



**Textdokumentation**

**zur Veröffentlichung im Internet**

**über die 42. Sitzung**

**am 14. Mai 2020**

**In Magdeburg, Landtagsgebäude**

**Tagesordnung:**

**Seite:**

- 1. Potenziale gesteuerter Zuwanderung für eine nachhaltige Landesentwicklung in Sachsen-Anhalt: Abwanderung vermeiden, Rückwanderung stärken, Integration fördern**

**Abschlussbericht zum Projekt „Zuwanderungspotenziale für eine nachhaltige Landesentwicklung in Sachsen-Anhalt“ - Leibniz-Institut für Länderkunde**

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/95**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung

7

- 2. 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 19

**3. Petition Nr. 7-V/00206 - Schülertransport im Überlandverkehr  
Schreiben des Ausschusses für Petitionen vom 21. Juni 2019**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 23

**4. Petition Nr. 7-B/00085 - Kostenfreies Schulessen und  
freie ÖPNV-Nutzung für Schüler**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 27

**5. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Mobilität  
bedarfsgerecht aufbauen**

Beschluss Landtag - **Drs. 7/1928**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/2160**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 29

**6. Aktueller Sachstand Weiterbau der A 14**

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

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 33

**7. Aktueller Sachstand Fertigstellung der A 143 bei Halle**

Selbstbefassung Fraktion CDU - **ADrs. 7/LEV/8**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 35

**8. Aktueller Sachstand zum Thema „B 6n“**

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und  
Verkehr - **ADrs. 7/LEV/81**

Berichterstattung durch die Landesregierung, Beratung 37

**9. Verschiedenes**

Eingegangene Post 39

Verständigung zum Umgang mit Dokumenten 39

Nächste Sitzung 40

**Anwesende:**

**Ausschussmitglieder:**

Abg. Matthias Büttner, Vorsitzender	AfD
Abg. Frank Bommersbach (zeitw. vertreten durch Abg. Eduard Jantos)	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. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

**Von der Landesregierung:**

**vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz

**Textdokumentation:**

Stenografischer Dienst

**Vorsitzender Matthias Büttner** eröffnet die Sitzung um 10:03 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

**Vorsitzender Matthias Büttner** weist mit Blick auf den Tagesordnungspunkt 3 - Petition Nr. 7-V/00206 - Schülertransport im Überlandverkehr - darauf hin, dass der Petent sein Einverständnis zu einer öffentlichen Behandlung dieser Petition erst nach dem Ablauf der Frist erteilt habe.

Der **Ausschuss** kommt überein, diese Petition in öffentlicher Sitzung zu behandeln.

**Abg. Willi Mittelstädt (AfD)** bemerkt, im Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sei am 13. Mai 2020 eine Beschlussempfehlung zu dem Antrag „Lücken in der Prävention gegen die Afrikanische Schweinepest schließen“ in der Drs. 7/5717 erarbeitet worden und fragt, wann dieser Antrag im Ausschuss thematisiert werde.

Der **Ausschuss** kommt überein, die Thematik in der 43. Sitzung aufzurufen.

**Abg. Daniel Szarata (CDU)** hält es für zweckmäßig, dem Ministerium diesen Antrag schnellstmöglich zuzuleiten, damit es in der nächsten Sitzung auch zu den damit verbundenen Kosten aussagefähig sei.



### **Zu Punkt 1 der Tagesordnung:**

**Potenziale gesteuerter Zuwanderung für eine nachhaltige Landesentwicklung in Sachsen-Anhalt: Abwanderung vermeiden, Rückwanderung stärken, Integration fördern**

**Abschlussbericht zum Projekt „Zuwanderungspotenziale für eine nachhaltige Landesentwicklung in Sachsen-Anhalt“ - Leibniz-Institut für Länderkunde**

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/95**

Der Ausschuss hat sich in der Sitzung am 17. Oktober 2019 darauf verständigt, den Bericht zu behandeln, sobald die Auswertung im MLV abgeschlossen sei. In der Sitzung am 12. März 2020 kam der Ausschuss überein, die Beratung über diesen Bericht zu vertagen und zu der nächsten Beratung die Vertreter des Leibniz-Instituts für Länderkunde (IfL) einzuladen.

