



48. - öffentliche - Sitzung

21. Januar 2021

Magdeburg, Landtagsgebäude/Videokonferenz

Tagesordnung:

Seite:

1. Dübener Heide Bahn

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/126**

Berichterstattung und Beratung

7

2. Schieneninfrastruktur im Land erhalten und Ausbau fordern

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/4486**

Berichterstattung durch Landesregierung, Beratung und ggf. Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den Landtag

15

3. Veräußerung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/68**

Berichterstattung durch die Landesregierung und Beratung

21

4. V. Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für die Informationsfreiheit für die Zeit vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018

Unterrichtung Landesbeauftragter für den Datenschutz -
Drs. 7/5177

Stellungnahme der Landesregierung zum Fünften Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für die Informationsfreiheit für den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018 (Drs. 7/5177)

Unterrichtung - **Drs. 7/6642**

Berichterstattung und Beratung

27

5. Gastronomiebetriebe und Marktgewerbetreibende unterstützen - Sondernutzungsgebühren erstatten

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/6123**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung und Erarbeitung einer Beschlussempfehlung an den federführenden Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung

31

6. Landesstraßenbauprogramm 2020; Aktueller Sachstand zur Umsetzung

Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 15. September 2020

Befassung Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/121**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung und Kenntnisnahme

35

8. Transparenz von Beratungsverträgen

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

Beschlussrealisierung Landesregierung - Drs. 7/614

Berichterstattung durch die Landesregierung und Beratung 37

9. Verschiedenes

Eingegangene Post 39

Verständigung zum Umgang mit Dokumenten 39

Nächste Sitzung 40

Teilnehmer:**Ausschussmitglieder:**

Abg. Matthias Büttner, Vorsitzender	AfD
Abg. Frank Bommersbach	CDU
Abg. Hardy Peter Güssau	CDU
Abg. Andreas Schachtschneider	CDU
Abg. Frank Scheurell	CDU
Abg. Daniel Sturm	CDU
Abg. Willi Mittelstädt	AfD
Abg. Matthias Lieschke (i. V. d. 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. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

Von der Landesregierung:**vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:**

Minister Thomas Webel

Niederschrift:

Stenografischer Dienst

Ein Teil der Teilnehmer ist per Videokonferenz zugeschaltet.

Vorsitzender Matthias Büttner eröffnet die öffentliche Sitzung um 10:04 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, dass die Sitzordnung in den Beratungsräumen der aktuellen Lage angepasst worden sei (Drs. 7/7001).

Der **Ausschuss** gestattet einer Praktikantin der AfD-Fraktion die Teilnahme an der Sitzung.

Vorsitzender Matthias Büttner weist darauf hin, dass zu dem in der Einladung vorgesehenen Tagesordnungspunkt 12 - Rahmenvertrag über den Erhalt der Harzer Schmalspurbahnen GmbH - eine LIV-Vorlage der Landesregierung vorliege. Hierbei handele es sich um ein nichtöffentliches Dokument, weshalb darüber in nichtöffentlicher Sitzung beraten werden solle.

Abg. Willi Mittelstädt (AfD) beantragt, den in der Einladung vorgesehenen Tagesordnungspunkt 8 - Unterfinanzierung des kommunalen Straßennetzes - von der Tagesordnung abzusetzen. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Abg. Frank Scheurell (CDU) beantragt den in der Einladung vorgesehenen Tagesordnungspunkt 6 - Ausschüsse in die Erarbeitung des neuen integrierten Klima- und Energiekonzeptes intensiv einbinden -, - Klima- und Energiekonzept Sachsen-Anhalt (KEK) - und - Sachstandsbericht zur Umsetzung, zur Arbeit des wissenschaftlichen Beirates sowie zum Monitoring des Klima- und Energiekonzeptes Sachsen-Anhalt (KEK) - von der Tagesordnung abzusetzen. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Vorsitzender Matthias Büttner bemerkt, zu dem Thema „Bericht über den Geschäftsbereich des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr“ in der A.Drs. 7/LEV/119 sei am 20. Januar 2021 die Vorlage 1 verteilt worden. Über diese Vorlage solle heute in nichtöffentlicher Sitzung beraten werden.

Der **Ausschuss** stimmt der so geänderten Tagesordnung einstimmig zu.

Vorsitzender Matthias Büttner sagt, es sei beabsichtigt gewesen, in der heutigen Sitzung die Vorlage 140 zur Drs. 7/322 und die A.Drs. 7/LEV/124 zu den Themen „Übersendung des Ergebnisses der Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans Sachsen-Anhalt“ und „Radwegebau - Stand und Umsetzung“ zu beraten. Da der Landesradverkehrsplan Anfang Februar 2021 im Kabinett beschlossen werden sollte, habe das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr vorgeschlagen, über diese Themen erst in der Ausschusssitzung am 18. Februar 2021 zu beraten. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Der Ausschuss billigt die folgenden Niederschriften: Niederschrift über den öffentlichen Teil der 45. Sitzung am 24. September 2020, den öffentlichen Teil der 46. Sitzung am 29. Oktober 2020, den nichtöffentlichen Teil der 46. Sitzung am 29. Oktober 2020, den öffentlichen Teil der 47. Sitzung am 3. Dezember 2020 (mit Änderungen des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr) und des nichtöffentlichen Teils der 47. Sitzung am 3. Dezember 2020.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Dübener Heide Bahn

Selbstbefassung Fraktion AfD - **ADrs. 7/LEV/126**

Der Ausschuss kam in der Sitzung am 3. Dezember 2020 überein, über diese Thematik in der heutigen Sitzung zu beraten.

Unter **Vorlage 1** liegt die Stellungnahme der Regionaleisenbahn GmbH vom 19. Januar 2021 vor.

Abg. Matthias Lieschke (AfD) verweist eingangs auf den Beschluss in der Drs. 6/3892, in dem festgehalten sei, dass das Pilotprojekt Heidebahn fortgeführt werde. Nunmehr sei die Fortführung dieses Pilotprojektes versagt worden, weil die Strecke Schäden aufweise. Für die Entwicklung der ländlichen Räume, beispielsweise in Bezug auf die Schülerverkehre, sei diese Bahn außerordentlich wichtig. Derzeit würden die Schüler mit dem Bus zum Bahnhof in Wittenberg gefahren, was mehr Emissionen verursache als die Nutzung der Bahn.

Es stelle sich die Frage, so der Abgeordnete, wie die Heidebahn wieder dauerhaft in Betrieb genommen werden könne, welche Hindernisse es gebe und wie sich der aktuelle Sachstand darstelle.

Minister Thomas Webel (MLV) führt aus, seit dem Jahr 2016 seien mit der Heidebahn touristische Verkehre, die durch die Nasa GmbH mitfinanziert worden seien, durchgeführt worden. Diese touristischen Verkehre hätten am Ende des Jahres 2019 eingestellt werden müssen, weil die Bahnaufsicht die Strecke nicht mehr freigegeben habe. Diese Strecke müsse dringend saniert werden, so der Minister.

Die Nasa GmbH habe mittlerweile Fördermittel für den Infrastrukturbetreiber in Aussicht gestellt. Im Rahmen des Forums „Heidebahn“, das am 23. September 2020 stattgefunden habe, habe die Nasa GmbH Unterstützung zugesagt. Daneben habe die Nasa GmbH in Aussicht gestellt, nach der Instandsetzung Untersuchungen mit Blick auf die Frage durchzuführen, ob dort ein erhöhtes Potenzial, beispielsweise mit Blick auf die Kurklinik in Bad Schmiedeberg, bestehe. Über diese Frage solle in der Region diskutiert werden. Grundlage hierfür seien die Untersuchungsergebnisse, die voraussichtlich im Sommer 2021 vorliegen würden.

Der **Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn** führt aus, die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) sei keine Wettbewerbseisenbahn, sondern eine Bürgerbahn, die im Jahr 1993 als Antwort auf die Bahnreform gegründet worden sei, um die Strecken, die zum Abriss freigegeben bzw. vorgesehen gewesen sei, zu retten.

Die Dübener Heidebahn sei eine der Strecken gewesen, die die DRE im Jahr 2004 gerettet habe. Die Deutsche Bahn habe vorgehabt, lediglich den sächsischen Teil im Güterverkehr zu betreiben und den Rest zu veräußern.

Die DRE könne diese Strecke allerdings nur nach Verfügbarkeit der Mittel und der Konzepte vorhalten und in Betrieb nehmen. Damals sei die Strecke gesperrt worden, weil die DRE die entsprechenden Vorgaben nicht in dem von der Aufsichtsbehörde geforderten Umfang habe gewährleisten können.

