47. - öffentliche - Sitzung

3. Dezember 2020

Magdeburg, Landtagsgebäude

Tagesordnung: **Seite:**

1. a) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des Finanzausgleichsgesetzes

Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3578**

Erarbeitung einer Beschlussempfehlung

b) Gemeindlichen Straßenbau besser unterstützen - Bürger entlasten

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2863**

c) Straßenausbaubeiträge abschaffen, Beitragsmoratorium vorlegen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3867**

d) Beitragsmoratorium zu Straßenausbaubeiträgen sofort umsetzen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/6022**

Erarbeitung einer gemeinsamen Beschlussempfehlung 9

2. a) Transparenz von Beratungsverträgen

Beschluss Landtag - **Drs. 7/322**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/614**

b) Zukunft des Zentrale-Orte-Systems

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/117**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 13

3. a) Aktueller Bericht zur Sperrung der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke in Magdeburg-Herrenkrug im Jahr 2021

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/90**

b) Umfassende Sanierung Eisenbahnbrücke zwischen Magdeburg-Neustadt und Magdeburg Herrenkrug

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/108**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 31

4. Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt weiter stärken

Beschluss Landtag - **Drs. 7/104**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/254**

Berichterstattung durch die Deutsche Bahn AG, Beratung 39

5. Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/110**

Berichterstattung durch die Deutsche Bahn AG, Beratung 41

6. Modernisierung des Regionalverkehrs der DB AG

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/101**

Berichterstattung durch die Deutsche Bahn AG, Beratung 43

7. Planungen zum hochwassergerechten Umbau der B246a südlich von Plötzky

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/106**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 45

8. a) Landesweites Azubi-Ticket einführen: Gerechtigkeit bei Fahrtkosten für alle Auszubildenden und Studierenden

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2867**

b) Azubi-Ticket anschieben: Kreise und Städte bei Modellprojekten unterstützen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3972**

c) Einführung eines Azubi-Tickets

Selbstbefassung Fraktion CDU - **ADrs. 7/LEV/52**

d) Stand Einführung Azubi-Ticket

Selbstbefassung Fraktion DIE LINKE - **ADrs. 7/LEV/113**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 49

9. a) Der Zustand der Alleen und Baumreihen in Sachsen-Anhalt

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **Drs. 7/3178**

Antwort Landesregierung - **Drs. 7/3634**

Unterrichtung Landtagspräsidentin - **Drs. 7/3762**

Entschließungsantrag Fraktion AfD - **Drs. 7/4194**

b) Alleenschutz und Alleenentwicklung in Sachsen-Anhalt

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/4247**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 51

10. Artenschutz im Rahmen der B 6n

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/123**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 55

11. Fahrverbote, Grenzwerte - Zweifel an der Methodik der Schadstoffmessung

Antrag Fraktion AfD - **Drs. 7/3965**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 57

12. Auswirkungen der Coronakrise auf den öffentlichen Nahverkehr von Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktion CDU - **ADrs. 7/LEV/112**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 59

14. Verschiedenes

Verständigung zum Umgang mit Dokumenten 63

Nächste Sitzung 63

Anwesende:

Ausschussmitglieder:

Abg. Matthias Büttner, Vorsitzender	AfD
Abg. Frank Bommersbach	CDU
Abg. Hardy Peter Güssau	CDU
Abg. Frank Scheurell	CDU
Abg. Daniel Sturm	CDU
Abg. Daniel Szarata	CDU
Abg. Willi Mittelstädt	AfD
Abg. Tobias Rausch	AfD
Abg. Guido Henke	DIE LINKE
Abg. Doreen Hildebrandt	DIE LINKE
Abg. Dr. Falko Grube	SPD
Abg. Dr. Andreas Schmidt	SPD
Abg. Dorothea Frederking (i. V. d. Abg. Cornelia Lüddemann)	GRÜNE

Von der Landesregierung:

vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz

Niederschrift:

Stenografischer Dienst

Vorsitzender Matthias Büttner eröffnet den öffentlichen Teil der Sitzung um 10:02 Uhr und ruft in Erinnerung, dass die Sitzordnung in den Beratungsräumen der aktuellen Lage angepasst worden sei. Um bei einer Platzierung der Abgeordneten den durch Allgemeinverfügung vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50 m gewährleisten zu können, sei eine veränderte Sitzordnung gewählt worden, so der Vorsitzende.

Er stellt sodann die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Abg. Dr. Falko Grube (SPD) beantragt, die in der Einladung unter Tagesordnungspunkt 4 - Schieneninfrastruktur im Land erhalten und Ausbau fordern - und 6 - Veräußerung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt - vorgesehenen Beratungen von der Tagesordnung zu nehmen und die Tagesordnungspunkte 11 bis 14 gemeinsam zu beraten.

Er lässt wissen, dass die SPD-Fraktion den Tagesordnungspunkt 18 - Auslegung der StVO in Bezug auf die Ausweisung von Tempo-30-km/h-Strecken vor sozialen Einrichtungen - zurückstellen wolle. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Abg. Guido Henke (Fraktion DIE LINKE) spricht sich dafür aus, den Tagesordnungspunkt 4 nicht von der Tagesordnung zu nehmen.

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag des Abg. Dr. Falko Grube zu und kommt überein, die Tagesordnungspunkte 4 und 6 in der nächsten Sitzung auf die Tagesordnung zu setzen.

Abg. Tobias Rausch (AfD) beantragt, den Tagesordnungspunkt 7 - Umgestaltung des Bahnhofes Magdeburg - zu vertagen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) führt an, im Nasa-Beirat, in dem alle Fraktionen vertreten seien, werde regelmäßig sehr umfänglich über dieses Thema berichtet, weshalb er sich dafür ausspreche, den Antrag in der ADrs. 7/LEV/93 für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss** erklärt den Antrag in der **ADrs. 7/LEV/ 93** für erledigt.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

a) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des Finanzausgleichsgesetzes

Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3578**

b) Gemeindlichen Straßenbau besser unterstützen - Bürger entlasten

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2863**

c) Straßenausbaubeiträge abschaffen, Beitragsmoratorium vorlegen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3867**

d) Beitragsmoratorium zu Straßenausbaubeiträgen sofort umsetzen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/6022**

1 a) Der Gesetzentwurf in der **Drs. 7/3578** wurde in der 59. Sitzung am 21. November 2018 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Inneres und Sport und zur Mitberatung an den Ausschuss für Finanzen und den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

Unter **Vorlage 7** liegt hierzu die vorläufige Beschlussempfehlung des federführenden Innenausschusses vor, in der er die Ablehnung des Gesetzentwurfs empfiehlt.

1 b) Der Antrag in der **Drs. 7/2863** wurde in der 49. Sitzung des Landtages am 25. Mai 2018 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Inneres und Sport sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Finanzen und den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen. Zu diesem Antrag liegen die **Vorlagen 1 bis 5** vor.

1 c) Der Antrag der Fraktion DIE LINKE in der **Drs. 7/3867** wurde in der 65. Sitzung des Landtages am 1. Februar 2019 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Inneres und Sport und zur Mitberatung an den Ausschuss für Finanzen und den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

1 d) Der Antrag Fraktion DIE LINKE in der **Drs. 7/6022** wurde in der 101. Sitzung des Landtages am 8. Mai 2020 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Inneres und Sport und zur Mitberatung an den Ausschuss für Finanzen überwiesen.

Der federführende Ausschuss hat in seiner 52. Sitzung am 5. November 2020 alle drei zuvor genannten Anträge gemeinsam beraten und dazu eine vorläufige Beschlussempfehlung **(Vorlage 5)** an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr erarbeitet.

In der vorläufigen Beschlussempfehlung empfiehlt der Innenausschuss, die drei Anträge für erledigt zu erklären.

Als Beratungsgrundlage dienen die **Vorlagen 7** und **5.**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt Folgendes aus: Der Ausschuss für Inneres und Sport befasste sich in seiner 52. Sitzung am 5. November 2020 mit dem Themenkreis „Abschaffung der Straßenausbaubeiträge“. Dem waren im Frühjahr und Frühsommer 2020 die Erarbeitung eines Gesetzentwurfes der Koalitionsfraktionen „Gesetz zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge“ - in der Drs. 7/6552 vorausgegangen. Dieser mittlerweile maßgebliche Gesetzentwurf in Bezug auf das Thema „Abschaffung der Straßenausbaubeiträge“ wurde in erster Lesung im Landtag am 10. September 2020 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Inneres und Sport und zur Mitberatung an den Ausschuss für Finanzen überwiesen. Eine Überweisung an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr erfolgte nicht.

Für den hier zu beratenden Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE empfiehlt der federführende Ausschuss für Inneres und Sport, den Gesetzentwurf abzulehnen. Hinsichtlich der drei Anträge der Fraktion DIE LINKE empfiehlt er, diese für erledigt zu erklären.

Im Lichte des oben genannten Gesetzentwurfes der Koalitionsfraktionen zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge kann dieser vorläufigen Beschlussempfehlung des Innenausschusses aus der Sicht der Landesregierung zugestimmt werden. Darüber hinaus ist für das Gesetzgebungsverfahren auch keine Zuständigkeit des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr erkennbar, da es vorrangig um die Änderung des Kommunalabgabengesetzes sowie des Kommunalverfassungsgesetzes geht und auch die Änderung des Gesetzes über den Mehrbelastungsausgleich für kommunale Straßenausbaumaßnahmen nicht im MLV ressortiert.

Ein **Vertreter des Ministeriums für Inneres und Sport** weist darauf hin, dass das Gesetz über den Mehrbelastungsausgleich für kommunale Straßenausbaumaßnahmen geändert werden solle, weil die Parameter, die im ursprünglichen Gesetzentwurf zugrunde gelegt worden seien, verändert werden sollten. Es sei vorgesehen, als Parameter für die Berechnung des Mehrbelastungsausgleichs die Siedlungsfläche heranzuziehen und nicht wie ursprünglich vorgesehen, die Einwohnerzahl, die Straßenlänge und die Fläche.

Die Frage, wer die Zuständigkeit für dieses neu einzuführende Gesetz zum Mehrbelastungsausgleich haben werde, werde unter den beteiligten Ministerien zu klären sein.

> Der **Ausschuss** schließt sich der vorläufigen Beschlussempfehlung des federführenden Innenausschusses **(Vorlage 7)** mit 8 : 3 : 2 Stimmen an.

Der Ausschuss schließt sich der vorläufigen Beschlussempfehlung des federführenden Innenausschusses zu den Drs. 7/2863, 7/3867 und 7/6022 **(Vorlage 5)** mit 8 : 5 : 0 Stimmen an.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

a) Transparenz von Beratungsverträgen

Beschluss Landtag - **Drs. 7/322**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/614**

b) Zukunft des Zentrale-Orte-Systems

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/117**

Als Beratungsgrundlage dient die **Vorlage 125 zur Drs. 7/322** - Übersendung der „Studie zum Zentrale-Orte-System in Sachsen-Anhalt unter dem Aspekt der Bevölkerungsentwicklung“ - Endbericht; Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr vom 14. Juli 2020.

Unter **Vorlage 1** zur ADrs. 7/LEV/117 liegt eine Powerpoint-Präsentation des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vor.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt Folgendes aus: In den vergangenen Jahren brachten die strukturellen Entwicklungen der Landkreise und Gemeinden immer wieder neue Herausforderungen mit sich. Die Zahl der Landkreise reduzierte sich im Jahr 2007 von 21 auf elf. Im Jahr 2011 verringerte sich im Ergebnis der Gemeindegebietsreform die Zahl der Gemeinden von 1 033 auf derzeit 218.

Eine effiziente und nachhaltige Versorgung in ländlichen Räumen kann nur in enger Verbindung mit den Städten als Versorgungskerne gelöst werden. Eine wichtige Grundlage dafür ist das System der Zentralen Orte.

Angesichts des weiter zu erwartenden Bevölkerungsrückganges, vor allem in den ländlich peripheren Räumen, und der zunehmenden Alterung der Bevölkerung und den sich daraus ergebenden Fragen bezüglich der Festlegungen der Raumordnung hatte das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt die Studie „Zentrale-Orte-System in Sachsen-Anhalt unter dem Aspekt der Bevölkerungsentwicklung“ extern vergeben.

Das Ziel der Studie war die Überprüfung der Wirksamkeit des Zentrale-Orte-Systems in Sachsen-Anhalt sowie die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung.

Der **Verfasser der Studie** illustriert sein Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation. Er führt aus, in der Studie sei es um die Weiterentwicklung des Zentrale-Orte-Systems unter dem Aspekt der Bevölkerungsentwicklung gegangen. Es gebe eine

Reihe von methodischen Ansätzen, dies zu untersuchen. Man habe einige Fortschritte erzielt; weil unter anderem für die Bundesraumordnung eine vergleichende Studie konzipiert worden sei, die dann Eingang in die Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Thema Zentrale Orte gefunden habe. Die methodischen Schritte, die dabei entstanden seien, seien seitdem von der MKRO anerkannt worden.

Nunmehr werde ab einem bestimmten Bevölkerungsschwellenwert eine Prädikatisierung oder Hierarchisierung an eine Gemeinde vergeben. Dies werde nicht länger allein von Ausstattungsmerkmalen abhängig gemacht, sondern es sei ein komplexer Vorgang mit multivariater Statistik.

Es sei wichtig zu betonen, dass es nicht ausreiche, wie in der Vergangenheit häufiger geschehen, alle bestehenden Zentralen Orte im Hinblick auf ihre Versorgungs- und Entwicklungsmerkmale zu untersuchen. Vielmehr müssten alle Gemeinden in einem Untersuchungsraum einbezogen werden, um eine Einschätzung der Gravitationskraft potenziell geeigneter Orte zu erhalten. In die Untersuchung seien alle 218 Gemeinden einbezogen worden; denn nur dann sei beurteilbar, welche Ausschlussmerkmale für die einzelnen Hierarchiestufen eines Zentrale-Orte-Systems tatsächlich relevant seien.

Anhand der Präsentation werde auf den ersten Blick erkennbar, dass bestimmte Ausstattungsmerkmale häufiger aufträten als andere. Magdeburg und Halle wiesen beispielsweise alle Ausstattungsmerkmale auf. Aus der natürlichen Abschneidegrenze könne man ableiten, welche Merkmale speziell in Sachsen-Anhalt oberzentral relevant seien. Dies könne in anderen Bundesländern anders sein. Nordrhein-Westfalen verfolge seit einigen Jahren eine Regionalisierungspolitik im Bereich des Hochschulwesens, sodass Hochschulen in Nordrhein-Westfalen kein oberzentrales Merkmal seien. Dies sei in Sachsen-Anhalt anders.

Aus der Empirie sei dann abgeleitet worden, welche Merkmale in Sachsen-Anhalt tatsächlich grund-, mittel- und oberzentral relevant seien. Damit sei es rechtssicher und begründbar und für die Normadressaten nachvollziehbar. Transparenz, Nachvollziehbarkeit, Konsistenz und methodisches Vorgehen seien wichtige Merkmale für die Rechtssicherheit einer Rechtsnorm. Dies hätten die Urteile des Bundesverfassungsgerichts zu Fragen der Zentralen Orte immer wieder gezeigt.

Es sei zudem ein zweiter relativ neuer Baustein untersucht worden, der in der Vergangenheit nicht regelmäßig untersucht worden sei. Es sei nämlich nicht nur untersucht worden, welche Merkmale die Städte hätten, sondern auch welche Fähigkeiten sie hätten, diese Fähigkeiten und Strukturen dauerhaft unterhalten zu können, beispielsweise vor dem Hintergrund der demografischen Veränderungen.

Man habe also die strukturelle, räumliche, demografische und fiskalische Entwicklungsfähigkeit aller Gemeinden untersucht, um beurteilen zu können, welche Gemeinden in

der Lage seien, die Funktionszuweisung, die sie vom Land erhalten hätten, in der Infrastruktur so umzusetzen, dass flächendeckend gleichwertige Lebensverhältnisse gewährleistet werden könnten. Es seien beispielsweise Merkmale, wie Bevölkerungsentwicklung, Alter- und Jugendquotienten, fiskalische Merkmale, beispielsweise Abhängigkeit von Kassenkrediten oder die eigene Steuerkraft bis hin zu Fragen der Arbeitsplatz- und Einzelhandelszentralität untersucht worden.