Unter **Vorlage 1** liegt die Powerpoint-Präsentation des Leibniz-Instituts für Länderkunde vor.

**Vorsitzender Matthias Büttner** lässt wissen, dass Herr Prof. Dr. Lentz, der Direktor des Leibniz-Institutes, nicht an der heutigen Sitzung teilnehmen könne.

**Ein Vertreter des IfL** erläutert den Abschlussbericht zu dem Thema „Potenziale gesteuerter Zuwanderung für eine nachhaltige Landesentwicklung in Sachsen-Anhalt: Abwanderung vermeiden, Rückwanderung stärken, Integration fördern“ im Sinne der **Vorlage 1**.

**Abg. Frank Scheurell (CDU)** bemerkt, diese Studie baue natürlich auf bereits gewonnenen Erkenntnissen, beispielsweise auf dem Integrationsbericht und dem Leitbild des Landes, auf. Für ihn sei allerdings nicht ersichtlich, welche neuen Erkenntnisse bzw. Handlungsempfehlungen sich aus dieser Studie ergäben.

Er führt an, Zuwanderung habe es schon immer gegeben, wobei es zu nie zu großen Verwerfungen mit der ansässigen Bevölkerung gekommen sei. Derzeit gestalte sich die Integration allerdings problematisch.

**Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE)** führt aus, dieser Studie seien - dies sei auch nicht anders zu erwarten gewesen - keine neuen Befundlagen zu entnehmen. Sie habe den Eindruck gewonnen, so die Abgeordnete, dass die Bevölkerungsentwicklung ein positiver Wert sei und versucht werde, die Bevölkerungszahlen konstant zu halten, obwohl dies nicht möglich sei. Die Bevölkerungsentwicklung werde zudem als ein Kriterium für die Beurteilung der politischen Entscheidungen herangezogen. Dies sei zu-

nehmend schwierig, weil der Wert der ländlichen Räume in der geringen Bevölkerungsdichte liege. Diese Fixierung auf die gleichbleibende oder am besten noch steigende Bevölkerungszahl sei durchaus kritisch zu hinterfragen.

Grundsätzlich habe die Realität die Studie ein wenig überholt; denn eine eigenständige Politik für ländliche Räume sei inzwischen soweit normiert worden, dass in der Landesverfassung das Staatsziel, gleichwertige Lebensverhältnisse in städtischen und urbanen Räumen auch für Sachsen-Anhalt festgeschrieben worden sei, woraus sich eine Verantwortung für alle Ressorts ableite.

Sie möchte wissen, ob die in der Studie gemachten Vorschläge, beispielsweise, dass die Landesregierung Unternehmerinnen stärker unter dem Aspekt gesellschaftlicher Öffnungsprozesse zusammenbringe und die Vernetzung fördern könnte, an das jeweilige Fachressort adressiert bzw. an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr gerichtet sei, in dem Sinne, dass es für diese Politik für ländliche Räume eine gemeinsame Steuerung geben müsste.

Zudem ist sie interessiert zu erfahren, warum, wie in der Studie klargestellt, einige wichtige Thematiken für eine nachhaltige Landesentwicklung nicht betrachtet werden konnten.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE)** möchte wissen, welche Handlungsansätze das Ministerium aus dieser und den vorangegangenen Studien verfolge.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD)** wirft die Frage auf, wie sich die Zuwanderungspotenziale in Sachsen-Anhalt entwickeln würden, wenn sich alle Bundesländer an die Empfehlungen aus dieser Studie hielten.

**Abg. Dr. Andreas Schmidt (SPD)** gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Landesregierung einen Zusammenhang zwischen dieser Studie und der Investitionsneigungsstudie herstelle, die in der sechsten Wahlperiode in Auftrag gegeben und im Jahr 2017 vorgestellt worden sei. Hierbei handele es sich um eine Unternehmerbefragung zu der Frage von Investitionszurückhaltung. Diese Studie habe zum Ergebnis gehabt, dass die befragten Unternehmer sowohl das Fehlen von Fachkräften als auch von Helfern vor das Problem des Bürokratiebaus und des Breitbandausbaus gestellt hätten. Die Geschwindigkeit, in der diese Erkenntnis adaptiert werde, so der Abgeordnete, entscheide über die Frage, in welchem Feld sich Sachsen-Anhalt im Korridor der ostdeutschen Bundesländer bewege.