Auf dieser Strecke sei das „Schmiedeberger Modell - Bahn und Bus aus einem Guss“, das bundesweit auf Interesse gestoßen sei, umgesetzt worden. Dieses Modell sei allerdings im Jahr 2016 ausgelaufen. Es stelle sich die Frage, ob diese Strecke, auf der weniger als 1 000 Fahrgäste am Tag verkehrten, wieder in ein solches Modell zurückgeführt werden könne.

Der Investitionsbedarf zur Abstellung der betriebsgefährdenden Mängel belaufe sich auf ca. 380 000 €. Mit Blick auf die Aussage des Ministers, dass die Nasa GmbH eine Unterstützung zugesagt habe, müsse man nunmehr gemeinsam die Zahlen prüfen.

Derzeit finde der Verkehr lediglich auf dem sächsischen Teil dieser Strecke statt, der die gesamte Strecke allerdings nicht finanzieren könne. Wenn für diese Strecke Zuschüsse gewährt würden, dann könne die Strecke, die eigentlich in einem sehr guten Zustand sei, durchgängig befahren werden. Gleichwohl bleibe dies mit Blick auf den Personenverkehr eine politische Entscheidung.

In Bezug auf den Güterverkehr befinde sich die DRE mit zwei Güterkunden in Gesprächen, die diese Strecke nutzen wollten. Der Masterplan des Bundesverkehrsministerium, der vorsehe, die Trassenpreise für den Güterverkehr im DB Netz zu halbieren, habe dazu geführt, dass bestimmte Gutarten, wie Schüttgüter, Flüssigstoffe und Holz auf der Schiene deutlich billiger transportiert werden könnten als auf der Straße. Nunmehr habe der Deutsche Bahnkunden-Verband sehr viel Kundenzulauf im Güterbereich. Gleichwohl könne die Finanzierung der Strecke nicht allein aus diesen Mitteln erfolgen, weil dies sehr hohe Trassenpreise mit sich bringen würde, die verhindern würden, dass Kunden dieses Angebot nutzten.

Ein **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** merkt an, das Investitionsvolumen, das der Vertreter der DRE genannt habe, müsse dahin gehend geprüft werden, welche Kosten im Zusammenhang mit Instandsetzungsarbeiten entstünden und welche Höhe die außergewöhnlichen Investitionen umfassten. Dabei müsse die Frage berücksichtigt werden, in welchem Umfang es vertretbar sei, hierfür Fördermittel bereitzustellen. Eisenbahnrechtlich bestehe die Verpflichtung, die Strecke in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** legt dar, die Strecke von der Lutherstadt Wittenberg, über Bad Schmiedeberg und Bad Dübren nach Eilenburg habe die Nasa GmbH in den letzten 15 Jahren sehr intensiv beschäftigt. Auf dieser Strecke sei bei einem vergleichsweise guten Angebot eine sehr begrenzte Nachfrage zu verzeichnen gewesen. Das bereits erwähnte Schmiedeberger Modell, das auf den Schülerverkehr ausgerichtet gewesen sei, sei über einige Jahre hinweg erbracht worden. Die Nasa GmbH sei dann nach einem sehr ausführlichen Entscheidungsprozess zu dem Schluss gekommen, dass dieses umfangreiche Angebot, die damit in Zusammenhang stehenden Kosten und die erreichbare Nachfrage, nicht mehr zu rechtfertigen sei.

Dann sei das touristische Angebot organisiert worden, das an den Wochenenden und teilweise auch an den Feiertagswochenenden angeboten worden sei. Dieses Angebot könne derzeit aufgrund der Infrastruktur nicht erbracht werden. Dieses Angebot wolle die Nasa GmbH gern verstetigen und ausweiten, weshalb die Infrastruktur saniert werden müsse.

Von den in Rede stehenden Bundestagsabgeordneten werde derzeit geprüft, ob die Entscheidungen, die vor einigen Jahren gefällt worden seien, noch Bestand hätten, oder ob es neue Randbedingungen gebe, die dafür sprächen, eine Neujustierung vorzunehmen. Diese Prüfung bleibe mit Blick auf weitere Entscheidungen abzuwarten.

Abg. Matthias Lieschke (AfD) führt an, die Randbedingungen hätten sich durchaus geändert; denn in Wittenberg gebe es mittlerweile eine weitere Schulform, nämlich die Gemeinschaftsschule in Wittenberg. Dies führe zu mehr Schülerbewegung auf der Strecke von Pretzsch und Bad Schmiedeberg in Richtung Wittenberg.

Die Kosten für die Beseitigung der Mängel beliefen sich auf ca. 400 000 €. Wenn diese Mängel beseitigt werden würden, dann könnten sowohl Fahrten im Regelverkehr als auch touristische Fahrten angeboten werden.

Er möchte abschließend wissen, ob die Möglichkeit bestehe, für die Beseitigung der Mängel Bundesmittel einzufordern bzw. ob das Land hierfür Mittel bereitstellen könne.

Der **Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr** äußert, in dem Kontext der Prüfung der Förderung des Investitionsbedarfs werde natürlich geprüft, ob es über das Engagement des Landes hinaus möglich sei, Bundesmittel in Anspruch zu nehmen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) stellt fest, dass sich die Situation seit einem Jahr nicht verbessert habe. Daran trage keineswegs das Ministerium Schuld. Der Geschäftsführer der Regionaleisenbahn habe in Aussicht gestellt, dass die Verkehre von Bad Schmiedeberg nach Wittenberg und die Weihnachtsverkehre für den Verein wieder möglich seien.

Eine Grundvoraussetzung sei, dass die Strecke von Bad Schmiedeberg bis Wittenberg im Sommer für den Verein wieder befahrbar sei. Erst, wenn diese Voraussetzung erfüllt sei, dann könne die Nasa GmbH Mittel zur Verfügung stellen bzw. die Frage an die Bundestagsabgeordneten gerichtet werden, ob Bundesmittel bereitgestellt werden könnten.

Der **Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn** führt aus, die Sonderfahrten, die der Verein durchführe, finanzierten die Strecke natürlich nicht. Wenn alle Bauwerke belastbar seien, dann könne lediglich sehr langsam auf dieser Strecke gefahren werden.

Nachdem das Gespräch in Magdeburg stattgefunden habe, sei ermittelt worden, wie die Stilllegung verhindert werden könne. Zu diesem Zeitpunkt habe es weder im Güterverkehr noch im Personenverkehr Verkehrsbestellungen auf dieser Strecke gegeben. Nunmehr sei die gesamte Strecke untersucht worden. Im Ergebnis sei festgestellt worden, dass sich die Kosten zur Beseitigung der Mängel auf ca. 389 000 € beliefen. Diese Kosten könnten allerdings nicht allein von der DRE getragen werden.

Die DRE habe diese Strecke für die Region gerettet. Zudem habe sie für 50 000 € einen neuen Bahnhof im Kurzentrum in Bad Schmiedeberg bauen lassen, damit Züge darauf bestellt würden. Die DRE habe durchaus Vorleistungen erbracht, aber nunmehr müsse im Schulterschluss mit allen Beteiligten versucht werden, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn man bei dem Gespräch mit dem Staatssekretär zu einem Ergebnis gekommen wäre. Dies sei allerdings nicht der Fall gewesen. Die DRE habe dann entschieden, die Strecke zu prüfen und zu ermitteln, ob die Instandsetzung der Strecke vonseiten der DRE finanzierbar sei. Ansonsten müsse gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Stilllegung der Strecke beantragt werden. Dies sei allerdings das allerletzte Mittel.

Sowohl der Minister als auch Herr Panitz hätten in der heutigen Sitzung neue Aspekte in die Diskussion eingebracht, weshalb es erforderlich sei, sich erneut zusammzusetzen, um entsprechende Planungen vorzunehmen. Die DRE sei derzeit dabei, Güterverkehr zu akquirieren.

Gleichwohl sei es ihm nicht möglich, einen Zeitpunkt zu nennen, an dem der Verein die Fahrten wieder aufnehmen könne; denn, selbst wenn auch die Finanzierung gesichert sei, dann bestehe noch immer das Problem, dass die entsprechenden Firmen, die die Instandsetzung vornehmen könnten, zum Teil überlastet seien.

Der Geschäftsführer der DRE spricht sich abschließend dafür aus, erneut zu einem Gespräch zusammenzukommen, und entsprechende Hausaufgaben zu verteilen; denn

dann bestehe durchaus die Chance, diese Strecke zu Beginn der Sommerferien wieder befahren zu können.

Abg. Frank Scheurell (CDU) fragt, ob der in Rede stehende Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt auf sächsischer Seite oder auf sachsen-anhaltischer Seite geplant sei.