Im Ergebnis hätten diese drei Merkmale mit einer statistischen Methode in ihrem Gewicht bestimmt werden können. Dies sei ganz wichtig. Wenn man Gewichtungen bei Merkmalen vornehme, dann werde ein Zielsystem benötigt, das entweder politisch legitimiert sei oder aus der Statistik empirisch abgeleitet werden könne. Dies sei der Fall. Man habe ein statistisch abgeleitetes Gewicht bestimmen können, also quasi ein Klärungsgehalt für diese einzelnen Merkmale.

Dann habe man sich Gedanken darüber gemacht, so der Verfasser der Studie, welche Mitversorgungsbeziehungen im Land bestünden. In diesem Zusammenhang seien unter anderem die Berufspendlerverflechtungen, und zwar aller 218 Gemeinden untereinander, untersucht worden. Dabei seien die Normen, die das Land dafür gesetzt habe, beispielsweise die Erreichbarkeit des Mittelzentrums in 30 Minuten mit dem Auto und in 60 Minuten mit dem ÖPNV, berücksichtigt worden.

Im Ergebnis falle auf, dass in vielen Teilräumen dominierende Ausrichtungen existierten. In anderen Räumen lägen sogenannte Poly- oder Mehrfachorientierungen mit vergleichbar starken Anbindungskoeffizienten vor. Es sei nicht verwunderlich, dass Magdeburg als Hauptstadt und Oberzentrum gefolgt von Halle in dieser Hinsicht die größte Bedeutung habe. Danach stelle es sich nicht mehr so eindeutig dar. Dann folgten - dies sei überraschend - Bernburg, Merseburg, Haldensleben, Stendal, Aschersleben und erst dann beispielsweise Dessau.

Diese Untersuchung sei ein wichtiger Schritt, um bestimmen zu können, welche sogenannten Versorgungsbereiche einem Zentralen Ort zugeordnet werden könnten, also für wen Versorgungsleistungen erbracht würden. Es komme also keineswegs darauf an, wie viele Einwohner ein Zentraler Ort habe. Dies sei aber in Sachsen-Anhalt bisher ein Einstufungskriterium gewesen. Dies sei fragwürdig und werde wissenschaftlich sehr stark kritisiert. Zudem sei dies rechtlich angreifbar; denn Schwellenwerte seien laut Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes besonders begründungsbedürftig, allerdings seien sie nicht begründbar, weil sich die derzeit existierenden Schwellenwerte, die übrigens höher seien als in allen anderen Bundesländern, obwohl Sachsen-Anhalt zu den am dünnsten besiedelten Bundesländern gehöre, nicht aus der Empirie ableiten ließen.

Auf der Grundlage der Befähigung der einzelnen Städte, also ihrer Versorgungsmerkmale, aber auch ihrer Entwicklungsfähigkeiten, sei der vorliegende Vorschlag unter-

breitet worden, der gegenüber dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 einige zusätzliche Mittelzentren vorsehe, die aber vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung, aber auch der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und dem Junktim der zu erfüllenden Erreichbarkeit aus raumordnerischer Sicht erforderlich seien, und dies nicht, weil die Gemeinden ein bestimmtes Merkmal aufwiesen, sondern weil es an einer bestimmten Stelle im Raum raumordnerisch erforderlich sei, ein Mittelzentrum zu haben. Dies sei der Kern der Argumentation.

Mit diesem Argument könne man tatsächlich auch gerichtsfest vermeintlich gleiche, also ausstattungsgleiche, Gemeinden, ungleich behandeln. Faktisch werde aber nicht Gleiches ungleich, sondern Ungleiches ungleich behandelt, weil die raumstrukturellen Gegebenheiten in den Teilräumen andere seien. Schönebeck beispielsweise als ein Mittelzentrum, das relativ einwohnerstark und ausstattungsstark sei und sich südöstlich von Magdeburg befinde, habe eine relative Nähe zu Magdeburg. An dieser Stelle im Raum sei es allerdings weniger relevant, ein Mittelzentrum zu haben als beispielsweise in der Altmark, wo bisher nur Stendal und Salzwedel festgelegt seien, weil die Erreichbarkeiten damit allein nicht gewährleistet werden könnten und es in der Altmark gleichzeitig andere Orte gebe, die von ihren Begabungen, aber auch von ihren Potenzialen durchaus in der Lage seien, diese Funktion zu erfüllen.

Für jeden Einzelfall und für jede einzelne Gemeinde, die teilweise mit Blick auf solche Fragestellungen relativ klagefreudig seien, belegen, dass systemgerecht und nicht willkürlich vorgegangen worden sei. Somit könne man sicher sein, dass die Vorschläge gerichtsfest seien.

Es seien insgesamt 32 Mittelbereiche identifiziert worden, wovon 27 relativ eindeutig seien, weil die identifizierten Mittelzentren tatsächlich die Ziele dieser Versorgungsbeziehungen seien und auf keinen anderen stärkeren Ort ausgerichtet seien. Gleichwohl gebe es andere, zum Beispiel Merseburg in der Nähe von Halle, für die dies nicht gelte. Merseburg sei auf Halle ausgerichtet, aber trotzdem bereichsbildend. Es gebe quasi ein zweistufiges Beziehungsgeflecht, insbesondere aus dem Süden von Merseburg.

Gardelegen und Zerbst selbst seien nicht bereichsbildend, aber auch auf keinen anderen erreichbaren Ort ausgerichtet. Daran werde eine Konsequenz der Erreichbarkeitsnorm deutlich. Diese beiden Orte werden also benötigt, weil ansonsten Lücken in der Versorgungsqualität entstünden.

Mit dieser Methodik sei man in der Lage, dies nachvollziehbar zu begründen. Dies sei mit dem starren Bevölkerungsschwellenwert nicht möglich.

Die Orte Beetzendorf und Seehausen seien in Funktionsteilung mit Klötze bzw. Osterburg in der Lage, diese Versorgungsqualität zu gewährleisten, sodass dort entsprechende Prädikatisierungen vorgeschlagen würden.

Daneben gebe es einen Sonderfall, nämlich Havelberg. Dort müsse über andere Lösungen nachgedacht werden, etwa über temporäre mobile Angebotsformen. Dies habe mit der Barrierewirkung der Elbe zu tun.

Mit Blick auf die Oberzentren herrsche eine Situation vor, die relativ ungewöhnlich sei; denn es gebe fünf Planungsgemeinschaften und lediglich drei Oberzentren. Die reine Lehre sehe vor, dass ein Regionalplanungsraum ein Oberzentrum habe. Die reine Lehre müsse natürlich mit der Realität nicht unbedingt übereinstimmen, allerdings habe er im Rahmen der Analyse festgestellt - dies habe er seit vielen Jahren gemutmaßt und bereits vor zwölf Jahren angeregt -, dass die drei einwohnerstärksten Orte mit Blick auf ihre oberzentrale Funktion herausragten. Wenn man überhaupt von einer Abschneidegrenze sprechen wolle, dann liege diese eher zwischen Stendal und Halberstadt, aber keinesfalls zwischen Dessau und Stendal.

Stendal sei eine relativ einwohnerschwache Stadt und habe einen sehr großen oberzentralen Einzugsbereich. Diese Funktion übernehme sie für die gesamte Altmark. Magdeburg könne diese Funktion vor dem Hintergrund der gegebenen Erreichbarkeitsnorm für den nördlichen Bereich der Altmark nicht erfüllen.

Gleichzeitig herrsche im Harz mit Blick auf die Erreichbarkeitsdefizite eine ähnliche Situation vor. Selbst Halberstadt als der stärkste der drei Orte habe bestimmte Funktionsschwächen. Interessant sei aber, dass diese Funktionsschwächen vollumfänglich ausgeglichen werden könnten, wenn Wernigerode und Quedlinburg einbezogen würden. Dies sei auch mit Blick auf die Erreichbarkeit und die Orientierung aufeinander relativ umfangreich untersucht worden. Die Voraussetzungen für eine Funktionsteilung bzw. ein funktionsteiliges Oberzentrum für die Planungsgemeinschaft Harz seien sehr gut.

Dieses Modell wäre keineswegs bundesweit einmalig. Dieses Modell würde relativ viele Probleme lösen, unter anderem auch die, die entstünden, wenn Teilfunktionen vergeben würden. Dort gebe es teilweise mittelzentrale und oberzentrale Teilfunktionen, was durchaus problematisch sei, weil diese mittelzentralen und oberzentralen Teilfunktionen keinen eigenen Oberbereich hätten und dies automatisch Rechtsunsicherheiten hervorrufe, insbesondere in der Anwendung des sogenannten Kongruenzgebots, also der Steuerung des großflächigen Einzelhandels.

Deswegen seien Teilfunktionen eher kritisch zu hinterfragen. In diesem Fall seien sie nicht erforderlich, weil diese Festlegung des Oberzentrums Halberstadt, Wernigerode, Quedlinburg einerseits und Stendal andererseits wissenschaftlich uneingeschränkt unterstrichen werden könne.

Der Powerpoint-Präsentation seien aus diesem Vorschlag abgeleitete Erreichbarkeitsuntersuchungen zu entnehmen. In diesem Fall sei ersichtlich, dass damit die Teilräume

Harz und Altmark weitestgehend abgedeckt seien. Im Bereich des Nordwestens des Altmarkkreises Salzwedel sei eine Lücke. An dieser Stelle müsse über die Ländergrenzen hinaus geschaut werden. Relativ dicht an der Westgrenze dieses Landkreises befinde sich die Stadt Wolfsburg, weshalb nicht davon ausgegangen werden könne, dass es in diesem Raum ein oberzentrales Versorgungsdefizit geben würde.

Zudem seien die Oberbereiche thematisiert worden, wohl wissend, dass es an dieser Stelle problematisch sei, weil ein Regionalplanungsraum in Sachsen-Anhalt aus mindestens zwei Landkreisen bestehen müsse. Dies habe dazu geführt, dass der Landkreis Mansfeld-Südharz geteilt worden sei. Dies sei eine durchaus problematische Situation, weil aus diesem Landkreis eigentlich die Erreichbarkeit nach Halle besser ist als nach Halberstadt. An dieser Stelle müsse darüber nachgedacht werden, ob die Planungsgemeinschaften neu zugeschnitten werden sollten.

Auf die Bitte des Ministeriums hin habe man eine Reihe von Fragen beantwortet bzw. Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Zentrale-Orte-Systems beginnend mit der Frage, wie die Kriterien Tragfähigkeit und Erreichbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt und in der Zukunft zu beurteilen seien, gegeben. Es sei festgestellt worden, dass die Bevölkerungsschwellenwerte so, wie sie derzeit existierten, nicht begründbar seien. Man habe, aus der Empirie abgeleitet, andere Werte gefunden. Im Grunde genommen seien diese Einwohnerschwellenwerte nicht erforderlich, weil die Festlegung von zentraler Oberfunktion gänzlich ohne Einwohnerschwellenwerte begründbar sei, nämlich über die Gravitationskraft und die Entwicklungsfähigkeit der Orte und über das raumordnerische Erfordernis zur Gewährleistung bestimmter Erreichbarkeitsschwellenwerte.

Dieser Stellvertreterindikator Einwohnerschwellenwert sei nicht erforderlich, um das begründen zu können. Er führe an dieser Stelle auch nicht weiter, weil er zu relativ schwierigen Einzelfallentscheidungen nötigt, wie an der Begründung des LEP 2010 deutlich werde. Diese Einwohnerschwellenwerte seien nicht nur nicht erforderlich, sondern sogar hinderlich, um Atypien sachgerecht begründen zu können.

Zudem bestehe kein Kausalzusammenhang zwischen Bevölkerung und Tragfähigkeit. Es sei nicht zwingend so, dass eine einwohnerstärkere Stadt tragfähiger sei. Vielmehr hänge dies von ihrer Lage im Raum und von der Mitversorgungsfunktion, die sie für Dritte übernehme, ab. Dies sei bei Stendal sehr ausgeprägt. Stendal selbst habe weitaus weniger Einwohner als Dessau, aber einen vergleichbar großen Versorgungsraum. Dies sei letztendlich der entscheidende Faktor dafür, dass die oberzentrale Gravitationskraft von Stendal annährend so groß sei wie die von Dessau. Die Gravitation werde in diesem Fall durch die Qualität der Merkmale bestimmt, die aus der statistischen Analyse für Oberzentren als relevant erachtet worden seien. Diese Merkmale seien in Stendal vollumfänglich vorhanden. Es handele sich zwar nicht um fünf oder zehn Einrichtungen, aber darauf komme es an dieser Stelle nicht an.

Dann sei die Frage aufgeworfen worden, wie die Kriterien vor dem Hintergrund der rückläufigen Bevölkerungszahlen anzupassen seien. Man könne festhalten, dass für die rechtssichere Festlegung Zentraler Orte gerade unter Schrumpfungsbedingungen die Festlegung normativer Versorgungsbereiche erforderlich sei; denn nur dann könne die Bestimmbarkeit von Zielen der Raumordnung gewährleistet werden und nicht allein dadurch, dass bestimmte Zentrale Orte Anspruch auf eine Funktionszuweisung hätten, allein weil sie eine bestimmte Einwohnerzahl oder Ausstattungsqualität aufwiesen. Diese Prüfung der raumordnerischen Erforderlichkeit, die sich aus der spezifischen Lage eines Orts im Raum ergebe, ändere sich auch nicht unter Schrumpfungsbedingungen, sondern sie werde noch bedeutsamer.

Deswegen sollten alle Merkmale des Zielsystems, die festlegungsrelevant seien, aus der Sicht des Plan- bzw. Gesetzgebers im Zentrale-Orte-Kapitel zusammengefasst werden. Dies sei derzeit nicht der Fall; vielmehr fänden sich viele Merkmale im Kapitel zur Daseinsvorsorge. Zudem sei zu empfehlen, alle Merkmale direkt in Form von Plansätzen im Zielsystem abzubilden und nicht in den Begründungen, da dies rechtssicherer sei. Die Rechtssicherheit gehe von einem Plansatz selbst aus und nicht von seiner Begründung.

Die Relevanz, die gerade vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung mit der Entwicklungsfähigkeit von Orten verbunden werde, sollte sich im Zielsystem des LEP wiederfinden. Deswegen sei für den neuen LEP ein neues Ziel vorgeschlagen worden, nämlich das Zentrale Orte auch hinsichtlich ihrer fiskalischen, demografischen und raumstrukturellen Merkmale so zu entwickeln seien, dass sie ihre überörtlichen Versorgungsaufgaben langfristig erfüllen könnten.

Zudem sollten die jetzt existierenden Ziele zu den drei Hierarchiestufen überdacht werden, um die Landesplanung in die Lage zu versetzen, für jeden Einzelfall systemgerechte Festlegungen Zentraler Orte rechtssicher vornehmen zu können. Deswegen sollten das Kriterium der räumlichen Lage und die Fähigkeit, diese Entwicklungspotenziale für den Versorgungsbereich wirken und ins Spiel bringen zu können, in den Plansatz aufgenommen werden, und all dies vor dem Hintergrund einer rechtssicheren und systemgerechten Festlegung im Einzelfall.

Des Weiteren sei die Frage gestellt worden, wie in diesem Zusammenhang definiert werden sollte, welche Anforderungen an den zentralörtlichen Bereich zu knüpfen seien. An dieser Stelle sei ebenfalls ein neues Ziel vorgeschlagen worden, nämlich, dass Versorgungsbereiche der Zentralen Orte diejenigen Räume sein sollten, für die der jeweilige Zentrale Orte übergemeindliche Versorgungsaufgaben zu erfüllen habe. Dies sei keineswegs banal, weil sich die Relevanz einer Gemeinde erst aus dieser Mitversorgungsfunktion ergebe.

In diesem Zusammenhang sei aufgefallen, dass im jetzigen LEP eine Kollisionsnorm fehle, nämlich mit Blick auf das Verhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Dies sei aber erforderlich, um Erreichbarkeit und Tragfähigkeit rechtssicher untereinander abwägen zu können bzw. festlegen zu können, dass die Erreichbarkeit im Zweifelsfall der Tragfähigkeit vorgezogen werde.