**Ein Vertreter des IfL** führt aus, wenn man mit der Erstellung einer Studie beauftragt werde, dann fänden regelmäßige Gespräche mit dem Auftraggeber statt. Zudem habe der Auftraggeber eine genaue Vorstellung von den Themen, die in dieser Studie bearbeitet werden sollten und es fänden regelmäßige Treffen statt, auf denen beispiels-

weise Zwischenergebnisse besprochen würden. Dies sei bei dieser Studie nicht der Fall gewesen. Der Auftraggeber habe kein großes Interesse an dieser Studie gezeigt.

Mit Blick auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung bzw. die ländlichen Räume sei festzustellen, dass, wenn über die Bevölkerungsentwicklung diskutiert werde, das Augenmerk dabei sehr stark auf die Wanderungen gelegt werde. Dabei werde übersehen, dass die Zahl der Zuwandernden sehr hoch sein müsse, um in Sachsen-Anhalt eine stabile Bevölkerungszahl zu erreichen und die Defizite auszugleichen. Das geringe Bevölkerungsdichten durchaus Vorteile haben könnten, sei unbenommen.

In einer anderen Studie sei festgestellt worden, dass es durchaus Menschen gebe, die in kleineren Orten leben wollten und sich der Nachteile durchaus bewusst seien. Nicht jeder sehe also das städtische Leben als Vorteil an. Nichtsdestotrotz stellten geringe Bevölkerungsdichten sehr große Herausforderungen, insbesondere an die Daseinsvorsorge im Bereich Verkehr, dar.

Es sei wichtig, so der Vertreter des IfL, Schrumpfung zu akzeptieren. Schrumpfung habe es immer gegeben und sie sei für die Menschen vor Ort vielfach nicht problematisch. Wachstum sei für die Gemeinden aus finanzieller Sicht und um eine bestimmte Infrastruktur aufrechtzuerhalten wichtig, allerdings könne dort durchaus mit Alternativen angesetzt werden und die Bedeutung des Wachstums ein wenig abgeschwächt werden.

Mit Blick auf die Vernetzung habe man die Fachressorts durchaus im Blick gehabt. Zu Beginn sei man darauf hingewiesen worden, dass es einen Austausch mit den Fachressorts geben solle, der dann aber leider nicht in dem Maße stattgefunden habe, wie dies erforderlich und wünschenswert gewesen sei.

Einige wichtige Punkte seien nicht behandelt worden, weil diese Punkte zum einen von den Interviewpartnern nicht angesprochen worden seien. Zum anderen habe diese Studie ein Budget von ca. 80 000 € gehabt, weshalb sie lediglich von drei Personen, unter anderem einer studentischen Hilfskraft, bearbeitet worden sei. Für diesen Betrag und die Laufzeit der Studie könnten nicht alle Themen abgehandelt werden.

Die Frage, was passieren würde, wenn sich alle an Handlungsempfehlungen hielten, werde häufiger gestellt. Die Antwort auf die Frage sei, dass die Handlungsempfehlungen am Ende nicht mehr tragfähig seien, da es nur einen beschränkten Pool von Menschen gebe, die wanderungswillig seien. Zudem sei auch der Pool der Menschen aus Europa begrenzt. Ein Land müsse attraktiv sein, um von Zuwanderern wahrgenommen zu werden, beispielsweise sei das Zuwanderungspotenzial Sachsen-Anhalts geringer einzuschätzen als das Mecklenburg-Vorpommerns, da man dort mit der Küste werben könne.

**Vorsitzender Matthias Büttner** ist interessiert zu erfahren, ob die Integration mit Blick auf die verschiedenen Glaubensrichtungen der Menschen, die beispielsweise im Rahmen der Flüchtlingskrise aufgenommen worden seien, problematischer sei als die Integration von Menschen, die überwiegend dem christlichen Glauben angehörten.