Er betont, dass diese Strecke überhaupt noch existiere, habe keineswegs etwas mit dem Land Sachsen zu tun, sondern dies sei dem Land Sachsen-Anhalt zu verdanken; denn Sachsen-Anhalt habe auf dieser Strecke Verkehr bestellt. Wenn die DRE Mittel in Höhe von ca. 400 000 € benötigt, um die Mängel zu beseitigen, dann sei es auch ihre Aufgabe, die Finanzierung sicherzustellen. Die DRE könne keineswegs davon ausgehen, dass diese Mittel bereitgestellt würden. Die Initiative müsse derjenige ergreifen, der die Strecke gepachtet habe. Zudem müsse die DRE genau beziffern, welche Leistungen das Land erbringen solle; denn erst dann könne das Land prüfen, aus welchen Töpfen diese Mittel kommen könnten.

Der **Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn** betont, die DRE benötige zuerst die Garantie, dass der Verkehr in irgendeiner Form bestellt werde. Dies sei die Grundlage für die Zuschüsse, die dann gegebenenfalls gewährt würden. Der Güterverkehr, der in Sachsen verkehre, müsse eigenwirtschaftlich geführt werden. Der Bund gewähre durchaus Zuschüsse, allerdings nur für die Strecken, die von Zügen befahren würden, was im sachsen-anhaltischen Teil nicht der Fall sei.

Die Untersuchung der Strecke habe ebenfalls Kosten verursacht. Nunmehr sei bekannt, welche Maßnahmen erforderlich seien, um die Mängel zu beseitigen und welche Kosten damit verbunden seien. Dieser Betrag müsse gemeinschaftlich getragen werden. Wenn die Strecke nicht betrieben werden könne, dann müsse die DRE eine Stilllegung beantragen.

Mit Blick auf den angesprochenen Güterverkehr stehe man mit Interessenten im sachsen-anhaltischen Teil in Verhandlungen, so der Geschäftsführer abschließend.

Abg. Frank Scheurell (CDU) führt an, die DRE habe im Rahmen des letzten Gesprächs geäußert, dass der touristische Verkehr auf dieser Strecke wieder aufgenommen werden könne. Weder der Ausschuss noch das Ministerium hätten auf dieser Strecke ständigen Personenverkehr in Aussicht gestellt. Dieser sei im Jahr 2016 aus den bereits genannten Gründen eingestellt worden.

Mit Blick auf die Aussage des Abg. Herrn Lieschke, dass Schülerverkehr auf dieser Strecke stattfinden solle, führt der Abg. Frank Scheurell an, dass ihm aus dem Kreis Wittenberg keine derartigen Erkenntnisse vorlägen. Wenn dem so wäre, dann hätte sich der Landrat sicherlich bereits an die Nasa GmbH gewandt.

Der Abgeordnete schließt, die Voraussetzung dafür, dass dort auch touristischer Verkehr stattfinden könne, sei die Befahrbarkeit der Strecke. Seines Wissens habe das Ministerium bereits entsprechende Forderungen gestellt und es seien Termine vereinbart worden.

Der **Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn** merkt an, ihm sei selbstverständlich bekannt, dass die Auflagen der Aufsichtsbehörde zu erfüllen seien. Wenn es der DRE nicht gelinge, den Bescheid der Aufsichtsbehörde zu erfüllen bzw. die Thematik im Hinblick auf die Verkehre einer Lösung zuzuführen, dann müsse die Stilllegung der Strecke beantragt werden.

Seit dem letzten Treffen habe die DRE die Strecke geprüft und die Kosten für jede einzelne Maßnahme ermittelt. Wenn dieser Betrag - unter anderem aus Trassenerlösen - aufgebracht werden könne, dann stehe der Inbetriebnahme der Strecke nichts im Wege. Für die DRE sei es zwingend erforderlich, belastbare Informationen über die Verkehre zu erhalten, damit sie in die Lage versetzt werde, die entsprechenden Mittel einzufordern.

Abg. Matthias Lieschke (AfD) führt an, die DRE habe seines Wissens bereits ein Konzept entwickelt, das den Schülerverkehr beinhalte. Wenn das Angebot geschaffen werde und man sich darauf einige, die Heidebahn wiederzubeleben und die Strecke zu sanieren und sie gegebenenfalls auf den Schülerverkehr oder den öffentlichen Personenverkehr zu erweitern, dann müsse ein Konzept erarbeitet werden und erst dann müsse sich der Landkreis einbringen.

Abg. Frank Scheurell (CDU) betont, wenn die Heidebahn weiter betrieben werden solle, dann müsse vom Pächter dafür Sorge getragen werden, dass die dafür erforderlichen Mittel zur Verfügung stünden. Dazu sei der Antrag der AfD-Fraktion nicht geeignet. Die Nasa GmbH sei nach eigenen Aussagen lediglich in der Lage, Mittel für die touristischen Verkehre zur Verfügung zu stellen. Der Ausschuss könne keineswegs zusagen, dass Personenverkehr auf dieser Strecke stattfinden werde. Dieser Antrag sei also keineswegs zielführend, so der Abgeordnete abschließend.

Abg. Matthias Lieschke (AfD) führt an, wenn der Landtag dafür Sorge, dass die Strecke für den touristischen Verkehr instand gesetzt werde, um die touristischen Fahrten zu ermöglichen, dann bestehe danach beispielsweise auch die Möglichkeit, diese Strecke gegebenenfalls für den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen.

Der **Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn** sagt, wenn der DRE bekannt sei, in welchem Umfang die Nasa GmbH bereit sei, auf dieser Strecke Verkehre zu bestellen, dann könne dies in die Berechnungen einbezogen werden. Hierbei handle es sich um ein normales betriebswirtschaftliches Verhalten. Die Kosten für die

Instandsetzung seien ermittelt worden. Nunmehr müssten diese Kosten gemeinsam gedeckt werden.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** betont, dass der Infrastrukturbetreiber die Strecke betriebsfähig vorzuhalten habe. Selbstverständlich, so der Geschäftsführer der Nasa GmbH weiter, gebe es eine Abhängigkeit zwischen den Trassenerlösen einerseits und den Aufwendungen, die für die Infrastrukturunterhaltung notwendig seien, andererseits. Deswegen sei über dieses Thema im Jahr 2020 bereits in zwei Gesprächen diskutiert worden. In dem Gespräch Mitte November sei mit der DRE vereinbart worden, dass sie bis zum Ende des Jahres mitteile, wie viele Trassenerlöse benötigt würden bzw. in welcher Höhe ergänzend eine Infrastrukturförderung erforderlich sei. Insofern sei die Forderung vonseiten der DRE bereits erfüllt worden.

Seit einigen Tagen liege ein Papier der DRE zu den notwendigen Investitionen vor. Dieses Papier sei aus der Sicht der Nasa GmbH nicht vollständig. Zudem müsse es von der Eisenbahnaufsicht geprüft werden. Dem Papier sei unter anderem zu entnehmen, dass die notwendige Reparatur bis zum Mai 2020 erfolge, um den Auflagen der Eisenbahnaufsicht Rechnung zu tragen.

Minister Thomas Webel (MLV) weist darauf hin, dass die Ergebnisse der in Rede stehenden Untersuchung erst im Sommer 2021 vorlägen.

Der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** merkt an, die DB AG werde im März 2021 gemeinsam mit der Nasa GmbH über das Thema Reaktivierung sprechen. Die DB AG habe eine relativ aufwendige Untersuchung von potenziellen Reaktivierungsstrecken vorgenommen. In der Bewertungsphase habe sich die DB AG erst einmal auf Strecken fokussiert, die sich unmittelbar im Besitz der DB AG befänden und für deren Zustand sie unmittelbar verantwortlich sei. Im Augenblick gebe es Überlegungen, den Fokus auf verpachtete Strecken auszuweiten. Gleichwohl könne darüber möglicherweise im März 2021 noch nicht berichtet werden.

Der **Ausschuss** kommt nach einer kurzen Diskussion überein, dieses Thema zu gegebener Zeit erneut aufzurufen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Schieneinfrastruktur im Land erhalten und Ausbau fordern

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/4486**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der Sitzung am 5. Dezember 2019 mit dieser Thematik befasst.

Unter **Vorlage 1** liegt die Powerpoint-Präsentation der DB AG mit Datum vom 7. November 2019 vor. Unter **Vorlage 2** liegt ein Schreiben der DB AG mit Datum vom 29. November 2019 vor. Unter **Vorlage 3** liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG mit Datum vom 2. Dezember 2020 vor. Unter **Vorlage 4** liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG mit Datum vom 20. Januar 2021 (aktualisierte Fassung der Präsentation in der Vorlage 3 zur Drs. 7/4486) vor.

Der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** illustriert sein Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation (**Vorlage 4 zur A.Drs. 7/4486**) und führt aus, in den vergangenen Jahren bis zum Jahr 2020 seien Mittel in Höhe von ca. 1,9 Milliarden € in die Schieneinfrastruktur investiert worden. Beispielhaft seien die Projekte VDE 8, ZBA Halle-1. Baustufe Köthen, Knoten Halle, Ostseite und die Teilinbetriebnahme des Knotens Magdeburg zu nennen.