Beide Erreichbarkeitsschwellenwerte sollten als Alternativen verstanden werden. Wenn die Anforderung formuliert werden würde, dass sowohl der MIV als auch der ÖV gleichermaßen gewährleistet sein müssten, um einen Zentralen Ort festlegen zu können, dann entstünden sehr große Versorgungsräume, womit große Probleme der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse verbunden wären, weil viele Orte eben nicht gleichermaßen mit dem ÖV oder dem MIV erreichbar seien. Deshalb sollte eine Oderformulierung gewählt werden. Bisher sei nicht klar definiert, in welchem Verhältnis die beiden zueinander stünden.

Des Weiteren sei die Frage gestellt worden, welche Entwicklung bei Anhalten der Trends für die Mittel- oder Oberzentren zu erwarten sei und welche Zukunftsperspektiven bestünden. Das vorgeschlagene System von Ober- und Mittelzentren würde dem Versorgungsauftrag der Gleichwertigkeit vollumfänglich Rechnung tragen, da die Netzdichte gegenüber dem jetzigen System Zentrale Orte substanziell erhöht werden würde.

Die Zukunftsperspektive, soweit dies auf der Grundlage der vorliegenden demografischen Daten zu überblicken sei, sei mindestens bis zum Jahr 2030 für dieses neu vorgeschlagene System Zentrale Orte als gut zu bezeichnen. Es setzt aber voraus, dass das Zentrale-Orte-System auch bei weiteren Standortentscheidungen konsequent angewandt werde.

Der kommunale Finanzausgleich sehe einen sogenannten Vervielfältigungsfaktor für Zentrale Orte oder für Einwohner von Zentralen Orten vor, der sich positiv auf die Stabilisierung der Infrastruktur in diesen Orten auswirken würde, vor allen Dingen dann, wenn dieser Vervielfältigungsfaktor nicht auf den Zentralen Ort, sondern auf den Einwohnermittelbereich bezogen werden würde; denn erst dadurch legitimiert sich dieser Mehrbelastungsausgleich. Dieser entstehe nicht dadurch, dass Infrastruktur für die eigenen Einwohner vorgehalten werden müsse, sondern für die weiteren Gemeinden. In Rheinland-Pfalz werde bereits so vorgegangen.

Eine Ausdünnung des Netzes oder eine Weiterführung des jetzigen Zentrale-Orte-Systems könne ohne erhebliche Beeinträchtigung einer zumutbaren Erreichbarkeit und damit der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse nicht befürwortet werden.

Mit Blick auf die dünn besiedelten Landesteile mit Versorgungslücken und die Frage, wie das System weiter entwickelt werden könne, um den Anforderungen gerecht zu werden, führt der Verfasser der Studie aus, Versorgungslücken seien immer dann gegeben, wenn es Orte gebe, von denen ein Zentraler Ort oder ein höherrangiger Zentraler Ort nicht innerhalb eines definierten Erreichbarkeitsstandards erreichbar sei oder wenn diese Zentralen Orte, die erreichbar seien, ihren Funktionen nicht gerecht werden könnten.

Dies sei bei dem vorgelegten Vorschlag lediglich in wenigen Einzelfällen der Fall, beispielsweise bei Havelberg. Wenn Funktionsteilungen vorgesehen würden, die im Zweifel zusätzlich vorschlagen würden, dann sei es wichtig, die gemeinsame Funktionswahrnehmung an Voraussetzungen zu knüpfen, nämlich, dass die Versorgungskerne, die zusammenarbeiten sollten, untereinander erreichbar sein müssten und das ein Funktionsergänzungspotenzial vorhanden sein sollte. Sie dürften also nicht die gleichen Stärken und Schwächen haben. Dies sei aber in den vorgeschlagenen Fällen der Fall.

In Bezug auf die Frage, welche Maßnahmen zur Sicherung der Grundversorgung beitragen könnten, gebe es ein Ziel, das die Zentralen Orte im ländlichen Raum stärken solle, aber keine Plansätze, die die Tragfähigkeitsstandards der Fachplanungsträger beträfen. Diese könnten gegebenenfalls gezielt abgesenkt werden, beispielsweise in dem Klassenteiler verändert würden, wie in bestimmten dünn besiedelten Räumen in Bayern, in denen Schulen mit weniger Kindern möglich würden, oder aber die Zulassung von mobilen oder temporären Angebotsformen, wie etwa die Arztassistentin „Verah“.

Natürlich gebe es kein Patentrezept für das Thema dünnbesiedelte Räume. Gleichwohl gebe es zu bedenken, dass über den kommunalen Finanzausgleich und die vorgeschlagenen Funktionsteilungen in den besonders dünn besiedelten Landesteilen durchaus Potenziale bestünden bzw. entstehen würden, um die Funktionen, die dort vorgehalten würden, zu stärken. Gerade mit Blick auf die Funktionsteilung bestehe die Möglichkeit, die vorhandene Infrastruktur gezielt in unterschiedliche Richtungen weiter zu qualifizieren, um sie insgesamt zu stärken.

Dann sei die Frage untersucht worden, wie die Mittel- und Grundzentren im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden räumlich abzugrenzen seien. Diesbezüglich sei eine relativ aufwendige sogenannte Kerndichteanalyse durchgeführt worden. Es sei untersucht worden, wo die Versorgungsmerkmale georeferenziert im Raum vorzufinden seien. Zudem habe man sich die Frage gestellt, ob es diese Infrastrukturcluster, also die räumliche Bündelung gebe. Es handele sich gerade bei den größeren Städten nicht immer nur um ein Infrastrukturcluster, auch bei kleineren Städten seien multipolare Situationen zu verzeichnen. Wichtig sei es, dafür Sorge zu tragen, dass die Ansiedlungen neuer Infrastrukturen lediglich in diesen Versorgungsclustern erfolgten und

nicht außerhalb, damit die Stärkung der Konzentrationswirkung des Zentrale-Orte-Systems und die Erreichbarkeit gerade mit dem ÖV gewährleistet werden könne. Der ÖV könne nur dann leistungsfähig betrieben werden, wenn es Infrastrukturcluster gebe, in denen man mehrere Erledigungen gleichzeitig realisieren könne.

Mit Blick auf die Ansiedlung von Einzelhandel sei festgestellt worden, dass es in diesem Zusammenhang durchaus Probleme gebe. Gerade in Halle und Magdeburg gebe es städtebaulich nicht integrierte Lagen, die hätten vermieden werden können, wenn man die Zentralen Orte auf diese Weise abgegrenzt hätte, also auch Magdeburg und Halle. Innerhalb dieser Oberzentren könnten durchaus auch Paarräume identifiziert werden, in denen ein großflächiger Einzelhandel nicht zulässig sein sollte. Dies sei eine relativ gute und rechtssichere Möglichkeit, um dies zu verhindern.

Der Verfasser der Studie schließt, das gemeinsam mit der Planungsgemeinschaft Harz und den Städten Quedlinburg, Halberstadt und Wernigerode initiierte Forschungsprojekt im Zusammenhang mit der oberzentralen Funktionsteilung sei vom Bundesforschungsministerium als Bestes von 104 Projekten ausgewählt worden. Für dieses Projekt, das drei bis fünf Jahre umfassen werde, stünden voraussichtlich Mittel in Höhe von ca. einer Million Euro zur Verfügung. Dieses Projekt werde voraussichtlich in der Mitte des nächsten Jahres beginnen.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) merkt an, in der Studie finde sich die Empfehlung, als Grundzentrum nur solche Gemeinden zu bestimmen,

> *„die aufgrund ihrer räumlichen Lage der zu versorgenden Bevölkerung der Standortgemeinde und ihres Nachbarbereichs sowie ihrer funktionalen Ausstattung in der Lage sind, die übergemeindlichen täglichen Aufgaben der Daseinsvorsorge langfristig flächendeckend zu erfüllen.“*

Diese Aussage sei so interpretiert worden, dass Grundzentren größer als die Gemeinde selbst sein sollten. Dies hätte zur Folge, dass bei einer solchen Anpassung der regionalen Entwicklungspläne zahlreiche bisherige Grundzentren nicht erneut ausgewiesen werden könnten.

Sie möchte wissen, ob diese Schlussfolgerung richtig sei und welche Folgen sich gegebenenfalls daraus ergeben würden.

Der **Verfasser der Studie** legt dar, diese Schlussfolgerung sei nicht richtig. Die Grundüberlegungen bei der Zentrale-Orte-Systematik sei immer die, dass eine Mitversorgung erfolge. Gleichwohl seien durch die letzte Gemeindegebietsreform in Sachsen-Anhalt viele Nahbereiche eingemeindet worden. Vor der letzten Gebietsreform, als es noch eine vierstellige Zahl von Gemeinden gegeben habe, wäre diese Aussage un-

eingeschränkt richtig gewesen. Nunmehr gebe es eine Reihe von Gemeinden, die sich selbst versorgten und die auf sich selbst orientiert seien. Sie seien also in der Lage für die eigene Bevölkerung und für die Bevölkerung der eingemeindeten ehemals selbstständigen Gemeinden, ihre eigenen zentralen Güter und Dienstleistungen anzubieten.

Die Überörtlichkeit müsse man in diesem Sinne so verstehen, dass es sich um mehr als einen grundzentralen Cluster handele und es andere gebe, die mitversorgt würden. Viele Gemeinden verfügten über eine Vielzahl solcher Infrastrukturcluster, die unterschiedliche Funktionen übernähmen. Ein gutes Beispiel hierfür seien die Orte Klötze und Gardelegen.

Gardelegen sei eine der flächenmäßig größten Gemeinden in Deutschland, wobei keine weiteren Städte auf mittelzentraler Ebene mitversorgt werden müssten, weil sie eingemeindet worden seien und nunmehr kommunalrechtlich zu Gardelegen gehörten. Dies würde also nicht zwingend eine Ausdünnung des Netzes der Grundzentren bedeuten, aber eine rechtlich wichtige Vereinheitlichung der Festlegungskriterien, die jetzt zwischen den einzelnen Planungsgemeinschaften sehr unterschiedlich gehandhabt würden. Dies sei einer der Gründe dafür, dass mit Blick auf die Abgrenzung Zentraler Orte habe einen Vorschlag unterbreitet werden sollen. Zentrale Orte seien keineswegs deckungsgleich mit den Gemeinden, sondern lediglich der Infrastrukturcluster, der diese Funktion tatsächlich anbiete oder gewährleiste.

Auf eine Frage des **Abg. Daniel Szarata (CDU)** antwortet der **Verfasser der Studie,** im Rahmen des Forschungsprogramms des Bundesforschungsministerium mit dem Titel „Kommunen innovativ“ werde ein Projekt durchgeführt, in dessen Rahmen die Konsequenzen einer Funktionsteilung zwischen den Städten Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode konzeptionell durchdacht, in einen Entwurf eines Vertragswerks überführt und mit Blick auf die Frage, wie diese Städte zur gemeinsamen Erfüllung dieser Funktion zusammenarbeiten könnten, untersucht. Dieses Projekt sei relativ unabhängig davon, ob sie tatsächlich Oberzentrum würden. Vielmehr sei es so zu verstehen, dass mit dieser Entwicklung, die eingeleitet werde, etwas für die Region erreicht werden solle, was eventuell im planungspolitischen Nachgang gewürdigt werden könne.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) fragt, welche Bedeutung es für die Regionalen Planungsgemeinschaften bzw. für die Regionalen Entwicklungspläne habe, wenn Mittel- und Oberzentren in den LEP Eingang fänden.

Der **Verfasser der Studie** antwortet, in Abhängigkeit von konkreten landesplanungsgesetzlichen Regelungen und anderen Regelungen im kommunalen Finanzausgleich und in den Fachgesetzen gebe es unterschiedlichste Steuerungswirkungen, die davon ausgingen, beispielsweise die Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Diese sei

mit dem Kongruenzgebot darauf ausgerichtet, dass die Größe der Einrichtungen der Kaufkraft in einem Versorgungsraum entsprechen müsse, damit sich die Einrichtungen nicht gegenseitig Konkurrenz machten. Hierfür sei es erforderlich, die Versorgungsräume zu definieren. Dies sei nicht vollumfänglich der Fall. Damit bestehe bei Standortansiedlungen die Möglichkeit, einen ruinösen Wettbewerb zwischen unterschiedlichsten Gemeinden zu verhindern.

Daneben gebe es in unterschiedlichen Fachgesetzen sogenannte Raumordnungsklauseln, beispielsweise in Schulgesetzen, in Krankenhausgesetzen und in ÖPNV-Gesetzen. Die Infrastrukturentscheidungen der Fachplanungen sollten daran orientiert sein, welchen zentralörtlichen Status die Gemeinde, in der eine Einrichtung, beispielsweise eine weiterführende Schule, ein Krankenhaus oder eine Hochschule etc., entstehen solle, habe.

Zudem sehe der kommunale Finanzausgleich des Landes Sachsen-Anhalt eine Einwohnerveredelung vor. Der Finanzausgleich sehe Schlüsselzuweisungen vor, die sich in der Grundkalkulation an der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner orientierten, wobei dann für jede Einwohnerin oder jeden Einwohner in einem Mittel- und Oberzentrum mehr Mittel ausgereicht würden als für Einwohnerinnen und Einwohner eines Grundzentrums bzw. nicht zentralen Ortes. Hierbei handele es sich um eine bewusste landespolitische Steuerungsentscheidung, die dazu diene, Ankerpunkte im ländlichen Raum aufrechtzuerhalten. Das Zentrale-Orte-System trage dazu bei, dass die Ziele räumlich gebündelt würden. Dies sei eine Grundvoraussetzung, um einen leistungsfähigen ÖV betreiben zu können.

Abg. Tobias Rausch (AfD) wirft die Frage auf, ob die Landflucht in einem ländlich geprägten Kreis, zum Beispiel im Altmarkkreis Salzwedel, in Stendal, im Jerichower Land oder in Anhalt-Bitterfeld, weiter vorangetrieben werde, wenn mehr Gemeinden zu Ober- oder Mittelzentren würden.

Der **Verfasser der Studie** äußert, Stendal und Genthin seien Teile des ländlichen Raumes und die Alternative wäre nicht die Landflucht nach Genthin oder Salzwedel, sondern nach Wolfsburg, Berlin oder Leipzig. Die Grundidee des Zentrale-Orte-Systems bestehe darin, gleichmäßig im Raum verteilte Ankerpunkte zu stärken, die dazu führten, dass die Lebensqualität im ländlichen Raum erhalten bleibe.

Dies sei allerdings nicht möglich, wenn jede kleine Splittersiedlung unterstützt werde und versucht werde, Infrastruktur aufrechtzuerhalten; denn dafür reichten die Ressourcen nicht aus. Zudem würde eine flächendeckende Verteilung von Entwicklung im Raum viele andere Kosten erzeugen, unter anderem aufgrund der Tatsache, dass die Infrastruktur am Ende überall unterausgelastet sein würde.

Deswegen sei es aus unterschiedlichen fiskalpolitischen, klimapolitischen, aber auch raumordnungspolitischen Gründen sinnvoll, eine Bündelung vorzunehmen.

Die **Vertreterin des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** illustriert ihr Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation **(Vorlage 1).** Sie führt aus, Hintergrund der Studie sei der Umstand gewesen, dass strukturelle Entwicklungen in den Landkreisen und Kommunen zahlreiche neue Herausforderungen auch in Bezug auf die Daseinsvorsorge mit sich gebracht hätten und eine effiziente und nachhaltige Versorgung, insbesondere im ländlichen Raum, unabdingbar mit den Zentralen Orten als Versorgungskern verbunden seien.

Insofern stelle das System der Zentralen Orte eine Grundvoraussetzung dar. Der Zentrale Ort, dies sei ganz entscheidend, sei nicht mit der politischen Gemeinde gleichzusetzen, sondern diese sei im Landesentwicklungsplan und im Landesentwicklungsgesetz als ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil definiert. Er nehme darüber hinaus eine überörtliche Bedeutung wahr. Somit versorge er nicht nur die Bevölkerung im zentralen Ort selbst, sondern auch im zu versorgenden Bereich der Umlandgemeinden.

Die Thematik der Zentralen Orte sei in Kapitel 2.1 des Landesentwicklungsplans eindeutig definiert. Es müsse deutlich werden, dass das Zentrale-Orte-System keinen Selbstzweck verfolge, sondern der nachhaltigen Daseinsvorsorge und der Gewährleistung der Daseinsvorsorge diene. Dies sei ein ganz entscheidender Punkt.