Darüber hinaus möchte er wissen, ob Sachsen-Anhalt in den angesprochenen Feldern, also beispielsweise Demografie und Familienpolitik, versagt habe oder, ob diese Situation unvermeidbar gewesen sei.

**Abg. Frank Scheurell (CDU)** meint, eine Ansiedlung von Personen, die nicht dem hiesigen Kulturkreis angehörten, sei durchaus problematisch, was insbesondere in den Ballungsräumen deutlich werde.

**Ein Vertreter des IfL** legt zu den aufgeworfenen Fragen dar, bei den Befragungen in Weißenfels sei festgestellt worden - dort lebten sehr viele Zuwanderer aus Polen -, dass die Katholische Kirche eine große Rolle bei der Integration spiele. Mit Blick auf die Frage zum Islam habe die Studie kaum Erkenntnisse gebracht. Dies sei darin begründet, dass die Bleibewahrscheinlichkeit der Geflüchteten in Sachsen-Anhalt vergleichsweise gering sei.

Mit Blick auf die Frage des Vorsitzenden stehe es ihm, so der Vertreter des IfL, nicht zu, hierüber ein Urteil zu fällen, wenngleich er die Frage, ob eine Gegensteuerung möglich gewesen sei, beantworten könne. Die Arbeitslosenquoten in Sachsen-Anhalt hätten zu dem damaligen Zeitpunkt bei ca. 25 % und mehr gelegen, weshalb der Bevölkerung von der Agentur für Arbeit angeraten worden, die Kinder in Westdeutschland ausbilden zu lassen, da sie in Sachsen-Anhalt keine Zukunft hätten.

Diese Rahmenbedingungen, die nach der Wende in Ostdeutschland vorherrschten, hätten die Landesregierungen vor enorme Herausforderungen gestellt. Letztendlich hätten alle fünf Landesregierungen die gleichen Probleme gehabt. Die Rahmenbedingungen verbesserten sich langsam und in dem Maße, in dem sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt verbessere, verbessere sich auch die Wanderungsbilanz des Landes.

Bei der Regionalplanung werde der ländliche Raum ausgebremst, weil die Planung beispielsweise vorsehe, die Zentren und die Mittelstädte zu stärken, Streusiedlungen zu vermeiden und Kleinsiedlungen nicht weiter zu entwickeln, weil dies aus landesplanerischer Sicht als problematisch angesehen werde. Dafür, dass man die Bevölkerung nicht dispers im Raum verteilen möchte, gebe es durchaus Gründe, auch wenn dies für viele kleine Siedlungen große Chancen biete.

Für ein Projekt habe er sich die Entwicklungstendenzen der Bevölkerung aller deutschen Gemeinden seit dem Jahr 1990 angesehen, so der Vertreter des IfL. Dabei habe

---

er festgestellt, dass sich viele ländliche Regionen, beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern, in den letzten Jahren sehr gut entwickelt hätten.

Mit Blick auf die Frage, wo die Deutschen in den Städten wohnten, sei festzustellen, dass es beispielsweise in Leipzig Gebiete gebe, die bisher einen hohen Ausländeranteil gehabt hätten, nunmehr aber sehr attraktiv für Studenten würden. Dass es in vielen Städten Stadtviertel gebe, die einige Menschen nicht gern betreten würden, gehöre zur Natur des Städtischen. Jede Siedlungsstruktur bzw. jede Siedlungsform habe ihre Vorteile und ihre Zielgruppe.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV)** schickt voraus, es gebe eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem Beschluss der Staatssekretärskonferenz vom 19. Juni 2017, in dem festgelegt worden sei, was mit der Studie untersucht und beleuchtet werden solle, und dem Arbeitsauftrag, den die Fachebene an das Institut für Länderkunde (IfL) übermittelt habe. Die Hintergründe und Zusammenhänge dieses Vorgangs seien Gegenstand eines laufenden Disziplinarverfahrens, weshalb er, Dr. Putz, um Verständnis dafür bitte, nicht auf die Details und bereits vorliegende Erkenntnisse eingehen zu können. Hierbei handele es sich um ein laufendes Verfahren, in dem auch die Belange des betroffenen Mitarbeiters berücksichtigt und geschützt werden müssten.