Die DB AG plane nach jetzigem Stand ab dem Jahr 2021 beginnend für die nächsten Jahre Investitionen in Höhe von 2,5 Milliarden €. Die Betrachtungszeiträume, die in der Powerpoint-Präsentation im Rückblick und im Ausblick gewählt worden seien, seien durchaus vergleichbar, sodass festgestellt werden könne, dass sich das Investitionsvolumen um 600 Millionen € erhöht habe. Diese Mittel flößen in folgende Projekte: Innerer Knoten Halle (2021), Knoten Magdeburg, Dessau-Roßlau, Ostkorridor Nord und Köthen zweite Baustufe.

Die Investitionsmittel hierfür stammten aus unterschiedlichsten Töpfen. Bei den Projekten, die mit Mitteln des Bundes, die als Investitionsmittel zur Verfügung gestellt würden und die mit den entsprechenden Projekten im Bundesverkehrswegeplans hinterlegt seien, finanziert würden, handele es sich um die sogenannten BVWP-Projekte. Hierzu gehöre der Ostkorridor Nord, wobei sich der Teil zwischen Uelzen und Stendal in der Umsetzung befinde. Der Abschnitt zwischen Stendal und Halle werde derzeit geplant. Das Investitionsvolumen betrage ca. 330 Millionen €. Mit Blick auf die Ausbaustrecke Hannover-Berlin befinde sich die DB AG in der Planungsphase. Die Höhe der Investitionen beliefen sich voraussichtlich auf 260 Millionen € bis 265 Millionen €. In Bezug auf die Ausbaustrecke Lehrte/Hameln-Falkenberg sei noch kein Planungsbeginn anbe-

raunt worden. Für dieses Projekt würden ab dem Jahr 2021 Investitionsmittel in Höhe von ca. 284 Millionen € vorgehalten.

Hinter dem 740 m-Programm, also der Gleisverlängerung für die Güterzüge, verberge sich ein bundesweites Programm, das insgesamt 72 Projekte umfasse. Somit stünden im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans und den vorgesehenen Projekten für Sachsen-Anhalt entweder unmittelbar oder in Teilen Mittel in Höhe von ca. 1,3 Milliarden € zur Verfügung.

Im sogenannten Investitionsgesetz Kohleregionen seien die Finanzierungsmodalitäten für die Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes hinterlegt. In der Präsentation seien die Maßnahmen aufgeführt, die für Sachsen-Anhalt relevant seien. Mit Blick auf diese Maßnahmen hätten die Länder Vorschläge eingebracht. Dem sei ein weiterer Verständigungs- und Konsolidierungskurs mit dem Bund unter Teilnahme der DB AG erfolgt. Die letzte Abstimmung habe am 17. Dezember 2020 stattgefunden, wobei die Gespräche noch nicht abgeschlossen seien.

Aus der Sicht der Bahn sei davon auszugehen, dass die hinterlegten Mittel in Höhe von 3 Milliarden € am Ende des Jahres 2021 abgerufen werden könnten, sodass dann mit der Planung dieser Projekte begonnen werden könne. Hierbei handele es sich zum einen um Projekte von DB Station & Service und zum anderen um Streckenprojekte.

In diesem Zusammenhang seien zwei Dinge erwähnenswert. Die Vereinbarungen mit dem Bund sähen vor, dass der Bund auf der Basis eines Mittelwertes Planungsmittel zur Verfügung stelle. Die sogenannte Planungskostenpauschale für die Deutsche Bahn liege bei 17,5 % und sei sozusagen über alle Projekte hinweg im Mittel errechnet worden. Dieser Prozentsatz sei bei einigen Projekten mehr als auskömmlich und bei anderen aufgrund des hohen Planungsaufwandes zu niedrig. Vor diesem Hintergrund habe man sich auf eine sogenannte Planungskostenpauschale verständigt, wobei festgestellt werden müsse, dass sich diese Planungskostenpauschale immer weniger als auskömmlich erweise. Es sei zu unterstellen, dass dies auch im Zuge der Organisation der Projekte des Investitionsgesetzes Kohleregion der Fall sein werde. Die darüber hinausgehenden Planungsmittel werde die Bahn aus Eigenmitteln bedienen müssen.

Zudem habe der Bund im Zuge dieses Abstimmungsprozesses festgelegt, dass eine Ablösung vorfinanzierter Landesmittel in Bezug auf diese Projekte nicht erfolgen werde.

Der Bund binde seine Mittelzusage im Zusammenhang mit diesen Projekten, respektive mit dem Investitionsgesetz Kohleregion, an die Maßgabe Mittel lediglich bis zum Jahr 2038 zur Verfügung zu stellen. Dies gelte für alle Bundesländer, bei denen Projekte im Rahmen dieses Finanzierungstopfes bedient würden. Dies bedeute, dass Projekte, die im Jahr 2038 noch nicht abgeschlossen seien, im Rahmen der Restfinanzierung

durch die Länder zu bezahlen sein würden. Dies sei vom Bund im Zuge dieser Abstimmungsrunden vorgegeben worden.

Der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen nimmt sodann Bezug auf die LuFV 8.7-Maßnahmen und fährt fort, während die beiden erstgenannten Finanzierungstöpfe aus Bundeswegeplan und Investitionsgesetz Kohleregion beinahe ausschließlich Investitionsmittel des Bundes umfassten, sei die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ein besonderes Konstrukt, das sich aus Investitionsmitteln des Bundes und aus Eigenmitteln der Bahn zusammensetze.

Dies habe folgenden Hintergrund: Um über längere Zeiträume Planungssicherheit für das Bestandsnetz zu bekommen, sei es vor einigen Jahren gelungen, mit dem Bund eine prinzipielle Übereinkunft dergestalt zu erzielen, dass sich der Bund entgegen seinem natürlichen Interesse, sich auf lange Jahre festzulegen, darauf einlasse, der Bahn verbindlich für das Bestandsnetz Mittel zur Verfügung zu stellen. Dies sei in den vergangenen Jahren auf fünf Jahre beschränkt gewesen. Im Rahmen der sogenannten LuFV III sei dieser Zeitraum auf zehn Jahre festgelegt worden. Dies gebe der DB AG über lange Zeiträume hinweg Planungssicherheit. Somit könnten mit der gleichen Summe, wenn die Baukosten stabil blieben, mehr Projekte realisiert werden, weil die Baumaßnahmen viel besser koordiniert werden könnten.

Die DB AG habe sich dafür sozusagen im Gegenzug mit dem Bund auf Qualitätskriterien verständigt. Wenn diese Qualitätskriterien nicht erreicht würden, dann sei dies mit empfindlichen Pönalezahlungen verbunden. Dieses Vorgehen habe sich in den letzten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen über die LuFV I und LuFV II bewährt. Die Qualitätskriterien seien vom Bund signifikant nachgeschärft worden. Dies sei für die DB AG nur noch mehr Ansporn, die Qualitätskriterien zu erfüllen. Somit sei die DB AG mit Blick auf die Finanzierungsregelungen, auch für das Bestandsnetz, und der damit erreichten Planungssicherheit und des Ausstattungsvolumens sehr zufrieden.

Bestandteil dieser Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung - dies gelte für den Investitionsteil des Bundes - seien die sogenannten 8.7-Mittel. Diese Mittel stünden als Bundesmittel zur Verfügung, um Infrastrukturmaßnahmen in der bestehenden Infrastruktur durchzuführen, die der Verbesserung des Nahverkehrs dienten. Bis zum Jahr 2029 stünden dafür Mittel in Höhe von ca. 120 Millionen € zur Verfügung. Hierbei handle es sich um sehr kleinteilige Maßnahmen, beispielsweise Gleiserneuerung, Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten, Erneuerung von Stationen usw. Diese seien allerdings sehr wertvoll, weil dadurch Qualitätsverbesserungen im Nahverkehr erreicht werden könnten.

Die Verhandlungen über den Einsatz dieser Mittel seien ein hartes Ringen zwischen der Bahn auf der einen Seite und den Vertreterinnen und Vertreter der Länder auf der anderen Seite. Das Miteinander könne durchaus noch verbessert werden.

Der zweite große Teil dieser LuFV betreffe das Pflegen der bestehenden Infrastruktur und liege vollumfänglich in der Verantwortung der Bahn. Die Kosten würden durch die Trasseneinnahmen und die Anlageneinnahmen gedeckt. Die verabredeten Qualitätskriterien müssten auch an dieser Stelle eingehalten werden.