Insofern habe der Landesentwicklungsplan verschiedene Kriterien zur Bestimmung von Zentralen Orten definiert, nämlich wirtschaftliche Tragfähigkeit, Erreichbarkeit und typische Ausstattungsmerkmale für Zentrale Orte.

Die Tragfähigkeit werde durch die Strukturmerkmale Einwohner im Verflechtungsbereich bestimmt. Beispielhaft sei ein Mittelzentrum zu nennen, das in der Regel über mehr als 20 000 Einwohner im Ort selbst verfügen solle und darüber hinaus 50 000 Einwohnerinnen und Einwohner im Verflechtungsbereich versorgen könne. Dies sei im aktuell geltenden LEP geregelt. Mit Blick auf die Erreichbarkeit solle beispielsweise ein Mittelzentrum mit dem Pkw in 30 Minuten erreichbar sein und mit dem ÖPNV in 60 Minuten.

Darüber hinaus seien im LEP typische Ausstattungsmerkmale aufgegriffen worden. Der Hintergrund sei, dass das Oberzentrum den spezialisierten und höheren Bedarf decke, Mittelzentren währenddessen den gehobenen Bedarf und Grundzentren Einrichtung vorhielten, die der Grundversorgung der Bevölkerung dienten. Insofern seien die typischen Ausstattungsmerkmale im aktuell geltenden LEP aufgeführt worden.

Dies führe dazu, dass im Rahmen dieser Studie die bisherigen Kriterien analysiert und bewertet worden seien und darüber hinaus mögliche weitere Ausweisungskriterien entwickelt werden sollten.

Es sei ganz entscheidend, dass die Verflechtungsbereiche von Ober- und Mittelzentren insofern charakterisiert seien, als dass an dieser Stelle lediglich Einwohnerschwellenwerte angegeben seien, die Bereiche aber nicht klar abgegrenzt seien. Dies sei ein weiterer Schwerpunkt dieser Studie gewesen. Darüber hinaus seien zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Zentrale-Orte-Systems in der Studie beleuchtet worden.

Im Rahmen der Studie sei zum einen die Versorgungsfunktion bestimmt worden. Es sei also geprüft worden, welche Gemeinde, welche Einrichtung vorhalte, um herauszufinden, welche Einrichtungen zentralörtlich relevant seien, um daraus typische Versorgungseinrichtungen zu identifizieren. Insgesamt seien 44 zentralörtliche Funktionen identifiziert worden. Diese Funktionen seien dann den drei Hierarchiestufen, also Grund-, Mittel und Oberzentren zugeordnet worden.

Typische grundzentrale Funktionen seien beispielsweise die hausärztliche Versorgung, Grundschulen, die zahnärztliche Versorgung, Rechtsanwälte und Museen. Mittelzentrale Funktionen seien die in der Folie aufgezeigten plus den genannten grundzentralen Funktionen; denn jedes Mittelzentrum oder jeder zentrale Ort übernehme auch die Funktion der niedrigeren Stufe. Die oberzentralen Funktionen umfassten daneben beispielsweise Universitäten, Finanzämter sowie Kinos.

Neben dieser Versorgungsfunktion habe die Studie eine Entwicklungsfunktion bestimmt, die im Grunde genommen bereits im LEP angelegt sei, aber die bisweilen nicht operationalisierbar seien, weil hierin keine entwicklungshemmenden und entwicklungsfördernden Faktoren beschrieben seien.

In der Studie sei dies anhand von Merkmalen zu drei Indizes zusammengefasst worden. Es seien verschiedene Merkmale untersucht worden, die entwicklungshemmend und entwicklungsfördernd wirken könnten. Die drei Indizes seien die fiskalische Entwicklungsfähigkeit, die demografische Entwicklungsfähigkeit und die raumstrukturelle Entwicklungsfähigkeit.

Hintergrund dieser drei Indizes sei die Möglichkeit, die raumstrukturellen Unterschiede und die regionalen Erfordernisse berücksichtigen zu können. Dies sei ein entscheidender Beitrag, da die Versorgungsfunktion allein nicht maßgebend für die Einordnung in die Hierarchiestufen sei.

Dies werde durch die Bestimmung der Verflechtungsbeziehungen und Erreichbarkeiten komplettiert. Im Rahmen der Studie seien alle Gemeinden bzw. alle Verflechtungsbeziehungen und Erreichbarkeiten für die Gemeinden untereinander ermittelt worden. Die

Erreichbarkeit sei auf der Grundlage der Schwellenwerte, die im aktuellen LEP zugrunde gelegt seien, untersucht worden, beispielsweise für das Mittelzentrum eine Erreichbarkeit von 30 Minuten mit dem Pkw und von 60 Minuten mit dem ÖPNV. Darüber hinaus seien alle Verflechtungsbeziehungen, also Ein- und Auspendlerströme und dementsprechend Anwendungskoeffizienten für die Gemeinden ermittelt worden.

Im Ergebnis könne festgehalten werden, dass die bisherigen Kriterien insofern anzupassen seien, als dass sie zukünftig konsistent, ableitbar und räumlich und sachlich bestimmbar sein müssten. Somit könne dem Verhältnismäßigkeitsprinzip und dem Willkürverbot Rechnung getragen werden; denn eine Gemeinde sollte allein aufgrund seiner Ausstattung keinen Anspruch auf die Zuordnung zu einer bestimmten Hierarchiestufe haben. Dieser Passus trage den raumstrukturellen Besonderheiten besonders Rechnung.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis sei die Erkenntnis, dass die Festlegung der Versorgungsbereiche unstrittig und notwendig sei, da es ansonsten zu Schwierigkeiten in der Anwendung des Kongruenzgebotes, also sprich der Steuerung des Einzelhandels, komme.

Die Studie habe Mittel- und Oberzentren und darüber hinaus deren Versorgungsbereiche identifiziert. Dies sei im aktuellen LEP nicht eindeutig abgrenzbar. Damit seien wichtige Hinweise verbunden, die bei der möglichen Neuaufstellung des LEP geprüft werden müssten.

Grundsätzlich werde empfohlen, die bestehenden Mittelzentren zu bestätigen und aus Gründen von Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefiziten weitere Mittelzentren vorgeschlagen. Das Ministerium könne diese Vorschläge aus raumplanerischer Sicht nachvollziehen. Insofern sei es erforderlich, die Empfehlung, zusätzliche Mittelzentren auszuweisen, bei der möglichen Neuaufstellung des LEP in die Prüfung einzubeziehen. Einige der vorgeschlagenen zusätzlichen Mittelzentren seien im LEP bereits als Grundzentrum mit Teilfunktion Mittelzentrum ausgewiesen.

Die Empfehlung zur Konvergenz, also zur Deckungsgleichheit der Planungsregionen mit den Oberbereichen, sei nicht oberste Prämisse; vielmehr könne sie sich daraus ergeben. Oberste Prämisse sei die Gewährleistung der nachhaltigen und langfristigen Versorgung im Raum. In diesem Zusammenhang könne sich die räumliche Konkurrenz zwischen Oberbereichen und Planungsregionen ergeben. Diese sei im LEP insofern bereits angelegt, als dass jede Planungsregion faktisch über ein Oberzentrum bzw. ein Mittelzentrum mit Teilfunktion Oberzentrum verfüge.

Der Vorschlag zum Verzicht auf die Ausweisung von Teilfunktionen sei durch die Studie unterstützt worden, da die Zwischenstufen bei der Bestimmbarkeit von Verflechtungsbereichen problematisch seien. Darüber hinaus habe man sich aus fachlicher

Sicht bereits beim aktuell geltenden LEP immer für eine Dreistufigkeit des Zentrale-Orte-Systems ausgesprochen, da es sich flächendeckend für eine langfristig tragfähige und erreichbare Versorgung ausspreche.

Mit Blick auf die Oberzentren würden die bestehenden Oberzentren Magdeburg, Halle sowie Dessau-Roßlau bestätigt und darüber hinaus zusätzlich Stendal sowie Halberstadt in Funktionsteilung mit Quedlinburg und Wernigerode vorgeschlagen. Die Empfehlung, Stendal als Oberzentrum auszuweisen, könne aus fachlicher Sicht unterstützt werden, sofern aus fachlicher Sicht eine oberzentrale Versorgungsqualität Stendals vorliege. Stendal habe als Oberzentrum in der Fläche eine hohe Gravitationskraft, weshalb der gutachterliche Vorschlag aus raumplanerischer Sicht nachvollzogen werden könne.

Der Vorschlag, Halberstadt als Oberzentrum in Funktionsteilung mit den Städten Quedlinburg und Wernigerode vorzusehen, werde aus raumplanerischer Sicht kritisch gesehen und könne aus der Sicht des Ministeriums nicht losgelöst betrachtet werden, sondern müsse im Zusammenhang mit den Fragen zur Regionalplanung betrachtet werden, da eine oberzentrale Versorgungsqualität lediglich in Teilen vorliege.

Die grundsätzliche Auffassung, dass die Kriterien, die aktuell im LEP ausgewiesen seien, anzupassen seien, sei unstrittig; denn die vorgeschlagenen Kriterien stellten neben der Versorgungs- und Entwicklungsfunktion mit den drei verschiedenen Indizes grundsätzlich geeignete Kriterien dar und könnten die regionalen Erfordernisse bzw. raumstrukturellen Besonderheiten und Unterschiede sehr gut abbilden.

Ein weiteres zentrales Ergebnis dieser Studie sei die erforderliche Tragfähigkeit ab 35 000 Einwohnern im Verflechtungsbereich. Dies sei durchaus nachvollziehbar, allerdings sei vor diesem Hintergrund zu beachten, dass sich die Ergebnisse immer an dem zukünftigen Zielsystem des LEP ableiten lassen müssten, weshalb derzeit keine abschließende Einschätzung erfolgen könne.

Die Empfehlung zu den Planungsregionen, wonach ein Neuzuschnitt der Planungsgemeinschaften Halle und Harz vorgeschlagen werde, müsse im Kontext zu dem Schlagwort Verwaltungskongruenz betrachtet werden. Die Verwaltungskongruenz sei zumindest auf der Ebene der Mittelzentren und der Mittelbereiche von nicht unwichtiger Bedeutung, da die Aufgaben der Daseinsvorsorge durch die Landkreise bzw. die Träger koordiniert würden. Daraus ergebe sich in der Studie der Vorschlag, den bislang geteilten Landkreis Mansfeld-Südharz der Planungsgemeinschaft Halle zuzuordnen.

Aus fachlicher Sicht habe es mit Blick auf die Teilung eines Landkreises in der Vergangenheit Schwierigkeiten gegeben. Insofern sehe das Ministerium durchaus Handlungsbedarf. Ein Neuzuschnitt sei zumindest zu prüfen und vor dem Hintergrund der Finanzierung und Effizienz der Regionalen Planungsgemeinschaft zu beleuchten.

Die Vertreterin des Ministeriums schließt, die Fragen und die Empfehlungen seien unabdingbar immer im Zusammenhang mit den Fragen zur Regionalplanung zu betrachten, also mit den Fragen zum Träger der Regionalplanung, zur Ausstattung und zur Finanzierung der Regionalen Planungsgemeinschaften; denn entscheidend sei, dass sich die raumordnerischen Festlegungen aus dem LEP und die Regionalplanung bedingten. Die Studie gebe wichtige Hinweise, die in Bezug auf die mögliche Neuaufstellung des LEP und im Zusammenhang mit den Fragen zur Regionalplanung unbedingt zu prüfen seien.

Abg. Daniel Szarata (CDU) führt an, der Verfasser der Studie habe sich für die Idee, Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg als geteiltes Oberzentrum zu deklarieren, ausgesprochen. Das Ministerium vertrete die Auffassung, dass dies schwierig sei und nicht losgelöst von der Raumplanung betrachtet werden dürfe.

Wenn dieses Vorgehen allerdings dazu führen würde, so der Abgeordnete, dass es im Harz nur noch Mittelzentren gebe, dann müsse darüber noch einmal diskutiert werden. Wenn man keine Veränderungen vornehme, dann würde dies dem Ansinnen, keine Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums mehr auszuweisen, widersprechen.

Die **Vertreterin des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** sagt, das Projekt „Impuls“, das im Rahmen der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ initiiert worden sei, könne die Fragen, die bei einer möglichen Funktionsteilung aufträten, untersuchen. Insofern widerspreche dies keineswegs der fachlichen Sicht, diesen Vorschlag erst einmal zurückhaltend aufzunehmen. Eine Funktionsteilung gehe häufig, dies habe die Vergangenheit gezeigt, mit Unstimmigkeiten einher. Insofern müsse geprüft werden, ob diese Kooperationsmechanismen, die sich aus dieser Teilung ergäben, vollzogen werden könnten und in welchem Rahmen dies geschehen könne.

Mit Blick auf die Fragen zur Regionalplanung sei es entscheidend, über die Frage zu diskutieren, ob diese fünf Planungsgemeinschaften bestehen blieben. Es sei vorgeschlagen worden, den bisher geteilten Landkreis Mansfeld-Südharz der Planungsgemeinschaft Halle zuzuordnen, was zur Folge habe, dass die Planungsgemeinschaft Halle nur noch aus einem Landkreis bestehen würde. Dies würde zumindest dem Landesentwicklungsgesetz widersprechen, da keine kommunale Gemeinschaftsarbeit mehr stattfinden würde. Eine Planungsgemeinschaft als ein Landkreis wäre vor dem Hintergrund der Ausführungen im Landesentwicklungsgesetz zumindest nicht mehr zweckdienlich. Insofern könnten die Frage nach der Zuordnung des Landkreises und die Frage nach der Kongruenz von Oberbereichen und Planungsgemeinschaften nicht losgelöst betrachtet werden und müssten auch im Zusammenhang mit der zukünftigen Ausstattung, Struktur und Organisation der Regionalplanung beantwortet werden.

Auf eine weitere Frage des **Abg. Daniel Szarata (CDU)** antwortet die **Vertreterin des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr,** die Frage, ob Halberstadt Mittel-

zentrum ohne Teilfunktion bleibe oder Oberzentrum werde, müsse sich aus dem Zielsystem des zukünftigen LEP ableiten lassen.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt an, das vorliegende Gutachten sei eine fachliche Grundlage für die notwendige Novellierung des Landesentwicklungsplans. Hierfür werde es noch weitere fachliche Grundlagen geben. Unabhängig davon werde das neue Parlament möglicherweise eine politische Schwerpunktsetzung vornehmen. Den Rahmen hierfür gebe die Verfassung mit dem Auftrag, gleichwertige Lebensverhältnisse herzustellen, vor.

Auf eine Frage des **Abg. Hardy Peter Güssau (CDU)** antwortet **Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV),** der bisherige Landesentwicklungsplan sei im Jahr 2011 in Form einer Verordnung in Kraft getreten.

> Der **Ausschuss** kommt überein, die Beratungsgegenstände im März bzw. April 2021 erneut auf die Tagesordnung zu heben.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

a) Aktueller Bericht zur Sperrung der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke in Magdeburg-Herrenkrug im Jahr 2021

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/90**

b) Umfassende Sanierung Eisenbahnbrücke zwischen Magdeburg-Neustadt und Magdeburg Herrenkrug

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/108**

Unter **Vorlage 3** zur Drs. 7/4486 liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG zu den in der Einladung genannten Tagesordnungspunkten 3 bis 7 und 9 vor.

Der Antrag auf Selbstbefassung in der ADrs. 7/LEV/108 liegt dem Ausschuss seit dem 28. Februar 2020 vor.

Unter **Vorlage 1** liegt hierzu ein Schreiben der DB AG vom 8. Mai 2020 vor.

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der 42. Sitzung am 14. Mai 2020 mit den genannten Selbstbefassungsanträgen befasst.

Unter **Vorlage 1** zur **ADrs. 7/LEV/90** liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG und unter **Vorlage 2** eine Powerpoint-Präsentation der Nasa GmbH mit Datum vom 2. Dezember 2020 vor.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt Folgendes aus: Die Magdeburger Eisenbahnbrücke über die Elbe hat eine große Bedeutung für die Anbindung der Landeshauptstadt. Insofern stellt die bevorstehende Sperrung im Sommer 2021 einen starken Einschnitt für den Bahnverkehr in Sachsen-Anhalt, aber auch den überregionalen Verkehr dar.