Er führt sodann Folgendes aus: Die Studie liegt dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr seit dem 2. September 2019 in abschließender Form vor. Das Ministerium hat die Studie des IfL fachlich ausgewertet. Nach der Auffassung der Fachebene des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr lässt sich zusammenfassend feststellen, dass die Maßnahmen der Landesregierung zur Vermeidung von Abwanderung, zu Zu- und Rückwanderung von der Studie im Wesentlichen bestätigt worden sind.

Viele Aspekte, die in der Studie thematisiert werden, sind im Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ sowie im „Integrationsbericht des Landes Sachsen-Anhalt“ fest verankert und stellen bereits gelebte Praxis dar.

Die Ergebnisse der Studie bekräftigen erstens den Ansatz der Landesregierung, den ländlichen Raum stärken zu müssen, weshalb in der Fläche gute Angebote der Daseinsvorsorge vorhanden sein müssen, damit sich Menschen in Sachsen-Anhalt wohlfühlen und der ländliche Raum als attraktiver Wohn-, Arbeits- und Lebensort wahrgenommen wird.

Neben dem Landesentwicklungsplan als zentralem Planungsinstrument ist in diesem Zusammenhang auf den „ÖPNV-Plan 2020-2030“ zu verweisen, der im Dezember 2018 öffentlich vorgestellt worden ist und der in diesem Ausschuss bereits behandelt worden ist. Mit dem ÖPNV-Plan ist eine sehr solide und fachlich fundierte Grundlage dafür geschaffen worden, Mobilität als einen zentralen Bereich der Daseinsvorsorge

und damit zugleich als einen wichtigen Haltefaktor zu gewährleisten. Er fasst die Leitvorstellungen zusammen, die insbesondere im ländlichen Raum auch in Zukunft verkehrlich zu erschließen sind.

Ein wesentliches Instrument ist dabei das Bahn-Bus-Landesnetz, bei dem die individuellen Stärken des jeweiligen Verkehrsmittels zielgenau eingesetzt werden. Das Bahn-Bus-Landesnetz bildet das Grundgerüst für den ÖPNV in den Landkreisen und für die Einbindung der kreisfreien Städte. Das Landesnetz ist aber zugleich die Ausgangsbasis des Landes für den künftigen „Deutschland-Takt“.

Die Studie zeigt zweitens die große Bedeutung der Kommunen, wenn es um die Integration geht. Das ist nachvollziehbar; denn die Integration von Zu- oder Rückwandern erfolgt nun einmal vor Ort. Städte und Gemeinden werden hierfür zu Recht als Hauptakteure genannt.

Die Handlungsspielräume für das Land bestehen vor allem in der Förderung und Beratung der Kommunen. Auch an dieser Stelle gibt es eine Reihe von begleitenden Maßnahmen. Zum ÖPNV-Plan ist bereits etwas gesagt worden. Darüber hinaus werden aber auch positive Entwicklungen im Land zum Beispiel durch eine Reihe von Publikationen und verschiedene Kampagnen bekannt gemacht und digital kommuniziert, beispielsweise über das „Welcome-Center Sachsen-Anhalt“ und andere Dinge mehr.

Auch die Bereiche Bildung und Arbeitsmarkt werden von der Landesregierung unterstützt und gefördert, beispielhaft sind die Maßnahmen „Fachkraft im Fokus“ sowie „BRAFO“ genannt. Zu nennen sind an dieser Stelle aber auch die regelmäßig stattfindenden Europawochen, Informationsveranstaltungen der Landeszentrale für politische Bildung sowie die Einrichtung einer Stabsstelle für Demokratie- und Engagementförderung durch das Sozialministerium.

Die Landesregierung hat viele dieser Maßnahmen im Koalitionsvertrag verankert. Die Ergebnisse der Studie lassen sich somit als zusätzliche Argumente dafür lesen, strukturstärkende Maßnahmen auf dem Gebiet der Landesentwicklung weiter fortzuführen, zu intensivieren und, wo erforderlich und sinnvoll, effektiv miteinander zu vernetzen und zu verzahnen.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz schließt, es könne festgestellt werden, dass die durch die Studie angesprochenen Empfehlungen in zahlreichen Maßnahmen der Landesregierung bereits umgesetzt würden. Die Richtung sei richtig und Sachsen-Anhalts Landesregierung sei auf dem richtigen Weg.