Im Rahmen dieser LuFV sei vorgegeben, Mindesteigenmittel für die bestehende Infrastruktur aufzuwenden. Der Betrag sei in den vergangenen Jahren deutlich überschritten worden, was sicherlich auch in den kommenden Jahren der Fall sein werde.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** führt aus, auf der einen Seite habe das Land Sachsen-Anhalt in den letzten Jahren massiv von Infrastrukturmaßnahmen des Bundes und der DB Netz AG profitiert. Hierbei handele es sich um die großen Knotenmaßnahmen, wobei der Knoten Halle, bei dem vor wenigen Tagen der erste große Teil fertiggestellt worden sei, und das VDE-Projekt Nr. 8, vor allem mit der Achse Berlin-München, von der insbesondere Halle profitiere, hervorzuheben seien.

Auf der anderen Seite gebe es im Bereich der Regionalnetze, also auf den Strecken, die sich außerhalb des vor allem elektrifizierten Bereiches befänden, immer noch ein Nachholbedarf, der eigentlich Kraft Gesetz bereits in den Nullerjahren hätten abgearbeitet werden müssen. Dies sei die ganz große Kritik an der DB Netz AG und erst vor einigen Monaten am Tisch des Ministers gemeinsam ausgewertet worden.

Der Konzernbevollmächtigte habe bei diesem Gespräch Maßnahmen aufgezeigt, die zu einer Beschleunigung führen könnten. Gerade die Strecken, die mit Blick auf die Anlage 8.7 der LuFV vorgesehen seien, seien zu einem überwiegenden Teil Projekte, die man bereits seit mehr als 20 Jahren vor sich herschiebe. Hierbei handele es sich entweder um Abschnitte, bei denen die Arbeiten nicht abgeschlossen worden seien, oder um Strecken, beispielsweise die Strecke von Glindenberg-Oebisfelde über Haldensleben, die gerade für die Verbindung von Sachsen-Anhalt mit Wolfsburg eine große Rolle spiele, bei denen bislang noch keine wesentlichen Fortschritte erzielt worden seien.

Die DB Netz AG habe sich neu aufgestellt, weshalb man den Akteuren die Möglichkeit geben sollte, sich zu beweisen. Die Nasa GmbH hoffe, dass die Ankündigungen, umgesetzt würden und man mit Blick auf die Projekte deutlich schneller und intensiver vorankomme. Die Finanzierungsstruktur des Bundes habe sich verbessert, weshalb vielleicht ein Stück weit Optimismus möglich sei.

Ein Punkt, den die Nasa GmbH derzeit umtreibe, betreffe die Infrastrukturmaßnahmen, die der Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans umsetze. Dort konzentriere sich der Bund im Wesentlichen auf die Belange des Fernverkehrs und des Güterverkehrs und stelle sich auf den Standpunkt, dass er für den Regionalverkehr und für den Nahverkehr nicht zuständig sei. Dies sehe die Nasa GmbH anders.

Hierbei gehe es beispielsweise darum, wie der Ausbau auf der Achse von Oebisfelde über Stendal nach Rathenow momentan vorbereitet werde. In der Dezembersitzung sei in diesem Zusammenhang darüber gesprochen worden, wie der Ausbau genau ausgeprägt werde, wie die Nahverkehrsbelange mit Blick auf die Kapazität, aber auch mit Blick auf die Fertigstellungstermine berücksichtigt würden. An dieser Stelle sei weniger die DB AG der Adressat, sondern vor allem der Bund, der dort die Prioritäten anders setze.

Der **Ausschuss** kommt überein, die Thematik im März 2021 auf die Tagesordnung zu setzen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Veräußerung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - **ADrs. 7/LEV/68**

In der Sitzung am 3. Dezember 2020 kam der Ausschuss überein, die Beratung über diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Unter **Vorlage 1** liegt ein Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr mit Datum vom 24. Januar 2019 vor. Unter **Vorlage 4** liegt eine Powerpoint-Präsentation der DB AG mit Datum vom 20. Januar 2021 (aktualisierte Fassung der Präsentation in der Vorlage 3 zur Drs. 7/4486) vor.

Minister Thomas Webel (MLV) führt aus, das Revita-Programm und das Schnittstellenprogramm würden fortgesetzt. Diese Programme würden ausschließlich aus Regionalisierungsmitteln finanziert, die der Bund zur Verfügung stelle, wobei sich die Kommunen sowohl bei dem Schnittstellenprogramm als auch bei dem Revita-Programm mit 20 % an den Kosten beteiligen müssten. Zudem gebe es ein Programm mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2024, in dessen Rahmen gemeinsame Maßnahmen mit der DB Station & Service durchgeführt werden sollten.

Hierbei gehe es um die Sanierung von Bahnhöfen, wobei das Problem bestehe, dass der DB AG die Bahnhöfe zum überwiegenden Teil nicht gehörten. Im Rahmen des Börsengangs der DB AG seien die Bahnhöfe veräußert worden. Leider hätten die Kommunen, die ein Vorkaufsrecht gehabt hätten, dieses Angebot nicht angenommen. Wenn die Kommunen Bahnhöfe revitalisieren wollten, dann werde sie die Nasa GmbH dabei unterstützen.

Der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** illustriert sein Referat mithilfe einer Powerpoint-Präsentation (Vorlage 4) und legt dar, die Deutsche Bahn AG unterscheide zwischen Verkehrsstationen und sogenannten Empfangsgebäuden. In Sachsen-Anhalt gebe es gegenwärtig 287 aktive Verkehrsstationen. Hierbei handele es sich um die technischen Vorkehrungen, die die DB AG treffe, um den Reisenden für den Nah- und Fernverkehr einen adäquaten Zugang zu den Nah- und Fernverkehrszügen zu ermöglichen.

Darüber hinaus gebe es sogenannte Empfangsgebäude. Diese Empfangsgebäude hätten in der Regel einen historischen Ursprung und seien somit, weil sie eben nicht dem Gebot der Funktionalität folgten, sondern den damaligen Vorstellungen von repräsentativen Bauten, Gebäude, die für die Erledigung des Geschäftes von Station & Service im Sinne einer Verkehrsstation nicht nötig seien.

Im Zuge des anstehenden Börsenganges der Deutschen Bahn habe es Anstrengungen des Konzerns gegeben, den Cashflow zu verbessern. Weshalb Empfangsgebäude entweder in Paketen von durchaus attraktiven - für eine andere Verwendung - Immobilien oder auch kombiniert mit weniger attraktiven Immobilien veräußert worden sei. Diese Pakete seien zuerst den Kommunen angeboten worden und dann Investorengesellschaften, aber auch Einzelinteressierten.

Über das Ergebnis dieses Vorgehens werde derzeit diskutiert. Dieser Entwicklung stelle sich die DB AG jeden Tag in ihrer Arbeit, weil es Empfangsgebäude gebe, an denen es keine Investitionen durch die neuen Besitzer gegeben habe, sondern deren Geschäftsmodell eher darin bestanden habe, die Objekte günstig zu kaufen, keine Investitionen vorzunehmen, und sie dann später unter dem Leidensdruck der Städte und Kommunen zu einem höheren Preis zu verkaufen.

Im Bestand von Station & Service befänden sich derzeit zwölf Empfangsgebäude, wobei mit Blick auf das Empfangsgebäude in Köthen derzeit über einen Verkauf diskutiert werde. Derzeit sei nicht absehbar, wann der Bewertungsprozess für Köthen abgeschlossen sein werde.

Gleichwohl gebe es durchaus sehr erfreuliche und sehr repräsentative Beispiele dafür, wie Investoren Empfangsgebäude hergerichtet hätten. Beispielhaft seien die Empfangsgebäude in Bernburg und in Thale zu nennen.

Bis zum Jahr 2020 seien 36 Empfangsgebäude rückgebaut, also abgerissen worden. Dies könne dem Zustand des Gebäudes oder dem Umstand geschuldet sein, dass andere Nutzungsvorstellungen für die jeweilige Fläche bestanden hätten.

Um den Zustand der Verkehrsstationen und der Empfangsgebäude aufzuwerten, gebe es zum einen das Revita-Programm des Landes Sachsen-Anhalt. Einzig in Bezug auf das Projekt Magdeburger Hauptbahnhof, das einen Umfang von ca. 20 Millionen € habe, sei die DB AG Kooperationspartner; ansonsten sei dieses Programm eine Leistung des Landes Sachsen-Anhalt, der Nasa GmbH und aller weiteren Beteiligten.

