die Sanierung der angrenzenden Innenkippe abgeschlossen werden müsse. Diese sei aber als prioritäre Maßnahme eingestuft. Bis zum Einbau der technischen Ausrüstung des Schleusenbauwerkes sehe sich der Freistaat nicht in der Pflicht, Betriebs- und Wartungskosten zu finanzieren. Hierzu stehe man derzeit mit der LMBV in Abstimmung.

5 Schlussbemerkungen

- 34 Der SRH kritisiert die unzureichende Befassung mit der geplanten Nutzung der Erschließungsstraße „Berzdorfer See“. Die nunmehr gewählte Verkehrsführung stellt ein Mischungsprinzip dar, d. h. der Rad-/Fußverkehr wird auf der Fahrbahn mitgeführt. Gemäß geltendem Regelwerk beträgt die Fahrbahnbreite dann 4,5 m bis 5,5 m. Ihr werden keine weiteren Flächen zugerechnet. Eine Fahrbahn von 6,5 m Breite ist demnach überdimensioniert. Dies hätte im Rahmen der Projektsteuerung durch LMBV und Bund-Länder-Geschäftsstelle auffallen müssen.
- 35 Sofern mit der Verbreiterung der Fahrbahn dem Schutzbedürfnis der Radfahrer und Fußgänger Rechnung getragen werden sollte, wäre eine schmalere Fahrbahn mit einem unmittelbar anschließenden Rad-/Gehweg, entsprechend der Vorplanung aus 2007, zu prüfen gewesen. Tatsächlich reduziert sich aufgrund der am Fahrbahnrand eingerichteten Parkflächen die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite auf 4,5 m. Dabei ergeben sich zusätzliche Gefahrenpotenziale für Radfahrer durch das Ein- und Aussteigen aus den parkenden Fahrzeugen.
- 36 Der SRH sieht das fehlende maßnahmebezogene Controlling durch den Freistaat kritisch. Der Freistaat konnte dadurch trotz vollständiger bzw. überwiegender Finanzierung der Maßnahmen nicht steuernd eingreifen. Auch das vom OBA beschriebene Verfahren des nachlaufenden Controllings zerstreut die Bedenken des SRH nicht. Da im gesamten Zuwendungsverfahren keine Frist für die Umsetzung der Folgenutzung definiert ist, kann die Zweckbindungsfrist ablaufen, bevor die Folgenutzung umgesetzt ist.
- 37 Der SRH begrüßt die Prüfung des (Teil-)Widerrufes der Zuwendung für die mit der Standortverlegung des Campingplatzes nicht benötigten Anlagenteile (Straße, Leitungen, Pumpstation, Stauraumkanal). In die Prüfung der Rückforderungsansprüche sind auch die zweckentfremdet angelegten Parkflächen einzubeziehen.
- 38 Bezüglich der nicht geklärten Finanzierung bereits bewilligter bzw. begonnener Maßnahmen nach Auslaufen des aktuellen Verwaltungsabkommens im Jahr 2027 hält der SRH seine Forderung nach entsprechender Vorsorge durch das SMWA aufrecht. Es begrüßt die Bemühungen des SMWA, zumindest die Finanzierung der Wartungs- und Betriebskosten für den Überleiter 1 bis zum möglichen Einbau der technischen Ausrüstung in das Schleusenbauwerk einzustellen. Ungeachtet dessen sind Projektträgerschaft und Finanzierung der ausstehenden Leistungen aller betroffener Projekte zu klären.