**Ein Vertreter des MLV** trägt Folgendes vor: Neben der Bestandsaufnahme enthält die Studie eine Reihe von Anregungen, in welche Richtungen weiter gedacht und weiter gearbeitet werden kann.

Nunmehr soll aus der Sicht des Fachreferats skizziert werden, was aus der vorliegenden Studie herausgelesen worden ist, welche Ansätze für die Arbeit mit ihr gesehen werden und wie das Weiterdenken aussehen kann.

Was liest das Fachreferat aus der vorliegenden Studie heraus? - Viele Empfehlungen sind in der Grundaussage weitgehend deckungsgleich mit den bereits maßgeblichen Handlungskonzepten „Nachhaltige Bevölkerungspolitik“ sowie dem „Integrationsbericht“. Dies sei erwähnt, weil es durchaus nicht der Regelfall ist, dass eine Betrachtung von außen zu gleichen Ergebnissen kommt wie die Selbstreflexion.

Aus der Studie lässt sich also nicht die Notwendigkeit ableiten, die strategische Ausrichtung der Landesregierung grundsätzlich zu verändern. Das Gegenteil scheint der Fall zu sein. Die Anregungen und mögliche Schlussfolgerungen beziehen sich also eher auf die Feinjustierung.

An dieser Stelle soll auf einige Aspekte eingegangen werden, die aus fachlicher Sicht interessant sind. Hierbei kann es sich natürlich nur um eine schlaglichtartige Darstellung handeln, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Erstens die Gestaltung von Zu- und Rückwanderung. Die Autoren der Studie weisen auf einen Mangel hin, der nicht ganz unwesentlich erscheint. Das Thema Rückwanderung ist bislang wenig erforscht. Es gibt dazu kaum Untersuchungen, die zum Beispiel etwas über die Beweggründe und über persönliche Rückwanderungserfahrungen aussagen. Ich kann dies aus eigenem Erleben bestätigen.

An dieser Stelle sei mir ein persönlicher Einschub erlaubt, der diesen Aspekt vielleicht etwas plastischer werden lässt. Meine Tochter ist vor inzwischen mehr als 15 Jahren nach Westdeutschland gegangen, um dort eine Ausbildung zu absolvieren. Das hat alles hervorragend funktioniert. Sie hat direkt im Anschluss an die Ausbildung einen interessanten und gut bezahlten Job gefunden. Und bald auch schon attraktive Angebote bekommen, beruflich wahlweise in München oder in Berlin tätig zu sein. Damals war für mich klar: Nach Sachsen-Anhalt wird sie auf keinen Fall zurückkommen.

Es war sehr überraschend, als sie eines Tages sagte, dass sie trotz verlockender Jobangebote wieder nach Magdeburg zurückkehren will. Inzwischen ist sie hier glücklich verheiratet, hat ein schönes Haus gebaut und zwei noch schönere Kinder bekommen.

Die sei im Zusammenhang mit der Gestaltung von Zu- und Rückwanderung erwähnt, weil dieser Fall irgendwie typisch ist: Eine junge, gut ausgebildete Frau mit Kinderwunsch kommt nach Sachsen-Anhalt zurück, obwohl sie hier deutlich weniger verdient und sich die Möglichkeiten der beruflichen Entwicklung wahrscheinlich schwieriger gestalten. Und niemand kümmert sich darum, die Motivation dahinter zu erkunden, was sehr schade ist; denn daraus ließen sich womöglich interessante Rückschlüsse ziehen,

wie man Rück- und Zuwanderer vielleicht zielgenauer, vielleicht eher auf emotionaler Ebene ansprechen und willkommen heißen kann - Stichwort „Ankommenskultur“.