Die DB Station & Service AG habe in ihrer originären Verantwortung zwölf lokale Projekte realisiert. Zu nennen sei die Tunnelverlängerung am Hauptbahnhof der Lutherstadt Wittenberg - Bauherr sei die Stadt gewesen -, die im November 2020 in Betrieb genommen worden sei. Am Hauptbahnhof Stendal werde der Tunnel neu gebaut, die Treppen erneuert, die Bahnsteigdächer saniert, der Bahnsteig erneuert und Aufzüge installiert. Die Inbetriebnahme erfolge im Jahr 2021. In Quedlinburg fänden ebenfalls Aufwertungsarbeiten, wie die Erneuerung und Installation von Aufzügen sowie die Sanierung des Daches, statt. Am Bahnhof Wolmirstedt sei eine neue Personenunterführung und die Installation neuer Aufzüge vorgesehen. Die Inbetriebnahme solle im Jahr

2022 erfolgen. In Stendal (Hochschule) solle eine neue Verkehrsstation errichtet werden. Die Inbetriebnahme sei für das Jahr 2022 vorgesehen.

Darüber hinaus habe es ein Konjunkturprogramm des Bundes mit einem Volumen in Höhe von 40 Millionen € gegeben, das im Wesentlichen die Motivation zum Hintergrund gehabt habe, regionalen Handwerksbetrieben in Zeiten der Coronakrise mit Arbeiten, die ohne großen Planungsvorlauf und Planungsaufwand realisiert werden könnten, zu beauftragen und gleichzeitig einen Mehrwert zu generieren.

Die DB AG gehe davon aus, dass dieses Programm fortgesetzt werde. Derzeit profitierten von diesem Programm neun Bahnhöfe bzw. Stationen in Sachsen-Anhalt, beispielsweise Aschersleben, Bitterfeld, Merseburg, Naumburg und Wernigerode.

Daneben gebe es eine Initiative von Station & Service unter der Überschrift Zukunftsbahnhöfe „Nächster Halt: Zukunft“. Bundesweit würden in diesem Rahmen 16 Bahnhöfe modernisiert und mit technischen Applikationen versehen. Hierbei spielten auch klimapolitische Ziele eine Rolle, beispielsweise würden Ladebänke mit Handyladefunktion installiert und Fahrradhochhäuser gebaut. Diese Maßnahmen seien insbesondere in Halle und Wernigerode durchgeführt worden.

Abg. Frank Scheurell (CDU) bemerkt, die DB AG habe ursprünglich beabsichtigt, 20 solcher Bahnhöfe wie in Wittenberg zu errichten. Vor diesem Hintergrund möchte er wissen, wie viele der geplanten Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt errichtet würden.

Der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** äußert, die DB Station & Service AG sei derzeit mit der Überlegung beschäftigt, ob und inwieweit dies ausgeweitet werden könne. Wenn bekannt sei, wie viele dieser Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt errichtet würden, werde er den Ausschuss informieren.

Auf eine Frage des **Abg. Guido Henke (Fraktion DIE LINKE)** antwortet der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen**, es liege im ureigenen Interesse der DB AG, dass die Nutzung der Verkehrsstation in Köthen gewahrt bleibe. Nunmehr müssten die entsprechenden Bewertungen und Beratungen abgewartet werden. Ungeachtet dessen werde es nicht zu einer wie auch immer gearteten Beeinträchtigung für die Reisenden in dergestalt führen, dass die Nutzung der Verkehrsstation eingeschränkt werde.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** legt dar, Empfangsgebäude mit beispielsweise einem Bäcker, Buchladen etc. seien erst ab einer Ein- und Aussteigerzahl von ca. 900 bis 1000 täglich sinnvoll. Diese Zahlen würden in Sachsen-Anhalt in Kreisstädten oder ehemaligen Kreisstädten erreicht. Daneben gebe es Stationen mit ca. 300 Ein- und

Aussteigern, bei denen es aber durchaus sinnvoll sein könne, in einem vorhandenen Gebäude einen Warteraum oder eine Toilette zu betreiben.

Ein sehr, sehr großer Teil, der in den 2000er-Jahren verkauften Bahnhofsgebäude sei in einem katastrophalen Zustand, zum Teil seien es Ruinen, wodurch letztlich die Nutzung des ÖPNV beeinträchtigt werde. Dies sei unter anderem die Motivation dafür gewesen, dieses Revita-Programm ins Leben zu rufen.

Es gebe natürlich eine Reihe von Stationen, bei denen die Nachfrage oder andere Bedingungen dafür sprechen, die Gebäude nicht zu erhalten und gegebenenfalls abzureißen. Die Schwierigkeit bestehe zum einen darin, dass ein Teil der Eigentümer der Gebäude nicht wisse, womit sie sich beladen hätten, weil sie das Gebäude vor dem Kauf nicht vor Ort in Augenschein genommen hätten. Zum anderen gehörten die Gebäude zum Teil der Bahn und trotz einer in Aussicht gestellten Förderung für einen Abriss sei es sehr schwierig und aufwendig, mit der Bahn zusammenzukommen, um dann tatsächlich zu einem Abriss der Gebäude zu kommen.

Gleichwohl gelinge es in einigen Fällen, beispielsweise mit Blick auf das Empfangsgebäude in Calbe/Saale Ost. Die Nasa GmbH habe gemeinsam mit der Bahn und vor allem mit der Kommune, die der Vorhabenträger sei, die Voraussetzung geschaffen, um die Schnittstelle - diese sei im Wesentlichen fertiggestellt - zwischen Bus und Bahn herzustellen, beispielsweise seien Parkplätze und P+R-Anlagen geschaffen worden. Die Nasa GmbH wünsche sich diesbezüglich ein deutliches höheres Tempo aufseiten der Bahn.

Es gebe durchaus auch Gebäude, die sich zumeist im Besitz von Dritten befänden, die so stark in sich zusammenfielen, dass eine Ersatzvornahme notwendig sei, um die Gebäude aus dem Weg zu räumen, um zu verhindern, dass Teile in den Gleisbereich, wie in Holzdorf, fielen. An dieser Stelle könne nunmehr eine Schnittstellenmaßnahme begonnen werden.

Das Revita-Programm und das Bahnhofsprogramm würden massiv vom Land gefördert, was dazu führe, dass die Nasa GmbH diese Projekte realisieren könne. Dies reiche bis hin zu den großen Bahnsteigumbauten, die aktuell beispielsweise in Stendal und in Quedlinburg stattfänden. Auf diese Umbauten hätten die Betroffenen viele, viele Jahre gewartet.

Die Bahn sei gerade in Bezug auf die Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsprogramm, in deren Rahmen Bahnsteige saniert würden, sehr engagiert. Alle Akteure hätten sich bereiterklärt, weiter gut daran mitzuarbeiten, so der Geschäftsführer der Nasa GmbH abschließend.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) führt an, Verkehrsstationen befänden sich häufig abseits von Wohnbebauung, weshalb es durchaus hilfreich wäre, diese anders zu gestalten und mehr Licht etc. zu installieren, also auch Angsträume abzubauen, damit diese Stationen von den Menschen genutzt würden.

Sie ist interessiert zu erfahren, ob von den unterschiedlichen Trägern und den unterschiedlichen vor dem eigentumsrechtlichen Hintergrund Verantwortlichen angedacht sei, neue Standards in Sachsen-Anhalt zu kreieren. Zwischen den sogenannten Schnittstellen sei eine bessere Zusammenarbeit erforderlich, um den Menschen den Umstieg auf klimafreundlichere Mobilität zu erleichtern.

Der **Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen** sagt, die Zusammenarbeit mit der Nasa GmbH sei recht intensiv, wobei man nicht immer zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu einem Ergebnis komme. In der Vergangenheit sei es manchmal erst mit viel Zeit und Mühe gelungen, ein gemeinsames Vorgehen zu verabreden. Bei allen Differenzen, die es in der Sache manchmal gebe, sei das Vorgehen sehr professional organisiert und orchestriert worden. Nunmehr sei eine Prioritätenliste erstellt worden, um genau diesen Umstand unter den der DB AG und der Nasa GmbH möglichen Rahmenbedingungen vernünftig anzugehen.

Der **Geschäftsführer der Nasa GmbH** führt aus, das, was die Abg. Frau Lüddemann als notwendig erachte, geschehe bereits im Rahmen der Zusammenarbeit. Dies werde vielleicht nicht in jedem Fall erkennbar, weil die Zahl der Projekte, die jährlich gemeinsam abgearbeitet würden, aufgrund der Fülle der Investitionsmaßnahmen und im Vergleich der vielen Stationen doch sehr klein sei.

Wenn Maßnahmen im Rahmen der Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsprogramm durchgeführt würden, dann werde daneben geprüft, ob bei den Stationen, bei denen die Bahnsteige saniert, angehoben, teilweise auch verlegt würden, Schnittstellenprogramme durchgeführt werden könnten. Im besten Fall gebe es dann eine gemeinsame Planung aus einer Überarbeitung der Bahnsteiganlagen und einer Überarbeitung des Bahnhofumfeldes, was unter anderem die Möglichkeit eröffne, gegebenenfalls eine Ruine abzureißen.