Nach den Erfahrungen in den Eisenbahnknoten Halle und Köthen ist es für die Landesregierung ein großes Ärgernis, dass sich auch bei diesem Projekt die Bauzeiträume noch einmal deutlich verlängert haben. Es steht jetzt nicht nur eine mehr als viermonatige Vollsperrung der Herrenkrugbrücke bevor, sondern es werden zusätzlich noch zwei Monate durchzustehen sein, in denen zwischen Magdeburg-Neustadt und Biederitz nur ein Gleis befahrbar sein wird.

Die Fachleute der Nasa GmbH haben gemeinsam mit den Unternehmen der DB AG versucht, für diese Zeit bestmögliche Lösungen im Sinne der Fahrgäste zu entwickeln. Dies war jedoch unter den gegebenen Rahmenbedingungen keine leichte Aufgabe. Da während der eingleisigen Bauphasen auch auf anderen Strecken größere Bauarbeiten

anstehen, kommt das Eisenbahnnetz in der Zeit an seine Kapazitätsgrenze. Damit die Güter- und Nahverkehrszüge das Nadelöhr Elbebrücke so schnell wie möglich hinter sich lassen können, muss jeweils vier Wochen vor und nach der Totalsperrung der Halt in Magdeburg-Herrenkrug überwiegend entfallen.

Es ist davon auszugehen, dass die große Sensibilität der Baumaßnahme allen Beteiligten des Bauprojekts bewusst ist und alles dafür getan wird, Störungen auszuschließen.

Dass es für den langen Zeitraum der Totalsperrung gelungen ist, den sonst zum Enden von Zügen technisch nicht ausgestatteten Haltepunkt zum „Magdeburger Hauptbahnhof für Fahrten nach Berlin“ zu machen, ist allerdings ein Umstand, der trotz der Widrigkeiten lobend zu erwähnen ist. So können die Fahrgäste mit der Straßenbahn zum Zug nach Berlin gelangen, was eine leistungsfähige und umweltfreundliche Alternative zum Schienenersatzverkehr mit dem Bus darstellt. Dafür auch vielen Dank an die Geschäftsführerin der Magdeburger Verkehrsbetriebe, mit denen diese Lösung pragmatisch und konstruktiv entwickelt werden konnte.

Trotz der Randbedingungen, die das Land weiter sehr kritisch sieht, ist es gelungen, auch unter Einbeziehung von Umleitungsrouten für die Fahrgäste im Land Lösungen zu entwickeln, mit denen während der Bauzeit die Verbindungen gewährleistet werden.

Der **Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** illustriert sein Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation. Er führt sodann aus, die DB AG sei sich der Relevanz dieser Baumaßnahme und der damit verbundenen Auswirkungen für die Stadt Magdeburg und die gesamte Region sehr wohl bewusst.

Es sei vorgesehen, eine 680 m lange Brücke aus dem Jahr 1979 einschließlich der Pfeiler, die im Flutgebiet stünden, zu sanieren. Hierbei handele es sich um eine sehr umfängliche Sanierung, die sowohl die Brückenbalken als auch Korrosionsarbeiten sowie die Sanierung der fünf Pfeiler, die im Flutgebiet stünden, einschließe. Hiermit seien Kosten in Höhe von ca. 30 Millionen € verbunden.

Die Einhausungsarbeiten seien, sowohl für den Teil über das Flutgebiet als auch über den eigentlichen Strom, bereits erfolgt. Hierbei handele es sich um die vorbereitenden Maßnahmen, insbesondere für die dann anschließenden Arbeiten im Rahmen der Hauptbauleistung.

Im Vorfeld der Sperrung und im Nachgang der Totalsperrung werde es vierwöchige eingleisige Phasen geben. Mit Blick auf die Frage, warum dies notwendig sei und wieso diese Erkenntnisse relativ zeitnah zur eigentlichen Baumaßnahme gewonnen worden sei, führt der Konzernbevollmächtigte aus, wenn derart nachhaltige Sanierungsarbeiten vorgenommen würden, dann müsse im Vorfeld eine sehr umfängliche Be-

rechnung erfolgen, ob das Bauwerk den Ansprüchen tatsächlich noch genüge oder ob sich über den bekannten Sanierungsbedarf hinaus weitere Notwendigkeiten ergäben.

Daran schließe sich die Frage an, warum diese Erkenntnis nicht habe eher gewonnen werden können, um nicht so kurzfristig mit den Ergebnissen konfrontiert zu werden. An dieser Stelle stünden der Ingenieur und die DB AG als Anlagenverantwortliche immer vor einer schwierigen Entscheidung; denn, wenn der Zeitpunkt dieser Berechnungen zu weit vor der eigentlichen Sanierungsmaßnahme liege, dann könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich in der Zwischenzeit Handlungsbedarf ergebe, der nicht in die Berechnungen eingeflossen sei.

Wenn der Zeitpunkt der Berechnung sehr nah an der eigentlich bevorstehenden Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen liege und sich daraus ein Handlungsbedarf ergebe, dann sehe man sich damit relativ kurzfristig konfrontiert. Dies sei in diesem Fall gegeben. Eine zusätzliche zeitliche Anspannung habe sich durch den Umstand ergeben, dass für die Untersuchungen der Statiker, die zu Beginn des Jahres vorgelegen hätten, Balken aus diesem Bauwerk hätten entnommen werden müssen, um eine genaue Prüfung vornehmen zu können. Hierzu seien Sperrpausen erforderlich. Diese Sperrpausen habe man aber erst nach Beendigung der Maßnahme in Köthen veranschlagen können, weil diese Strecke als Umleitung benötigt worden sei.

Somit hätten erst seit dem 1. April entsprechende Untersuchungen an diesem Bauwerk vorgenommen werden können. Diese Untersuchungen hätten ergeben, dass die theoretischen Berechnungen mehr als begründet gewesen seien, weil sich augenscheinliche Schwachstellen an den sogenannten Nasenleisten und deren Stößen zeigten. Diese Nasenleisten hätten zwar keine so entscheidende Bedeutung für die Stabilität dieses Bauwerkes, seien aber konstruktiv mit tragenden Elementen der Brücke verbunden. Damit sei die große Sorge verbunden, dass sich Rissbildungen an diesen Stößen der Nasenleisten in das tragende Werk hinein fortsetzen könnten. Daraus sei am Ende der Bedarf einer zusätzlichen Sanierung an diesen sogenannten Nasenleisten und deren Stößen entstanden.

In einem Arbeitskreis, der vor geraumer Zeit einberufen worden sei, um sich auf die Auswirkungen der Totalsperrung entsprechend vorzubereiten, seien zwei Vorstellungen aufeinandergetroffen, nämlich der in der Präsentation aufgeführte Vorschlag der Deutschen Bahn und der Vorschlag der Nasa GmbH, im Nachgang auf eine Eingleisigkeit zu verzichten und stattdessen eine vierwöchige Totalsperrung vorzulagern, also vier Wochen früher mit der Totalsperrung zu beginnen bzw. alternativ eine um vier Wochen verlängerte Totalsperrung. Über diesen Vorschlag sei lange diskutiert worden, allerdings sei er am Ende der Diskussion aus zwei Gründen abschlägig beschieden worden.

Mit Blick auf den Vorschlag die Totalsperrung zu verlängern, sei zu bedenken gewesen, dass ab dem 11. September mit der Sanierung der Schnellfahrstrecke Berlin-Hamburg begonnen werde. Hierbei handele es sich um ein sehr großes Projekt, das über Jahre hinweg vorbereitet worden sei. Diese Sanierung der Schnellfahrstrecke - hierbei werde unter anderem die feste Fahrbahn saniert - sei nicht verschiebbar. Bei dieser Sanierung werde aber die Strecke Magdeburg-Berlin als Umleitungsstrecke benötigt. Dieser Vorschlag sei dann verworfen worden; zumal eine Verschiebung dieser Maßnahme Berlin-Hamburg zur Folge gehabt hätte, dass die Höchstgeschwindigkeit auf dieser Strecke hätte deutlich reduziert werden müssen, was bundesweit Auswirkungen auf den Fahrplan gehabt hätte. Vor dem Hintergrund habe die DB AG dafür votiert, auf diese Variante zu verzichten.

Mit Blick auf die sehr aufwendigen Maßnahmen, die erforderlich seien, um die Totalsperrung einigermaßen erträglich zu gestalten, sei wichtig zu erwähnen, dass diese Stichstreckenbedienung Biederitz-Herrenkrug einer aufwendigen signaltechnischen Vorbereitung durch die Firma Siemens bedürfe. Siemens sei nicht in der Lage, diese Maßnahmen so zu vertakten, dass sie nicht in Kollision mit einer Totalsperrung im Vorhinein der eigentlich vorgesehenen Zeit vom 23. April bis zum 10. September geraten wäre. Somit hätte man etwas aufgegeben müssen, was einen durchaus bemerkenswerten Nutzen für die Reisenden mit sich bringe. Dies sei für die DB AG der zweite Grund gewesen, die Idee, im Vorfeld eine Totalsperrung vorzusehen, zu verwerfen.

Gemeinsam mit der Nasa GmbH, den Beteiligten der Stadt und der Verkehrsbetriebe sei dann über die Frage diskutiert worden, wie die damit einhergehenden Auswirkungen möglichst gering gehalten werden könnten. Die DB AG habe nunmehr den Eindruck, dass alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft worden seien.

Mit Blick auf den Sanierungsbedarf gebe es keine Alternative; denn die Brücke bzw. die Strecke sei sowohl regional als auch überregional unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund sei auch ein Verschieben dieser Maßnahme aus der Sicht der Anlagenverantwortlichen nicht möglich, weil dann sicherheitsrelevante Aspekte aufträten.

Mit Blick auf die verkehrlichen Auswirkungen habe die DB AG dem Ausschuss eine Übersicht in Form dieser Präsentation zur Verfügung gestellt. Während dieser eingleisigen Streckenbetriebe würden zumindest die RE-Linien 1 und 13 ab bzw. bis nach Magdeburg fahren.

Der Konzernbevollmächtigte schließt, ursprünglich sei vorgesehen gewesen, unter der Deckung dieser Maßnahme eine weitere zu realisieren, und zwar die Baumaßnahme Güterglück. Dies werde allerdings nicht gelingen, weil kein Planrecht vorliege. Die Hintergründe hierfür würden Anlass zur Selbstkritik geben, weil die DB AG an dieser Stelle nicht optimal agiert habe. Dies sei insofern erwähnenswert, als dass der Ausfall dieser

Maßnahme die ursprünglich unter Deckung stattfinden sollte, zumindest die Möglichkeit biete, Zerbst durchgängig an den Schienenpersonennahverkehr anzubinden.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** illustriert sein Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation. Er legt dar, die Eckpunkte und Randbedingungen der verkehrlichen Auswirkungen seien bereits genannt worden. Es sei schwierig gewesen, ausgehend von der ursprünglichen Annahme einer Totalsperrung, auch in dem Bereich zwischen Biederitz und Herrenkrug, die vor- und nachgeschalteten eingleisigen Bereiche zu haben. Dies führe am Ende, auch mit den reduzierten Maßnahmen auf der Strecke Richtung Dessau, dazu, dass in diesem Zeitraum anstatt drei Fahrplanabschnitten sechs Fahrplanabschnitte vorhanden seien. Dies sei für alle Beteiligten, also für die Reisenden, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch für die DB Netz AG eine große Herausforderung, weil es dazu führe, dass alles sehr kompliziert und unübersichtlich sei und zudem massive Beeinträchtigungen einträten.

Vier Wochen vor dem Beginn der Maßnahme, also ab Ende März, und vier Wochen am Ende der Maßnahme, also von September bis Anfang Oktober, werde eingleisig gefahren. In der ursprünglichen Planung sei vorgesehen gewesen, dort nur eine Linie fahren zu lassen, nämlich die von Magdeburg nach Berlin und nicht die von Magdeburg nach Dessau. Deshalb habe die Nasa GmbH darum gebeten, zu prüfen, ob diese Maßnahme nicht durch eine Totalsperrung in einem kürzeren Zeitraum abgewickelt werden könne, um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren.

Im Ergebnis dieser Diskussion könnten nunmehr zwei Linien fahren, was vor allem für Reisen Richtung Dessau und Zerbst sowie die dahinter liegenden Ziele Wittenberg und Bitterfeld positiv sei. Gleichwohl sei die Planung relativ knapp, weil vor dem Hintergrund der anderen Sperrungen, die im Raum stattfänden, also zwischen Berlin und Hamburg sowie weitere zwischen Halle und Nordhausen, in denen der Güterverkehr nicht fahren könne, auch diese Regionen berührt. Daher sei in diesen jeweils vier Wochen der Herrenkrug selbst nicht bedienbar.

Der eigentliche Sperrzeitraum von Ende April bis Anfang September umfasse die Sperrung zwischen Magdeburg-Neustadt und dem Herrenkrug. Es sei ein sehr positiver Aspekt, dass es gelungen sei, den Herrenkrug erreichbar zu halten und eine Anbindung im Stadtgebiet mit der Straßenbahn zu realisieren.

Des Weiteren werde es einen werktäglichen Schienenersatzverkehr von Magdeburg-Hauptbahnhof nach Burg geben, der diesen Bereich ergänzen werde und der im Grunde die Regionalbahn ersetze, die dort entfalle. Die Regionalbahnhalte zwischen Herrenkrug und Burg würden dann durch den RE 1 bedient.

Darüber hinaus werde es eine Verbindung über Stendal geben, bei der alle zwei Stunden zusätzliche Züge zwischen Magdeburg und Stendal führen und dort eine Anbin-

dung zum IC herstellten. Es stünden dann drei Fahrtmöglichkeiten auf dem Weg Magdeburg-Berlin zur Verfügung.

In dem Bereich Richtung Dessau stünden ebenfalls zwei Fahrtmöglichkeiten zur Verfügung, und zwar mit dem Schienenersatzverkehr, der alle Zugangsstellen entlang der Linie, also Richtung Biederitz, Gommern und Güterglück, bediene. Es gebe zwei verschiedene Zeitabschnitte. Zum einen endeten die Züge in Güterglück oder in Gommern, was von den einzelnen dort stattfindenden Baumaßnahmen abhänge. Zum anderen gebe es die Möglichkeit, von Punkt zu Punkt in Richtung Dessau über Köthen zu fahren und dort mit einem Umstieg zu arbeiten. Somit bestünden für die großräumigen Ziele zwei Möglichkeiten der Fahrwege.

Der Halt Herrenkrug werde in diesem Zeitraum eine ganz andere Bedeutung erfahren. Deswegen sei mit den verschiedensten Beteiligten, beispielsweise der DG AG, den Magdeburger Verkehrsbetrieben und der Landeshauptstadt Magdeburg darüber diskutiert worden, wie der Halt in diesem Zeitraum aufgewertet werden könne. Nunmehr werde ein zusätzlicher Fahrgastunterstand vorgehalten und eine Fahrgastinformationsanzeige installiert. Zudem werde es wahrscheinlich einen Imbissstand geben. Daneben befänden sich Parkplätze in der Planung und in der Abstimmung mit der Stadt. Darüber hinaus werde es die Anbindung mit der Straßenbahn geben.

Mit dem dann vorhandenen Fahrtenangebot werde es möglich sein, den Herrenkrug anzubinden und mit einem zusätzlichen Fahrzeugumlauf, den die Magdeburger Verkehrsbetriebe bereitstellten, die Anbindung herzustellen und damit die Verbindung zum Hauptbahnhof und in das Stadtgebiet hinein zu gewährleisten.

Der Geschäftsführer der Nasa GmbH schließt, mit Blick auf den Umstand, dass der Brückenzug an der Strombrücke Richtung Anna-Ebert-Brücke gebaut werde und damit ohnehin Beeinträchtigungen vorhanden seien, sei es erfreulich, dass es gelungen sei, die geschilderte Lösung gefunden zu haben und damit für die Reisenden vernünftige Verhältnisse schaffen zu können.