Dies ist ein Ansatzpunkt für die künftige Arbeit, der dabei unterstützen könnte, das Thema Rückwanderung - das gilt in gleicher Weise auch für das Thema Zuwanderung - noch wirkungsvoller zu bearbeiten. Denn offenbar gibt es neben Jobaussichten und Karrierechancen noch eine ganze Reihe anderer Gründe, die für eine Lebensperspektive in Sachsen-Anhalt sprechen und die womöglich auch mit dem zu tun haben, was gemeinhin unter dem nur schwach definierten Sammelbegriff Heimat oder mit sozialen Netzwerken, wie es der Vertreter des IfL angesprochen hat, zusammengefasst wird. Es stellt sich also die Frage, warum ein Lebensort als attraktiv wahrgenommen wird, der bei einer nüchternen Draufsicht von außen scheinbar nicht viel zu bieten hat.

Den nächsten Punkt muss man auch künftig im Blick behalten.

Zweitens vorhandene Stärken besser kommunizieren. Selbst die schärfsten Kritiker werden nicht bestreiten, dass sich die Landesregierung redlich müht, um von Sachsen-Anhalt ein positives Bild zu vermitteln. Es gibt unzählige Initiativen, Kampagnen, Publikationen und eine Vielzahl von Informationsangeboten analog wie digital.

Wer also nicht bewusst böswillig ist, hat durchaus die Chance, Sachsen-Anhalt in einem - zurückhaltend formuliert - interessanten Licht zu entdecken. Dieser Umstand ist sicher auch der Herangehensweise der Landesregierung geschuldet, die sich - Stichwort „Handlungskonzept Bevölkerungspolitik“ und „Integrationsbericht“ - einen langfristig angelegten Plan erarbeitet hat, wie sie die Dinge voranbringen will.

Man muss sich darüber im Klaren sein, dass positive Veränderungen, zum Beispiel die verbesserte Wahrnehmung von außen, Zeit brauchen. An dieser Stelle gibt es keine schnellen Erfolge. Das ist eher ein Marathon, für den man einen langen Atem benötigt.

Wie eingangs schon festgestellt, bestätigt die vorliegende Studie im Wesentlichen den eingeschlagenen Weg der Landesregierung. Die Notwendigkeit einer Kurskorrektur lässt sich zwar nicht ableiten; dennoch gibt es sicherlich Möglichkeiten der Feinjustierung, die in der Studie partiell angedeutet werden.

Unter der Zwischenüberschrift „Rückkehr-Management erweitern“ heißt es zum Beispiel:

*„Die Landespolitik hat ein Interesse daran, die Kommunen in ihrer Haltekompetenz zu stärken. Die Kommunen können authentisch vermitteln, was die Region besonders lebens- und liebenswert macht.“*

Dieser Aussage wird niemand widersprechen. Aber was bedeutet das praktisch? An welchen Stellrädchen könnte man drehen, um Stärken künftig besser zu kommunizieren?

In den vergangenen Jahren habe ich immer wieder die Erfahrung gemacht, dass in den Kommunen, auch in kleinen Kommunen, viel passiert, um die Attraktivität der Städte und Gemeinden vor allem im ländlichen Raum zu stärken und zu steigern. Das Land gibt diesbezüglich vielfältige und oftmals sehr umfangreiche Unterstützung, vor allem in finanzieller Hinsicht.

Als positives Beispiel ist die Stadt Güsten zu nennen, in der sich beispielsweise der Neubau der Kindertageseinrichtung „Güstener Spatzen“ in die angestrebte Gesamtentwicklung der Stadt einordnet. Dort spielen übrigens auch die Themen Energieeffizienz und Klimaschutz eine wesentliche Rolle. Nur am Rande sei erwähnt, dass Güsten im vorigen Jahr beim Wettbewerb „KlimaContest kommunal“ - dieser wird gemeinsam von dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie und der Landesenergieagentur ausgerichtet - den ersten Platz belegt hat. Um keinen falschen Eindruck zu vermitteln: Auch in Güsten ist die Welt noch nicht überall in Ordnung. Aber es gibt viele Entwicklungen, die durchaus hoffnungsvoll stimmen. Und es gibt engagierte Menschen, die ihren Heimatort voranbringen wollen. Das allein ist schon eine Stärke, die man vermitteln muss.

Mit dem genannten Wettbewerb begleiten das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie und die Landesenergieagentur übrigens solche positiven Entwicklungen - andere Ministerien tun dies auch - und unterstützen die Kommunen dabei, sie auch nach außen zu kommunizieren.