Das Umfeld, in dem über das Schnittstellenprogramm gefördert werden könne, sei irgendwann zu Ende, und dann sei es eventuell trotzdem notwendig, beispielsweise Wege zum Kern der Besiedlung instand zu setzen. An dieser Stelle seien die Kommunen noch einmal stärker gefragt. Es habe eine Reihe von Fällen gegeben, in denen lediglich die Stationen saniert worden seien und die Kommune sich im Umfeld nicht daran beteiligt habe. Beispielhaft sei die Strecke zwischen Magdeburg und Halle anzuführen. Die Stationen seien weitgehend saniert, aber die Umfelder seien teilweise noch nicht instand gesetzt.

Es gebe aber auch Fälle, wie die Lutherstadt Eisleben, in denen das Land gemeinsam mit der Kommune bzw. der dort vorhandenen bürgerschaftlichen Institution, die das Empfangsgebäude betreibe, sehr viel investiert habe, die Verkehrsstation aber aufgrund von Bau- und Planungsabläufen bei der DB Netz AG noch ausstehe.

Der **Ausschuss** den Selbstbefassungsantrag in der **ADrs. 7/LEV/68** für erledigt.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:**V. Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für die Informationsfreiheit für die Zeit vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018**

Unterrichtung Landesbeauftragter für den Datenschutz - **Drs. 7/5177**

Stellungnahme der Landesregierung zum Fünften Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für die Informationsfreiheit für den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis 30. September 2018 (Drs. 7/5177)

Unterrichtung - **Drs. 7/6642**

Die Präsidentin des Landtages hat gemäß § 40 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Landtages die oben genannten Unterrichtungen im November 2019 bzw. im Oktober 2020 an den Ausschuss für Inneres und Sport zur federführenden Beratung und an die Ausschüsse für Recht, Verfassung und Gleichstellung, für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung, für Finanzen, für Umwelt und Energie, Arbeit, Soziales und Integration sowie für Landesentwicklung und Verkehr zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuss für Inneres und Sport hatte sich in der Sitzung am 5. November 2020 mit den beiden Unterrichtungen befasst. Mit Schreiben vom 12. November 2020 übermittelte der Innenausschuss den beteiligten Ausschüssen diese beiden Unterrichtungen in der **Vorlage 1** zur Drs. 7/5177 mit der Bitte um Beratung und um Mitteilung des Beratungsergebnisses.

Der **Direktor der Geschäftsstelle des Landesbeauftragten und Stellvertreter des Landesbeauftragten für den Datenschutz** führt Folgendes aus: Der Fünfte Tätigkeitsbericht umfasst den Zeitraum von Oktober 2016 bis September 2018. Er befasst sich mit rechtspolitischen Entwicklungen im Informationszugangsrecht und im Open-Data-Bereich sowohl des Landes Sachsen-Anhalt als auch anderer Länder und des Bundes, soweit sie von Interesse sind. Daneben beantwortet der Bericht Einzelfragen aus der Beratungs- und Kontrollpraxis.

Über diesen Bericht ist sowohl im Ausschuss für Inneres und Sport als auch in anderen Fachausschüssen beraten worden. Dort ist sowohl zum gesamten Tätigkeitsbericht als auch zu den Einzelthemen, die die jeweiligen Ausschüsse betrafen, Stellung genommen worden.

Vor diesem Hintergrund werde er sich an dieser Stelle auf die Themen beschränken, die den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr betreffen, nämlich die Datenkategorien Geodaten und Verkehr auf der einen Seite und Informationsregister auf der anderen Seite.

Informationsfreiheit bedeutet zunächst, dass der Bürger an die Verwaltung oder das Land herantreten kann, um Informationen zu erhalten. Das bedeutet mittlerweile aber auch, dass das Land oder die Verwaltung Informationen bereitstellen soll, damit der Bürger vereinfacht auf diese Daten zugreifen kann. Vor diesem Hintergrund entstanden auch Portale, beispielsweise das Informationsregisterportal, das diesen Anforderungen gerecht werden soll.

Mit Blick auf das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und dem ihm nachfolgenden Geschäftsbereich geht es vor allem um Geodaten, Raumdaten und Informationen zum Verkehr und zur Mobilität.

Bei den genannten Daten, beispielsweise Geodaten, handelt es sich um sogenannte hochwertige Daten, die dem Bürger oder dem Unternehmer gemäß den Rechtsvorschriften bevorzugt zur Verwendung zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme vorgetragen, dass die Weiterverwendung dieser Daten davon abhinge, dass diese durch Gesetz zugänglich gemacht seien.

Dies ist durchaus richtig, allerdings auch nicht problematisch; denn Zugangsregelungen finden sich zum Beispiel im Geodateninfrastrukturgesetz des Landes, im Umweltinformationsgesetz des Landes oder im Informationszugangsgesetz. Gemäß § 11 müssen die Geodaten in das Landesinformationsverzeichnis eingestellt werden. Im Register sind Stand 15. Januar 2021 bislang keine Geodaten eingestellt. Es gibt auch keine Verlinkung der veröffentlichten Daten der Geodienste aus anderen Bereichen.

Der Presse war zu entnehmen, dass das Land ein Portal für Geodaten eröffnet, aber keine Verlinkung von diesem Portal zum Informationsregister hergestellt hat. Dort besteht weiterer Handlungsbedarf; denn es gibt eine Menge Daten, die in diesem Informationsregister auch aus dem Bereich des Ministeriums zu veröffentlichen wären.

Im geplanten Gesetz zur Neuregelung des Informationszugangsrechts wird klargestellt, dass das Informationsregister auch solche Informationen enthalten soll, die nach anderen Regelungen veröffentlichungspflichtig sind und Umweltdaten und auch Geodaten - sollte es zu diesem neuen Gesetz kommen - erst recht das Erfordernis haben, die Daten aus dem Bereich des Ministeriums und des Geschäftsbereichs dort einzustellen.

Wenn man den Blick auf andere Bundesländer oder den Bund wagt, dann stellt man fest, dass in Sachsen-Anhalt nicht nur die Daten fehlen, sondern in anderen Bundesländern auch andere Bereiche besser sortiert sind, beispielsweise sind die Geodaten in Stichworte wie Transport und Verkehr unterteilt worden und man kann nach Regionen und Städten suchen. In Schleswig-Holstein kann man auch das zuständige Ministerium als Suchkriterium eingeben.

Es ist also in dem Bereich nicht nur ein Defizit mit Blick auf die Inhalte im Informationsregister festzustellen, sondern im Informationsregister besteht zudem der Bedarf, die Daten bürgergerecht aufzubereiten.

Die Landesregierung hat die Problematik in Bezug auf das Informationsregister gesehen. Der Landesbeauftragte hat in seinem Bericht 40 Empfehlungen ausgesprochen, wovon die Landesregierung 33 Empfehlungen aufgreifen will, beispielsweise die Aufnahme einer Open-Data- und einer Open-Government-Strategie in die E-Governmentstrategie, die Aufnahme von Open-Data in die Digitale Agenda und die Entwicklung eines Open-Data- und Open-Government-Aktionsplanes. Bisher waren das allerdings nur Absichtserklärungen. Es wäre jetzt wichtig, dass diese Absichten in der Realität umgesetzt werden und man in diesen Bereichen zu praktischen Fortschritten kommt.

Wichtig wäre, dass den Bürgerinnen und Bürgern nicht nur die Möglichkeit gegeben wird, sondern auch rechtzeitig entschieden wird, welche Daten in welcher Aufbereitung in das Informationsregister fließen können. Die hochwertigen Daten aus dem Geschäftsbereich des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr gehören in jedem Fall dazu.

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz ist gern bereit, beratend und unterstützend tätig zu werden. Mittlerweile ist der Zeitraum für den VI. Tätigkeitsbericht abgelaufen, weshalb diese Problematik bei der Besprechung über den VI. Tätigkeitsbericht noch einmal aufgegriffen werden müsse.

Der **Ausschuss** nimmt die Unterrichtungen zur Kenntnis.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung:

Gastronomiebetriebe und Marktgewerbetreibende unterstützen - Sondernutzungsgebühren erstatten

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/6123**

Der Antrag wurde in der 103. Sitzung des Landtages am 12. Juni 2020 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung und zur Mitberatung an die Ausschüsse für Inneres und Sport, für Finanzen sowie für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

Unter **Vorlage 3** liegt die vorläufige Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung vom 7. Dezember 2020 vor. Der Wirtschaftsausschuss empfiehlt darin, diesen Antrag mit einer neuen Überschrift in einer geänderten Fassung anzunehmen.

Abg. Guido Henke (Fraktion DIE LINKE) führt an, die Fraktion DIE LINKE werde der Beschlussempfehlung nicht zustimmen, weil darin ein maßgebliches Anliegen, nämlich die Kommunen zu unterstützen, damit diese dann auf Sondernutzungsgebühren verzichten könnten, nicht enthalten sei.