Abg. Hardy Peter Güssau (CDU) nimmt Bezug auf die Strecke Berlin-Stendal und merkt an, es sei auch mit Blick auf die Schaffung gleicher Lebensverhältnisse unabdingbar, die Kooperation zu Brandenburg zu verstärken; denn der nördlichste Teil Sachsen-Anhalts liege zwischen Wolfsburg, Oebisfelde, Niedersachsen und dem Ballungsraum Berlin, und an dieser Stelle einen Zubringer einzusetzen, um den nördlichen Teil der Altmark besser, auch wirtschaftlich besser, zu erschließen.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** sagt, für durchgehende Verkehre zwischen Berlin und Stendal, die nicht über die Schnellfahrstrecke, sondern die zudem über Schönhausen führten, sei die Elektrifizierung erforderlich. Diese Maßnahme werde derzeit intensiv vorangetrieben.

Die Nasa GmbH habe sich bereits mehrfach mit dem Wunsch an die DB Netz AG gewandt, den Planungs- und Bauablauf dieser Maßnahme, die sich ungefähr bis zum Jahr 2034 erstrecke, so umzustellen, dass zumindest Teilabschnitte, beispielsweise der Teil zwischen Stendal und Rathenow, früher befahren werden könne. Die Elektrifizierung richte sich allerdings im Wesentlichen nach den Bedürfnissen des Fernverkehrs, für den Ersatzvarianten für die Sanierung der Strecke geschaffen werden sollten.

Gleichwohl werde derzeit mit den Kollegen in Berlin-Brandenburg die Neuvergabe des RE-Verkehrs vorbereitet, der zum Beispiel zwischen Rathenow und Berlin verkehre. Es sei vorgesehen, den Verkehr, der momentan in Rathenow ende, möglichst im Stundentakt bis nach Stendal zu führen. Dies setze allerdings die Elektrifizierung voraus. Ähnliche Überlegungen gebe es mit Blick auf die übrigen Strecken, die momentan noch keinen Stundentakt hätten, beispielsweise die Verbindung von Wittenberg nach Berlin im Nahverkehr sowie von Falkenberg nach Berlin.

Abg. Hardy Peter Güssau (CDU) führt an, für die Menschen im Norden Sachsen-Anhalts sei es schwer verständlich, dass die Bahn Mittel in einer erheblichen Größenordnung Mittel investiere, um eine Güterstrecke, die erhebliche Einschränkungen für die Bevölkerung mit sich bringe, über Stendal fahren zu lassen, aber der Regionalzug in Rathenow ende.

Der **Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** sagt zu, diese Kritik mitzunehmen. Er weist darauf hin, dass bei den sehr aufwendigen Zeitabläufen bekanntermaßen die dahinterliegenden Prozesse nicht allein in der Verantwortung der DB AG lägen. Es sei naheliegend, dass der Umstand, dass der Güterverkehr ertüchtigt und gestärkt werden solle, nicht gleichzeitig positiv von den Anwohnerinnen und Anwohnern aufgenommen werde und natürlich auch verkehrliche Wünsche in den Regionen hervorrufe. Wie dies idealtypisch miteinander kombiniert werde, sei immer eine Einzelfallbetrachtung. Die Herausforderung bestehe unter anderem darin, den Bund dabei mitzunehmen, was keineswegs trivial sei.

Er sagt zu, sich hierüber mit den entsprechenden Kollegen auszutauschen und schlägt vor, dieses Thema danach erneut aufzurufen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) bemerkt, mit der in Rede stehenden Elektrifizierung könne zudem das Klima- und Energieentwickelungskonzept des Landes vorangebracht werden; denn derzeit sei auf der Strecke zwischen Rathenow und Stendal Dieselverkehr unterwegs.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt aus, zur Einordnung derartiger Baumaßnahmen müsse festgehalten werden, dass für die Elektrifizierung, wenn die Stre-

cke länger als 15 km lang sei, ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sei. Dieses Planfeststellungsverfahren umfasse einen Zeitraum von ca. zehn bis 15 Jahren, und erst, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliege, könne mit dem Bau begonnen werden. Vor diesem Hintergrund werde auf ein Planungsbeschleunigungsgesetz gedrungen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) betont, dass aus diesem Landtag heraus gefordert werden müsse, die Elektrifizierung in diesem Bereich weiterzuführen, um nicht noch mehr Zeit zu verlieren.

Der **Ausschuss** erklärt die **ADrs. 7/LEV/90** und die **ADrs. 7/LEV/108** für erledigt.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Schienengüterverkehr in Sachsen-Anhalt weiter stärken

Beschluss Landtag - **Drs. 7/104**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/254**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der Sitzung am 16. Juni 2016 mit dieser Thematik befasst.

Unter **Vorlage 1** liegt ein Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr mit Datum vom 29. September 2016 vor.

Zudem liegt hierzu eine Powerpoint-Präsentation der DB AG **(Vorlage 3 zur Drs. 7/4486)** vor.

Der **Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** führt aus, in Bezug auf die Nichtbedienung von Ladestellen und 13 Güterverteilstellen, die in Diskussion gestanden hätten, nicht mehr bedient zu werden, sei festzuhalten, dass von den 13 in Rede stehenden Güterverteilstellen im Laufe der Zeit vier nicht bedient worden seien. Derzeit werde darüber diskutiert, zwei von den vier Verteilstellen wieder zu bedienen, sodass dann elf Güterverteilstellen vorhanden seien.

Mit Blick auf den Schienengüterverkehr insgesamt werde mit der neuen Vorstandsvorsitzenden der DB Cargo ein Antritt in Bezug auf die Stärkung des Schienengüterverkehrs unternommen, der gleichzeitig erhebliche Unterstützung vonseiten der Politik und des Eigentümers erfahre. Der Einzelwagenverkehr solle unbedingt gestärkt werden. Dies sei eine durchaus aufwendige und anstrengende Aufgabenstellung; denn es müsse intern dafür Sorge getragen werden, dass die Produktionsprozesse schlanker und effizienter würden. Dies sei in Teilen bereits gelungen, allerdings noch nicht in dem gewünschten Umfang.

Gleichwohl werde der Schienengüterverkehr ob des damit verbundenen Aufwandes bei allen internen Optimierungen immer hart an der Grenze der Wirtschaftlichkeit bleiben. Dies sei auch unter der Zuhilfenahme von technischen Hilfsmitteln, wie der automatischen Kupplung, die vielfältig diskutiert werde und vonseiten der DB AG unterstützt werde, der Fall. Nichtsdestotrotz habe der Einzelwagenverkehr für die DB AG eine hohe Relevanz und werde von der Unternehmensleitung intensiv weiterverfolgt.

Die in Sachsen-Anhalt im Jahr 2018 in Betrieb genommene Zugbildungsanlage habe sich bisher bewährt. Mittlerweile würden dort 1 000 Wagen pro Tag behandelt, was

zwar deutlich unter der Kapazitätsgrenze liege, aber man werde nicht wie viele anderen Branchen in diesem Bereich mit massiven Einbrüchen konfrontiert.

Darüber hinaus werde im Frühjahr 2021 die DB Cargo Werkstatt in Betrieb genommen, und zwar ein halbes Jahr früher als ursprünglich geplant. Dies sei mit einem Mitarbeiteraufwuchs verbunden. In dieser Werkstatt würden dann unter anderem die neu beschafften Cargo-Züge gewartet.

Die DB AG sei beunruhigt, so der Konzernbevollmächtigte abschließend, über die Initiativen der Interessensvertreter des Lkw-Verkehrs, die derzeit darum bemüht seien, das Gesamtgewicht für Lkw von 40 t auf 44 t zu erhöhen. Somit seien Lkw in der Lage, zwei Coils zu transportieren. Diese Coils seien ein originäres Transportgut für die Schiene. Wenn dies so eintrete, dann könne man sich mit Blick auf die wettbewerbliche Situation zwischen Straße und Schiene durchaus vorstellen, welche Effekte dies mit sich bringen würde; denn die Stahlproduzenten könnten durchaus zu der Erkenntnis kommen, dass der Transport mit dem Lkw für sie möglicherweise signifikant günstiger sei.

Er bittet abschließend darum, die DB AG politisch dabei zu unterstützen, dieses Vorhaben abzuwehren.

Der **Ausschuss** erklärt den Beschluss in der **Drs. 7/104** für erledigt.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung:

Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/110**

Der Ausschuss hat sich in der Sitzung am 12. März 2020 darauf verständigt, über dieses Thema in der heutigen Sitzung zu beraten.

Hierzu liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG **(Vorlage 3 zur Drs. 7/4486)** vor.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen führt aus, der Vorstand der DB AG habe vor anderthalb Jahren ein Moratorium verkündet, keine weiteren Strecken stillzulegen. Zwischenzeitlich hätten der VDV und die Allianz pro Schiene eine sehr umfängliche Liste an Strecken erstellt, die reaktivierungswürdig seien. Bundesweit handele es sich um ca. 350 Strecken.

Die DB Netz AG habe für diese 350 Projekte die für sie relevanten Bewertungsparameter angewandt und 87 bzw. 90 Reaktivierungsprojekte herausgefiltert. Ein Filterkriterium sei die Frage gewesen, ob die Strecke zu der Infrastruktur der DB AG gehöre. Wenn dem nicht so gewesen sei oder die Strecke verpachtet sei, habe man diese Strecke nicht weiterverfolgt. Ein weiteres Kriterium sei das Potenzial gewesen, das nicht nur die DB AG, sondern möglicherweise auch die Länder und die Aufgabenträger sähen; denn, wenn man eine Strecke reaktiviert, dann müssten neben den Investitionskosten, die damit für die Hardware einhergingen, mindestens im Stundentakt verkehrliche Leistungen unterstellt werden, um die Vorhaltekosten zu erwirtschaften.

Diese Betrachtung sei nunmehr länderspezifisch vorbereitet worden und die DB AG gehe jetzt auf die Länder und die Aufgabenträger zu, um das Ergebnis der Bewertung zu teilen und zu prüfen, ob die Vorstellungen übereinstimmten oder gegebenenfalls zusätzliche Wünsche bestünden, um dann zu einer Gesamtbewertung zu kommen. Dass das Ergebnis nicht vollumfänglich konsensual sein werde, liege in der Natur der Sache, allerdings sei die DB AG der Überzeugung, dass dies nur sinnhaft sei, wenn man sich im Sinne der Reaktivierung gemeinsam starkmache. Nicht zuletzt auch deswegen, weil das wiederum den Bund auf den Plan rufe; denn die Mittel, die nötig seien, um die Infrastruktur wieder herzurichten, seien zwar für die jeweiligen Reaktivierungsprojekte sehr unterschiedlich, aber mit diesen 87 bis 90 Reaktivierungsprojekten seien Investitionsvolumina in Höhe von 7,5 Milliarden € bis 10 Milliarden € verbunden.

Er schlägt abschließend vor, erneut zu berichten, wenn der beschriebene Prozess beendet sei.

Der **Ausschuss** folgt diesem Vorschlag.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Modernisierung des Regionalverkehrs der DB AG

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/101**

Dieser Antrag liegt dem Ausschuss seit dem 19. Dezember 2019 vor.

Der **Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** weist darauf hin, dass die in dem Antrag aufgeworfenen Fragen nicht durch die DB AG beantwortet werden könnten, weil die Modernisierung des Regionalverkehrs das Ergebnis der Bestellungen sei, die der Aufgabenträger auslöse und die die Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß der dann vertraglich vereinbarten Leistung zu erfüllen habe. Dementsprechend müssten die Fragen vonseiten der Aufgabenträger beantwortet werden.

Abg. Frank Scheurell (CDU) bittet darum, auf die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtaktes für das Land Sachsen-Anhalt einzugehen.

Der **Konzernbevollmächtigte der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** sagt zu, dem Ausschuss eine Unterlage zukommen zu lassen, in der dieses Ideenkonstrukt des Deutschlandtaktes dargestellt sei.

Er legt unter dem Vorbehalt, dass dieser Deutschlandtakt zwar jetzt im dritten Gutachterentwurf als final tituliert sei und vom Bund initiiert und verantwortet werde, er aber davon ausgehe, dass er noch weiteren Veränderungen unterworfen sein werde, dar, im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt sei erneut das Magdeburger Kreuz genannt worden. Einige Vertreter sagten, dass dieser Terminus zu gewichtig für das sei, was im Rahmen des Deutschlandtaktes zu erwarten sei. Andere wiederum sagten, der Terminus habe sehr wohl seine Berechtigung. An dieser Bewertung wolle er sich allerdings nicht beteiligen.

Wenn der Deutschlandtakt so, wie er im dritten Entwurf vorgesehen sei, verabschiedet werde, dann würden von Magdeburg aus IC in alle vier Himmelsrichtungen fahren, allerdings werde dies nicht im Zweistundentakt der Fall sein. Auf der Achse München-Berlin via Halle werde es neue Halte geben. Auf der Achse Frankfurt-Berlin via Halle beispielsweise werde der Takt mutmaßlich stündlich sein.

Er bietet abschließend an, im Ausschuss ausführlicher zu berichten, wenn vonseiten der Abgeordneten ein entsprechender Bedarf gesehen werde.

Abg. Frank Scheurell (CDU) bittet darum, die Fahrpläne mit den entsprechenden Halten, die den Mitarbeitern der DB AG bereits zur Verfügung stünden, für Sachsen-Anhalt zu erhalten.

Der **Ausschuss** erklärt den Antrag in der **Drs. 7/LEV/101** für erledigt.

(Unterbrechung von 12:50 Uhr bis 13:30 Uhr)

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Planungen zum hochwassergerechten Umbau der B246a südlich von Plötzky

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/106**

Dieser Selbstbefassungsantrag liegt dem Ausschuss seit dem 4. Februar 2020 vor.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt Folgendes aus: Die Bundesstraße 246a verläuft von Ost nach West südlich um Magdeburg herum und verbindet dabei die Ortschaften Gommern und Plötzky mit dem Mittelzentrum Schönebeck und dem Oberzentrum Magdeburg. Hierbei handelt es sich um eine wichtige Straßenverbindung. Die Ortsumgehung Gommern-Plötzky wurde nicht wieder in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Es besteht daher auch kein Planungsmandat des Landes für diese Ortsumgehung. Die B 246a hat die Besonderheit, dass sie südlich von Plötzky innerhalb des Überschwemmungsgebietes des Elbe-Umflutkanals verläuft und damit bei Hochwasserereignissen durch die Öffnung des Pretziener Wehrs überflutet wird. Das geschah beispielsweise bei den Jahrhunderthochwasserereignissen und weiteren kleineren Hochwasserereignissen.

In diesen Zeiten ist dann die B 246a für mehrere Wochen überflutet und nicht mehr befahrbar. Das wiederum führt dazu, dass eine großräumige Umleitung des Verkehrs über Magdeburg eingerichtet werden muss, was natürlich zum Nachteil für den örtlichen, aber auch den überregionalen Verkehr ist.

Vor diesem Hintergrund wurde mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt, die B 246a im Bereich zwischen diesem Umflutkanal bis zum Ortseingang Plötzky hochwasserfrei umzubauen.

Bei der Planung dieser hochwasserfreien Führung der B 246a muss neben der Hochwasserthematik insbesondere auch der Wasserstand, das Strömungsverhalten des Wassers im Hochwasserfall, vor allem aber auch das FFH-Gebiet Elbeaue zwischen Saalemündung und Magdeburg sowie die sich darin befindlichen schützenswerten Bereiche und die örtliche Situation, besondere Bebauung vor Ort und der südliche Ortseingang berücksichtigt werden.

Die zwischenzeitlich ausgewählte Vorzugsvariante, die sogenannte Variante 4.2, gewährleistet den Hochwasserschutz durch den Bau eines 600 m langen Brückenbauwerks. Sie tangiert dabei die schützenswerten Bereiche des FFH-Gebietes nur in einem minimalen noch gerade zulässigen Grad. Der Verlauf der B 246a wird an das aktuelle Regelwerk angepasst, was die Verkehrssicherheit erhöht. Zusätzlich wird die enge Kurve am Ortseingang Plötzky durch das Verlegen der Straße vergrößert und

damit auch dieser beengte Bereich wesentlich verbessert, ohne dass dafür in die vorhandene Bebauung eingegriffen werden muss.