Abg. Frank Scheurell (CDU) äußert, diese Thematik betreffe eigentlich die kommunale Selbstverwaltung; nichtsdestotrotz habe die CDU-Fraktion der vorliegenden vorläufigen Beschlussempfehlung im Finanzausschuss zugestimmt.

Abg. Willi Mittelstädt (AfD) bemerkt, hierbei gehe es um einen finanziellen Ausgleich, der durch Corona entstanden sei, weshalb sich ihm nicht erschließe, warum dem Antrag der Fraktion DIE LINKE nicht zugestimmt werde.

Abg. Frank Scheurell (CDU) wirft ein, das Land müsse an dieser Stelle keine Regelung treffen, da sich die Händler mit Blick auf diese Sondernutzungsgebühren mit den Kommunen verständigen müssten.

Abg. Dr. Falko Grube (SPD) merkt an, die SPD-Fraktion werde der Beschlussempfehlung zustimmen. Die Kommunen würden an dieser Stelle gegebenenfalls eigene Regelungen treffen, weshalb es nicht erforderlich sei, eine Unterstützung aus dem Landtag heraus vorzusehen. Die Stadt Magdeburg beispielsweise habe einen Stadtratsbeschluss gefasst, der vorsehe, derartige Zahlungen auszusetzen.

Der **Ausschuss** schließt sich der vorläufigen Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses (**Vorlage 3**) mit 10 : 2 : 0 Stimmen an (Die Stellung-

nahme zur vorläufigen Beschlussempfehlung ist zwischenzeitlich als **Vorlage 5** verteilt worden).

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:**Landesstraßenbauprogramm 2020;
Aktueller Sachstand zur Umsetzung****Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom
15. September 2020**

Befassung Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/121**

Das Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 15. September 2020 wurde gemäß § 41 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Landtages durch die Präsidentin des Landtages zur Beratung an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

In den Sitzungen am 24. September 2020 und am 29. Oktober 2020 hatte sich der Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr darauf verständigt, die Beratung über dieses Thema zu vertagen.

Der **Ausschuss** stimmt dem folgenden Beschlussvorschlag einstimmig zu:

„Der Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr nimmt die aktuelle Übersicht über die Landesstraßenbaumaßnahmen mit Gesamtkosten über 3 Millionen € zur Kenntnis. Bei den betrachtenden Vorhaben liegen keine Kostensteigerungen über 15 % vor und somit bedarf es auch keiner Zustimmung des Ausschusses für Finanzen“.

Der **Ausschuss** erklärt die **ADrs. 7/LEV/121** für erledigt.

Zu Punkt 7 der Tagesordnung:**Landesstraßenbauprogramm 2021****Zustimmung zur Haushaltseinstellung der Baumaßnahme Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrt Dreileben im Zuge der L 24 und L 49**

Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 12. Januar 2021

Befassung Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/128**

Das Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr mit Datum vom 12. Januar 2021 wurde gemäß § 41 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Landtages durch die Präsidentin des Landtages zur Beratung an den Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr überwiesen.

Minister Thomas Webel (MLV) äußert, hierbei handele es sich um eine zusätzliche Maßnahme, mit der im Jahr 2021 begonnen werden solle. Die Maßnahme umfasse den Ausbau von zwei Landesstraßen in der Ortslage Dreileben. Die Gesamtkosten beliefen sich auf Mittel in Höhe von 3,9 Millionen €.

Der **Ausschuss** stimmt dem folgenden Beschlussvorschlag einstimmig zu:

„Der Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr nimmt die Einstellung der Straßenbaumaßnahme L 24/L 49 Ortsdurchfahrt Dreileben mit Gesamtkosten über 3 Millionen € in den Landeshaushalt auf und empfiehlt dem Ausschuss für Finanzen, der Einzeleinstellung zuzustimmen.“

Vorsitzender Matthias Büttner bemerkt, dass er dem Finanzausschuss das Ergebnis der Beratung sowie das Abstimmungsergebnis mitteilen werde (**Zwischenzeitlich als Vorlage 1 verteilt**).

Der **Ausschuss** erklärt die **ADrs. 7/LEV/128** für erledigt.

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:**Transparenz von Beratungsverträgen**

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

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

Als Beratungsgrundlage dient die **Vorlage 147**. Hierbei handelt es sich um ein Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 18. Januar 2021 zum Thema „Beauftragung von Planungs- und Entwicklungsleistungen zum Abbau bestehender Ersatzpflanzungsverpflichtungen der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt aus den Fällungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht (Beratervertrag)“.

Minister Thomas Webel (MLV) führt aus, hierbei gehe es um Ersatzpflanzungen für an den Straßenrändern gefällte Bäume. Diese Ersatzpflanzungen könnten allerdings nicht an den Stellen vorgenommen werden, an denen die Bäume gefällt worden seien, weshalb andere Stellen für die Ersatzpflanzungen gesucht werden müssten. Die Landgesellschaft solle nunmehr mit der Bepflanzung von 1 300 Bäumen beauftragt werden. Dafür stünden Haushaltsmittel in Höhe von ca. 35 000 € zur Verfügung. Für die beabsichtigte Beauftragung der Landgesellschaft zum Abbau der sogenannten Baumschulden sei die Zustimmung der Ausschüsse für Landesentwicklung und Verkehr und für Finanzen erforderlich, so der Minister abschließend.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) kritisiert, dass der Bestand an Baumschulden erst eine Anzahl von 1 300 Bäumen erreicht habe, ehe mit den Ersatzpflanzungen begonnen werde. Zukünftig, so die Abgeordnete, sollten die beteiligten Akteure schneller und enger zusammenarbeiten.

Der **Ausschuss** stimmt dem folgenden Beschlussvorschlag einstimmig zu:

„Der Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr empfiehlt dem Ausschuss für Finanzen, der Beauftragung von Planungs- und Entwicklungsleistungen im Rahmen eines Beratervertrages zum Abbau bestehender Ersatzpflanzungsverpflichtungen der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt zuzustimmen.“

Vorsitzender Matthias Büttner bemerkt, dass er dem Finanzausschuss das Ergebnis der Beratung sowie das Abstimmungsergebnis mitteilen werde (Das Schreiben ist zwischenzeitlich als **Vorlage 150** verteilt worden).

Der **Ausschuss** erklärt die **Vorlage 147** zur **Drs. 7/322** für erledigt.

Zu Punkt 9 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Eingegangene Post

Vorsitzender Matthias Büttner informiert den Ausschuss über den Eingang folgender Schreiben:

- Schreiben des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle /Saale e. V. zum Thema „Stellungnahme zur Voruntersuchung B6 OU Bruckdorf“ (verteilt am 15. Dezember 2020)
- Schreiben des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr mit Datum vom 14. Januar 2021 zum Thema „Finanzierung des kommunalen Straßenbaus; Nachweis der bestimmungsgemäßen Verwendung von Straßenbaumitteln“ (am 14. Januar 2021 per E-Mail versandt)
- Schreiben des Landesverbandes Thüringen des Verkehrsgewerbes e. V. mit Datum vom 18. Januar 2021 zum Thema „Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts durch den Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V.“ (am 18. Januar 2021 per E-Mail versandt)

Verständigung zum Umgang mit Dokumenten

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt“ - Drs. 7/6124 und 7/6140

Vorsitzender Matthias Büttner lässt wissen, dass hierzu das Antwortschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf die Frage des Abg. Herrn Dr. Grube am 11. Januar 2021 eingegangen und als **Vorlage 17** verteilt worden sei.

Der **Ausschuss** kommt überein, den Gesetzentwurf in der Sitzung am 18. Februar 2021 auf die Tagesordnung zu heben.

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt - Antrag der AfD - Drs. 7/4149

Vorsitzender Matthias Büttner schlägt vor, über diesen Gesetzentwurf in der nächsten Sitzung zu beraten.

Abg. Dr. Falko Grube (SPD) gibt zu erwägen, diesen Antrag zurückzuziehen, da zu der Thematik Kleine Bauvorlageberechtigung zwischenzeitlich ein Gesetz verabschiedet worden sei.

Nächste Sitzung am 18. Februar 2021

Vorsitzender Matthias Büttner führt an, die nächste Sitzung werde voraussichtlich mit folgender Tagesordnung stattfinden:

- gegebenenfalls Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt - Antrag der AfD in der **Drs. 7/4149**
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt - Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE in der **Drs. 7/6124**, Entschließungsantrag Fraktion DIE LINKE in der **Drs. 7/6140**
zusammen mit
- Fährverbindungen im Land sichern - Antrag Fraktion AfD - **Drs. 7/6070**
- gegebenenfalls Themen aus der Landtagssitzung am 4. und 5. Februar 2021
- Verschiedenes.

Schluss der Sitzung: 13:01 Uhr.

Verteiler:

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