In diesem Vorhaben ist der Ausbau der Ortsdurchfahrt Plötzky enthalten. Die B 246a in Plötzky befindet sich in einem guten, dem Verkehrsaufkommen entsprechenden Zustand. Die Asphaltdeckschicht der Fahrbahn wurde Ende 2017 erneuert. Auch die verkehrliche Situation am nördlichen Ortseingang von Plötzky, also aus Gommern kommend, erfordert nach derzeitigem Kenntnisstand keinen Um- und Ausbau dieses Bereichs.

An dieser Stelle wurde 2019 eine Erfassung des Verkehrs einschließlich der gefahrenen Geschwindigkeiten durchgeführt. Die Messergebnisse erfordern weder einen Umbau des Bereichs noch ergänzende verkehrsbehördliche Anordnungen.

Die Vorplanungsunterlage des Vorhabens hochwasserfreie Führung der B 246a wird derzeit finalisiert. Wenn sie Anfang 2021 vorliegt, dann werden sowohl die betroffenen Gebietskörperschaften als auch die Träger öffentlicher Belange von der Landesstraßenbaubehörde nochmals offiziell beteiligt.

Im Anschluss daran muss dem Bundesverkehrsministerium diese Unterlage zur Zustimmung vorgelegt werden. Die aktuellen Kosten betragen gemäß Kostenschätzung ca. 22 Millionen €.

An die laufende Planungsphase schließen sich wie immer Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sowie das erforderliche Planstellungsverfahren an. Insofern kann derzeit noch kein Datum genannt werden, an dem mit dem Baubeginn zu rechnen ist.

Die **Ortsbürgermeisterin von Plötzky** sagt, wenn die in Rede stehende Aufständerung durchgeführt werde, dann sei dies durchaus zu begrüßen. Wenngleich dieses Vorhaben die Problematik der Lärmbelästigung durch das jetzt vorherrschende relativ hohe Verkehrsaufkommen noch verschärfen werde; denn, wenn diese Straße breiter werde, dann sei davon auszugehen, dass die Fahrzeuge mit erhöhter Geschwindigkeit in den Ort hineinführen, was für die Anwohner eine große Belastung darstelle, weshalb sie es für erforderlich halte, diese Problematik im Zuge der Baumaßnahme zu berücksichtigen.

Abg. Tobias Rausch (AfD) möchte wissen, ob es in Bezug auf die Verkehrsbelastung in Plötzky statistische Erhebungen gebe.

Ein **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** merkt an, selbstverständlich seien im Zusammenhang mit den Planungen auch verkehrliche Untersuchungen durch die Straßenverwaltung erfolgt. Es sei bereits angerissen worden, dass mit Blick auf die Problemstellung gerade in den Ortseingangssituationen im

nördlichen Bereich im Jahr 2019 eine Verkehrszählung durchgeführt worden sei, die die Ergebnisse der im Rahmen der fünfjährig stattfindenden bundesweiten Straßenverkehrszählung, bestätigt habe.

In 24 Stunden seien etwas mehr als 7 000 Fahrzeuge gezählt worden, mit einem Schwerverkehrsanteil, der laut Straßenverkehrszählung im Jahr 2015, bei ca. 7 % gelegen habe und bei der ergänzenden Verkehrszählung im Jahr 2019 bei 11 %. Diese Größenordnungen seien im Bereich der Bundesstraßen durchaus normal.

Mit Blick auf die Situation am südlichen Ortseingang weise die Linienführung der Bundesstraße dort einen Radius von 37,5 m auf und zukünftig, sofern die Vorzugslösung der Vorplanung tatsächlich auch das Baurecht finde, einen Radius von 300 m. Insofern entstehe dann die übliche Konfliktsituation, die an den Ortseingängen von der freien Strecke zu einer Ortsdurchfahrt entstehe.

Wenn man sich derzeit nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halte, dann bestehe ein sehr hohes Unfallrisiko. Wie sich dieses Risiko nach der Baumaßnahme darstelle, müsse abgewartet werden. Derzeit bestünden weder im nördlichen noch im südlichen Bereich der Ortseingangssituation Unfallschwerpunkte und es sei auch kein erhöhtes Aufkommen an Verkehrsunfällen festzustellen. Im Rahmen der im Jahr 2019 durchgeführten Verkehrszählung seien zudem Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen worden. Im Ergebnis sei festgestellt worden, dass die Geschwindigkeit bei durchschnittlich 58 km/h gelegen habe.

Der **Ausschuss** erklärt den Antrag in der **ADrs. 7/LEV/106** für erledigt.

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

a) Landesweites Azubi-Ticket einführen: Gerechtigkeit bei Fahrtkosten für alle Auszubildenden und Studierenden

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2867**

b) Azubi-Ticket anschieben: Kreise und Städte bei Modellprojekten unterstützen

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/3972**

c) Einführung eines Azubi-Tickets

Selbstbefassung Fraktion CDU - **ADrs. 7/LEV/52**

d) Stand Einführung Azubi-Ticket

Selbstbefassung Fraktion DIE LINKE - **ADrs. 7/LEV/113**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) merkt an, das Azubi-Ticket könne seit dem 1. Dezember 2020 für 50 € käuflich erworben werden. Ab Januar 2021 könnten die Auszubildenden das Ticket dann nutzen. Die Landkreise erhielten für jeden Auszubildenden 8 € und dies unabhängig davon, wie viele dieses Ticket nutzten. Dies sei ebenso wie der Preis eine Bedingung gewesen, die der Landtag gesetzt habe.

An dieser Stelle sei ein ausdrücklicher Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Nasa GmbH zu richten, die zahlreiche Gespräche mit den Verkehrsverbünden und mit den Aufgabenträgern geführt habe. An dieser Stelle, so der Staatssekretär, sei viel Überzeugungsarbeit geleistet worden.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) fragt, wie dieses Angebot bekannt gemacht worden sei.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** antwortet, zu einer derartigen Ticketeinführung gehöre eine umfassende Werbekampagne, die in den letzten Tagen auf verschiedensten Kanälen, insbesondere adressatengerecht in den sozialen Medien gestartet sei. Zudem habe es eine Plakatkampagne, Radiospots und Citylight-Poster, Flyer usw. gegeben. Darüber hinaus streuten die IHK und die Handwerkskammern diese Information über ihre Kanäle, sodass davon auszugehen sei, dass diese Informationen die Adressaten erreichten.

Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE) möchte wissen, ob dieses Ticket auch für die schulische Ausbildung gelte.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** bemerkt, dieses Ticket gelte sowohl für die Auszubildenden der gewerblichen Kammern als auch für diejenigen, die sich in der beruflichen Ausbildung befänden. Deswegen sei die Anzahl der Personen, die es betreffe, mit ca. 50 000 doppelt so hoch, wie die Anzahl derjenigen, die bei den Kammern gemeldet seien (Zwischenzeitlich sei ergänzend zu dieser Antwort die **Vorlage 2** eingegangen).

> Der **Ausschuss** empfiehlt den mitberatenden Ausschüssen für Arbeit, Soziales und Integration, für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung, für Finanzen sowie für Bildung und Kultur mit 9 : 2 : 0 Stimmen, den Antrag in der **Drs. 7/2867** abzulehnen.

Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE) hält es für sinnvoll, hierzu eine Dreiminutendebatte vorzusehen.

> Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag mit 9 : 0 : 2 Stimmen, den Antrag in der **Drs. 7/3972** abzulehnen.

Die **Berichterstattung** an den Landtag übernimmt der **Abg. Guido Henke.**

Abg. Frank Scheurell (CDU) erklärt den Antrag in der **Drs. 7/LEV/52** namens der CDU-Fraktion für erledigt.

Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE) erklärt den Antrag in der **ADrs. 7/LEV/113** namens der Fraktion DIE LINKE für erledigt.

Zu Punkt 9 der Tagesordnung:

a) Der Zustand der Alleen und Baumreihen in Sachsen-Anhalt

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **Drs. 7/3178**

Antwort Landesregierung - **Drs. 7/3634**

Unterrichtung Landtagspräsidentin - **Drs. 7/3762**

Entschließungsantrag Fraktion AfD - **Drs. 7/4194**

b) Alleenschutz und Alleenentwicklung in Sachsen-Anhalt

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/4247**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der 41. Sitzung am 12. März 2020 mit diesen Beratungsgegenständen befasst.

Zu Tagesordnungspunkt 9a. Unter **Vorlage 1** liegt ein Beschlussvorschlag für eine vorläufige Beschlussempfehlung der Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit Datum vom 27. Januar 2020 vor. Unter **Vorlage 2** liegt ein Beschlussvorschlag für eine vorläufige Beschlussempfehlung der Fraktion der AfD mit Datum vom 7. Februar 2020 vor. Unter **Vorlage 3** liegt die vorläufige Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr mit Datum vom 17. März 2020 vor. Unter **Vorlage 4** liegt der Beschlussvorschlag der Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der im mitberatenden Ausschuss für Umwelt und Energie vorgelegt worden sei, mit Datum vom 4. November 2020 vor. Unter **Vorlage 5** liegt die Beschlussempfehlung des mitberatenden Ausschusses mit Datum vom 19. November 2020 vor.

Der Ausschuss für Umwelt und Energie empfiehlt in der Vorlage 5, den Entschließungsantrag mit folgender neuer Überschrift anzunehmen: Sachsen-Anhalts Alleen und Baumreihen schützen - Ökologischen und kulturellen Schatz bewahren.

Als Beratungsgrundlage dient die **Vorlage 5.**

Zu Tagesordnungspunkt 9 b. Den Antrag der Fraktion DIE LINKE in der Drs. 7/4247 hat der Landtag in der 71. Sitzung am 22. Mai 2019 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr und zur Mitberatung an die Ausschüsse für Umwelt und Energie sowie für Finanzen überwiesen.

Der Ausschuss hat in der Sitzung am 12. März 2020 eine vorläufige Beschlussempfehlung **(Vorlage 1)** erarbeitet und kam überein, den Antrag für erledigt zu erklären, da

eine vorläufige Beschlussempfehlung zum Entschließungsantrag in der Drs. 7/4194 erarbeitet worden sei.

Unter **Vorlage 3** liegt ein Vorschlag für eine Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt und Energie vor. Unter den **Vorlagen 2 bzw. 4** liegen die Beschlussempfehlungen der mitberatenden Ausschüsse vor, die sich dieser vorläufigen Beschlussempfehlung anschließen.

Als Beratungsgrundlage dient die **Vorlage 1.**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt aus, in der Ausschusssitzung am 12. März 2020 habe sich der Ausschuss bereits ausführlich mit diesem Thema beschäftigt. Zudem sei eine vorläufige Beschlussempfehlung an die mitberatenden Ausschüsse für Finanzen und Umwelt und Energie erarbeitet worden. Die mitberatenden Ausschüsse hätten sich der vorläufigen Beschlussempfehlung angeschlossen.

Die Landesregierung habe seitdem folgende Schritte unternommen:

Veröffentlichung des Baumkatasters. Ein erster Schritt zur Darstellung der Alleen und Baumreihen sei durch den zwischenzeitlich ins Internet gestellten amtlichen Straßeninformationsdienst Sachsen-Anhalt gelungen. Der Link könne über die Homepage der Landesstraßenbaubehörde abgerufen werden. Darin könnten die betreffenden Straßen, Informationen zu den begleiteten Alleen und Baumreihen, wie Baumarten, durchschnittliches Alter und Stammdurchmesser gesucht und gefunden werden.

Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass diese Datenbank in erster Linie als Arbeitshilfe für die Landesstraßenbaubehörde selbst gedacht gewesen sei und die Einstellung ins Internet ohne kostenintensive Drittfirmen nur mit eigenem Personal vollzogen worden sei, insofern also die Benutzerfreundlichkeit von speziell für die Öffentlichkeit konzipierten Informationssystemen nicht aufweise. Die konzipierten Informationssysteme seien eher für die interne Nutzung gedacht. Zudem handele es sich nur um einen ersten Schritt. Weitere Informationen zu den Bäumen sollten in einem zweiten Schritt folgen, an dem derzeit noch gearbeitet werde.

Interministerielle Arbeitsgruppe. Die interministerielle Arbeitsgruppe sei unter Beteiligung des Umweltministeriums eingerichtet worden. Die letzte Sitzung habe im Mai 2020 stattgefunden. Im Rahmen dieser Sitzung seien insbesondere die Punkte zwei bis vier der Beschlussempfehlung sowie einheitliche Verfahrensweisen im Umgang mit Alleen und Baumreihen diskutiert worden. Darüber hinaus seien Lösungsansätze zu den Baumschulden, die inzwischen von den 7 500 Bäumen auf nunmehr ca. 6 000 reduziert worden seien, erarbeitet worden. So solle zum Beispiel mit Unterstützung der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt eine entsprechende Planung und Umsetzung erfolgen.

Mit Blick auf die Erfassung von Baumverlusten durch Naturereignisse sei festzustellen, dass die einzelnen Bäume im Baumkataster aufgelistet seien und nach entsprechenden Naturereignissen durch die daraufhin stattfindenden Streckenkontrollen, die der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienten, eine Bestandsaufnahme stattfinde. Abgängige Bäume würden aus dem Kataster gelöscht.

Um den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, finden derzeit keine expliziten Ermittlungen von Baumverlusten nach Naturereignissen statt. Diese könnten, auch wenn es zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeute, relativ kurzfristig durch entsprechende Vorher-Nachher-Vergleiche umgesetzt werden.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) möchte wissen, ob die Baumschulden lediglich entlang der Straßen gepflanzt würden.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) bemerkt, bei Baumpflanzungen an der Straße müsse die Verkehrssicherheit beachtet werden, weswegen es nicht immer möglich sei, an den Stellen, an denen Bäume gestanden hätten, Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Ein **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** äußert, um dem Gedanken der Baumreihen und Alleen gerecht zu werden, werde versucht, Nachpflanzungen möglichst nur an Wegen zu vollziehen. Das Ministerium stelle gemeinsam mit der Landgesellschaft eine entsprechende Planung auf.

Abg. Frank Bommersbach (CDU) fragt, ob es möglich sei, diese Bepflanzungen auf bestehende Feldwege auszudehnen. Die Gemeinde Petersberg, so der Abgeordnete, habe vor 15 Jahren auf 17,8 km eine einseitige Feldwegbepflanzung vorgenommen.

Der **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** antwortet, dieses Vorgehen werde grundsätzlich befürwortet; denn ein nachgeordneter Weg, ein Feldweg sei aus der Sicht der Straßenbauverwaltung dafür besser geeignet, weil er weniger potenzielle Gefahren für den Verkehrsteilnehmer mit sich bringe. Zudem trage es den Baumreihen und Alleen Genüge.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) ist interessiert zu erfahren, an wen sich die verschiedenen Initiativen und Zusammenschlüssen, die sich für den Erhalt und die Nachpflanzungen von Bäumen einsetzten, wenden könnten, wenn sie einen guten Standort identifizierten.

Abg. Frank Bommersbach (CDU) äußert, die Gemeinde Petersberg habe sich an die Bauämter gewandt, die mit Blick auf die Eigentumsverhältnisse eine Zusammenfassung vorgenommen hätten. Im Anschluss hätten sie Kontakt zu den Ministerien aufge-

nommen, um die Nachpflanzungen vornehmen zu können. Es sei zu empfehlen, so der Abgeordnete, das Angießen außerhalb des öffentlichen Dienstes zu organisieren.

Abg. Frank Scheurell (CDU) weist darauf hin, dass die vorläufige Beschlussempfehlung unter anderem vorsehe, die Landesregierung zu bitten, im IV. Quartal 2020 ein Baumkataster für Alleen und Baumreihen auf der Grundlage von GIS-Systemen mit angehängter Datenbank mit Baumart, Alter, Standort, Vitalitätszustand zu veröffentlichen. Dies, so der Abgeordnete, sei nicht leistbar, weshalb er vorschlage, den Termin auf das I. Quartal 2021 zu datieren.

Der **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** bemerkt, das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr habe entsprechende Informationen zusammengestellt, allerdings müsse geprüft werden, ob diese mit den Anforderungen dieser Beschlussempfehlung übereinstimmten.

Der **Ausschuss** folgt dem Vorschlag des Abg. Frank Scheurell.

Der Ausschuss empfiehlt dem Landtag mit 9 : 0 : 2 Stimmen, den vorgenannten Entschließungsantrag in der **Drs. 7/4194** in der Fassung der Vorlage 5 und unter Berücksichtigung der Änderung des Datums für die Erstellung des Baumkatasters anzunehmen.

Der Ausschuss kommt überein, hierzu im Landtag keine Debatte vorzusehen.

Die **Berichterstattung** an den Landtag übernimmt der **Vorsitzende Matthias Büttner.**

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag mit 6 : 0 : 4 Stimmen, den Antrag in der **Drs. 7/4247** für erledigt zu erklären. Er kommt überein, hierzu im Landtag keine Debatte vorzusehen.

Die **Berichterstattung** an den Landtag übernimmt der **Vorsitzende Matthias Büttner.**

Zu Punkt 10 der Tagesordnung:

Artenschutz im Rahmen der B 6n

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/123**

Dieser Selbstbefassungsantrag liegt dem Ausschuss seit dem 11. Juni 2020 vor.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) führt aus, im Rahmen des Baus der B 6n habe der Planfeststellungsbeschluss im Bereich der Ortsumgehung Köthen auch Artenschutzmaßnahmen vorgesehen. Hierbei sei es konkret darum gegangen, Feuchtgebiete als Lebensraum für Kröten zu schaffen. Der BUND habe nunmehr herausgefunden, dass diese Maßnahmen zurückgenommen worden seien und klage dagegen. Sie möchte wissen, ob diese Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich zurückgenommen worden seien.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) sagt, in dem Bereich zwischen der Ortsumfahrung Köthen und der Anschlussstelle Thurland sei ein umfangreiches Vorkommen von Kröten gefunden worden. Insofern habe eine Umplanung stattfinden müssen. Der Straßenkörper sei angehoben und Querungshilfen vorgesehen worden. Dies führe dazu, dass sich die Betroffenheiten änderten. Wenn der Straßenkörper angehoben werde, dann müsse ein breiterer Damm errichtet werden, der dazu führe, dass der Fahrbahnfuß breiter werde.

Die Planfeststellungsbehörde habe dann in der Abwägung entschieden, dass diese Maßnahmen, die die Landesstraßenbaubehörde vorgesehen habe, zugunsten des Natur- und Umweltschutzes praktisch etwas einseitig zulasten der Flächeneigentümer stattgefunden habe, weshalb sie aufgehoben worden seien.

Der **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** führt aus, die Klagebegründungsfrist für den BUND beim Bundesverwaltungsgericht sei am 25. November 2020 abgelaufen. Das Landesverwaltungsamt als verfahrensführende Behörde habe vom Bundesverwaltungsgericht Stand heute noch keine Mitteilung darüber erhalten, wie die Klage des BUND begründet worden sei. Der Presse sei allerdings zu entnehmen gewesen, dass der BUND beantragt habe, weitere Maßnahmen, die im Planänderungsbeschlusses vom Landesverwaltungsamt im Rahmen ihrer Abwägung nicht als vertretbar gesehen würden, insbesondere mit der Begründung einer entsprechenden Überkompensation und mit der Zielrichtung der Planänderung, die darauf gerichtet gewesen sei, die Trasse anzuheben, um quasi die festgestellten Amphibien in dem relevanten Bereich queren zu lassen, ergänzend planfestzustellen, die sich auf einzelne Arten, beispielsweise die Feldlerche, bezögen.

Nun bleibe abzuwarten, worauf sich die Klagebegründung beziehe. Auf der Seite 40 des Planfeststellungsbeschlusses sei die entsprechende Abwägung zu diesen Punkten nachzulesen. Er sagt abschließend zu, dem Ausschuss diesen Ausschnitt zur Verfügung zu stellen.

Auf eine Frage der **Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE)** antwortet der **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr,** der Presse sei zu entnehmen gewesen, dass sich die Klage des BUND nicht gegen die Trasse selbst richte, sondern gegen einzelne Maßnahmen, die der Vorhabenträger für das ergänzende Vorhaben vorgeschlagen habe und nicht gegen die zusätzlichen Maßnahmen für die Amphibienquerungen. Hierbei handele es sich nicht um die insgesamt 224 Durchlässe, die planfestgestellt worden seien, und die über den Beschluss aus dem Jahr 2012 hinausgingen, sondern um einzelne, insbesondere artenschutzseitige Fragestellungen, die einzelne Vogelarten beträfen.

Nunmehr müsse sich die beklagte Planfeststellungsbehörde mit der Klagebegründung auseinandersetzen und dem Bundesverwaltungsgericht eine Antwort zukommen lassen.

Mit Blick auf die Querungshilfen lege der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2012 entsprechende Maßnahmen fest. In dem vorliegenden Planänderungsbeschluss seien vom Vorhabenträger mehr als Amphibienquerungen beantragt worden, die vollständig in den Beschluss der Planfeststellungsbehörde Eingang gefunden hätten.

> Der **Ausschuss** kommt überein, die Thematik zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufzurufen.

Zu Punkt 11 der Tagesordnung:

Fahrverbote, Grenzwerte - Zweifel an der Methodik der Schadstoffmessung

Antrag Fraktion AfD - **Drs. 7/3965**

Der Antrag wurde in der 67. Sitzung des Landtages am 1. März 2019 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt und Energie und zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung und an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

Unter **Vorlage 1** liegt ein Beschlussvorschlag der Fraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor. Unter **Vorlage 2** liegt die vorläufige Beschlussempfehlung des federführenden Umweltausschusses mit Datum vom 19. November 2020 vor.

Darin empfiehlt der Umweltausschuss, diesen Antrag mit einer neuen Überschrift anzunehmen.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt Folgendes aus: Der Antrag der AfD-Fraktion zielt darauf ab, die Methodik der Schadstoffmessung von Stickstoffdioxid im Straßenverkehr, die nach den umweltrechtlichen Normen des EU-Rechts vorgegeben ist, in Zweifel zu ziehen. Zudem soll der Grenzwert, der auf 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel festgeschrieben ist, auf 100 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel erhöht werden.

Ministerin Prof. Dr. Dalbert hat zu diesem Antrag im Plenum des Landtages am 1. März 2020 und im federführenden Ausschuss für Umwelt und Energie am 5. November 2020 ausführlich Stellung genommen. Sie hat insbesondere dargelegt, dass der EU-Grenzwert in ganz Sachsen-Anhalt seit dem Jahre 2018 eingehalten wird und schon deshalb aus der Sicht der Landesregierung kein Anlass besteht, an dem bestehenden Messsystem zu rütteln. Es besteht auch kein Anlass zu der Befürchtung, dass Fahrverbote für dieselbetriebene Fahrzeuge in Luftreinhalteplänen verankert werden müssten.

Aus diesen Gründen ist der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Umwelt und Energie zuzustimmen. Forderungen nach einer Verbesserung des ÖPNV und der Radinfrastruktur sind zeitgemäß und finden die Unterstützung des Ministeriums.

> Der **Ausschuss** schließt sich der vorläufigen Beschlussempfehlung des federführenden Ausschuss für Umwelt und Energie mit 5 : 0 : 4 Stimmen an.

Zu Punkt 12 der Tagesordnung:

Auswirkungen der Coronakrise auf den öffentlichen Nahverkehr von Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktion CDU - **ADrs. 7/LEV/112**

Der Antrag auf Selbstbefassung liegt dem Ausschuss seit dem 4. Juni 2020 vor. Der Ausschuss hat sich in der Sitzung am 25. Juni 2020 darauf verständigt, über diesen Antrag in der heutigen Sitzung erneut zu beraten.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) merkt an, die Coronapandemie habe das Land seit März 2020 fest im Griff. Der erste Lockdown habe im Frühjahr stattgefunden und derzeit befinde man sich in einem sogenannten Lockdown light. Dies sei selbstverständlich auch für den ÖPNV nicht ohne Auswirkungen geblieben. Das Fahrtenangebot sei reduziert worden und es sei zu einem sehr reduzierten Nutzerverhalten im ersten Lockdown gekommen. Dies sei im Rahmen des derzeit geltenden Lockdowns erneut zu beobachten.

Es werde noch vieler Anstrengungen bedürfen, um das ursprüngliche Fahrgastaufkommen wieder zu erreichen. Ob dies vollständig gelinge oder ob möglicherweise auch andere Verhaltensweisen, beispielsweise Telearbeit, Homeoffice und veränderte Pendlerbeziehungen etc., zu einer dauerhaften Nutzungsveränderung geführt hätten, könne heute nicht beurteilt werden.

Minister Webel habe an den Bund- Länder-Gesprächen unter Führung des Bundesministers Scheuer teilgenommen, in denen es darum gegangen sei, einen Rettungsschirm für den SPNV aufzuspannen. Dieser Rettungsschirm sei deshalb notwendig, weil die Fahrgeldeinnahmen in Größenordnungen weggebrochen seien, aber die Vorhaltekosten für die Verkehrsunternehmen trotzdem entstünden. Es sei gelungen, für das Jahr 2020 einen Bund-Länder-Rettungsschirm aufzuspannen, an dem sich der Bund mit Mitteln in Höhe von 2,5 Milliarden € beteiligt habe. Hierbei habe es sich um eine gewaltige Kraftanstrengung gehandelt. Im Sommer sei geschätzt worden, dass sich der Schaden auf ca. 5 Milliarden € belaufe, weshalb sich der Bund mit 2,5 Milliarden € daran beteiligt habe.

Im Nachhinein werde bundesweit mit entgangenen Fahrgelderlösen in Höhe von ca. 3,3 Milliarden € gerechnet. Die Mittel in Höhe von 2,5 Milliarden €, die der Bund zur Verfügung gestellt habe, reichten nicht, um den Gesamtschaden abzudecken. Insofern erfolge nunmehr ein Binnenausgleich zwischen den Bundesländern.

Der erste Ausgleich der Regionalisierungsmittel erfolge gemäß Regionalisierungsgesetz nach dem sogenannten Kieler Schlüssel. Demnach erhalte Sachsen-Anhalt 118 Millionen €. Der Schaden, der im Land Sachsen-Anhalt beim SPNV entstanden

sei, belaufe sich auf etwas mehr als 30 Millionen €. Hinzu komme der Bus- und Straßenbahnverkehr, bei dem ein Schaden in Höhe von ca. 20 Millionen € entstanden sei.

Somit erhalte Sachsen-Anhalt nach dem Kieler Schlüssel deutlich mehr Mittel als zur Schadenregulierung eigentlich benötigt würden. Andere Länder erhielten weniger Mittel als benötigt, weshalb sich die Länder vorerst auf eine Spitzabrechnung verständigt hätten. Wenn die genauen Zahlen vorlägen, dann werde eine genaue Abrechnung erfolgen. Am Ende werde Sachsen-Anhalt wie alle Bundesländer ungefähr 20 % der Schadensumme selbst zu schultern haben.

Der Staatssekretär schließt, im Jahr 2021 sei sicherlich ein Anschlussrettungsschirm erforderlich, weshalb die Bundesländer den Bund bereits im Rahmen einer Videokonferenz aufgefordert hätten, die Mittel in Höhe von 2,5 Milliarden € zu verstetigen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) äußert, die Mobilitätswende und viele andere Dinge seien durch die Pandemie ausgebremst worden. Er möchte wissen, ob der für den Rettungsschirm zu erbringende Eigenanteil aus den Mitteln, die im Rahmen des Nachtragshaushaltes beschlossen worden seien, finanziert werde.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) bemerkt, im Nachtragshaushalt sei für Schäden im Bereich des ÖPNV bereits vorsorglich ein Leertitel ausgebracht worden, aus dem nunmehr der Eigenanteil erbracht werde.

Abg. Dorothea Frederking (GRÜNE) stimmt der Aussage des Abg. Scheurell zu, dass die Verkehrswende mit der Coronakrise ein Stück weit ausgebremst worden sei. Vor diesem Hintergrund stelle sich beispielsweise die Frage, so die Abgeordnete, ob nicht darüber nachgedacht werden sollte, kleinere Busse einzusetzen, die wirtschaftlich günstiger seien.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV) führt aus, diese Frage richte sich in erster Linie an die Aufgabenträger; denn für die Busse seien die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig. Die Anstrengungen richteten sich darauf, dass die Nutzerzahlen nach der Krise wieder anstiegen. Deshalb wäre der Schritt, jetzt kleinere Gefäße anzuschaffen, wahrscheinlich nicht richtig. Es müsse versucht werden, das System insgesamt zu erhalten. Nach der Krise müsse der Normalzustand eruiert und daraus weitere Maßnahmen abgeleitet werden.

Derzeit richteten sich alle Anstrengungen darauf, das System aufrechtzuerhalten. Dies betreffe den SPNV und den ÖPNV und dies betreffe zum Beispiel auch die Luftverkehrsinfrastruktur. Die Luftverkehrsinfrastruktur sei ebenso von der Coronapandemie betroffen. Alle Starts und Landungen, die nicht stattfänden, führten zu erheblichen Einnahmeausfällen bei den Flughäfen. Die Flughäfen würden jetzt in der Krise und vor

allem auch zur Behebung der Krise gebraucht; denn es werde eine logistische Herausforderung ungeahnten Ausmaßes sein, weltweit einen Impfstoff zur Verfügung zu stellen. Es handele sich um Milliarden von Spritzen und Ampullen, die ohne Unterbrechung der Kühlkette an jedem Punkt der Erde zur Verfügung zu stellen seien. Auch die jetzige Versorgung mit medizinischen Geräten, Masken usw. funktioniere lediglich über diesen Verkehrsträger. Die Flughäfen hätten ebenfalls laufende Kosten, weshalb auch an dieser Stelle ein Rettungsschirm aufgespannt werden müsse. Dies werde derzeit vom Bund und den Ländern geprüft.

Der **Ausschuss** kommt überein, diese Thematik im März oder April 2021 erneut auf die Tagesordnung zu heben.

Zu Punkt 13 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Verständigung zum Umgang mit Dokumenten

Vorsitzender Matthias Büttner lässt wissen, dass eine Berichterstattung des MULE zum „KEK“ in der Sitzung am 21. Januar 2021 möglich sei. Zudem liege seit dem 6. November 2020 ein Schreiben des MLV zum Thema „Übersendung Ergebnis der Neuaufstellung Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt (LRVP); Durchführung der Expertenworkshops - Begleitung durch einen externen Gutachter/Berater“ (Vorlage 140 zum Beschluss des Landtages in der Drs. 7/322) vor.

Er schlägt vor, die Vorlage 140 gemeinsam mit dem Antrag der Fraktion DIE LINKE zum Thema „Radwegebau - Stand und Umsetzung“ in der ADrs. 7/LEV/124 zu beraten. - Der Ausschuss folgt diesem Vorschlag.

Der Vorsitzende fährt fort, zudem liegt der „V. Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für die Informationsfreiheit für die Zeit vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018“ in der Drs. 7/5177 und die Stellungnahme der Landesregierung in der Drs. 7/6642 vor.

Darüber hinaus liege seit dem 3. November 2020 ein Antrag der Fraktion der AfD zum Thema „Unterfinanzierung des kommunalen Straßenbaus“ in der ADrs. 7/LEV/125 und ein weiterer Antrag der Fraktion der AfD zum Thema „Dübener Heide Bahn“ in der ADrs. 7/LEV/126 vor.

> Der **Ausschuss** kommt überein, die genannten Beratungsgegenstände auf die Tagesordnung der Sitzung am 21. Januar 2021 zu nehmen und zu dem Antrag in der ADrs. 7/LEV/126 Vertreter der Nasa GmbH und der Deutschen Regionaleisenbahn einzuladen.

Nächste Sitzung am 21. Januar 2021

Vorsitzender Matthias Büttner merkt an, neben den bereits genannten Themen würden der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (Drs. 7/6124), der Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE (Drs. 7/6140) sowie das Thema Fährverbindungen im Land sichern (Drs. 7/6070), gegebenenfalls Themen aus der kommenden Landtagssitzung und der Punkt „Verschiedenes“ auf diese Tagesordnung gehoben.

Schluss des öffentlichen Teils der Sitzung: 14:56 Uhr.

Verteiler (nur elektronisch):

Mitglieder des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr
Präsidentin des Landtages
Direktor beim Landtag
Gesetzgebungs- und Beratungsdienst
Referentin/Referent der Fraktionen

Landesregierung
Staatskanzlei und Ministerien

Landesbeauftragter für den Datenschutz
Landesrechnungshof