Man sollte schauen, wie die Stärken und Potenziale, die es in Sachsen-Anhalt zweifellos gibt, sichtbarer gemacht werden könnten und wie man die Kommunen dabei begleiten kann, mit ihren Pfunden noch wirkungsvoller zu wuchern. Hierbei geht es also um eine mögliche Feinjustierung, mit der sich Wirkungen verstärken lassen.

Drittens. Infrastruktur und Mobilität. Als Fachpolitiker wissen Sie, was in diesem Bereich in den zurückliegenden Jahren passiert ist. Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass Sachsen-Anhalt gut vorankommen konnte. Die Studie unterstreicht den Ansatz der Landesregierung, Infrastruktur als ein komplexes Thema, als Querschnittsaufgaben, zu betrachten. Darin heißt es:

*„Auch alternative Ansätze zur Sicherstellung von Infrastruktur, die über die reine Daseinsvorsorge hinausgehen, gilt es zu berücksichtigen und zu fördern.“*

Das macht die Landesregierung, insbesondere das MLV, bereits seit vielen Jahren. Es ist davon auszugehen, dass sich daran auch in Zukunft nichts ändern wird.

Ein Beispiel, das auch in der Studie genannt wird, ist das Projekt „RUMOBIL“, das vom MLV und der Nasa GmbH umgesetzt und von der Europäischen Union im Rahmen aus dem EFRE gefördert wird. Das Projekt unterstützt Initiativen zur Schaffung von Bürger- und Gemeindebussen. Damit - das ist gewissermaßen die Grundüberlegung - soll das bestehende ÖPNV-Angebot flankiert werden. Das Projekt ist deshalb so interessant, weil es die Eigeninitiative anregt, vorhandene Strukturen, also in diesem Fall das ÖPNV-Netz, kreativ zu nutzen, weiterzuentwickeln und individuell zu ergänzen.

Aktive Zivilgesellschaft heißt eben auch, dass Bürgerinnen und Bürger nicht nur Ansprüche formulieren und hinsichtlich der Umsetzung nach oben schauen, sondern auch eigene Ideen dafür entwickeln, was sich auf einem soliden Fundament so alles aufbauen lässt.

Man ist gut beraten, wenn man den bisherigen Kurs beibehält, nämlich bei der Umsetzung von großen Maßnahmen, beispielsweise bei der ÖPNV-Planung, die Option im Blick zu behalten, dass sich an diese Maßnahmen etwas andocken lässt, zum Beispiel ein kleines, individuell angepasstes Angebot vor Ort, das unter Umständen nur wenig oder vielleicht auch gar nichts kostet, aber in der Kombination mit einer großen Maßnahme für mehr Attraktivität sorgt.

Die grundsätzliche Herangehensweise, Synergieeffekte zu ermöglichen, ist also richtig. Dort, wo dies sinnvoll und machbar ist, sollte man dies nicht nur beibehalten, sondern verstärken.

Der Vertreter des MLV schließt, es sei eingangs bereits gesagt worden, dass mit Blick auf die vorgelegte Studie nur einige Aspekte aufgegriffen werden, bei denen Ansatzpunkte gesehen würden, wie das vorliegende Dokument für die künftige Arbeit genutzt werden könne. Es gibt sicherlich noch andere Punkte, die genauer unter die Lupe genommen werden könnten. Im Idealfall läge ein Katalog mit konkreten Handlungsempfehlungen vor, allerdings stelle sich dies unter den gegebenen Umständen ein wenig schwieriger dar. Nichtsdestotrotz könne man die vorliegende Studie als einen durchaus interessanten Impulsgeber nutzen.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE)** bemerkt, sie habe in einer Kleinen Anfrage die Frage aufgeworfen, warum die Studie nicht auf den Internetseiten der Ministerien veröffentlicht worden sei. Darauf habe sie die Antwort erhalten, dass dies mit dem laufenden Disziplinarverfahren zu tun habe. Dies, so die Abgeordnete, erschließe sich ihr nicht, da der Inhalt der Studie nichts mit diesem Verfahren zu tun habe.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV)** äußert, dass das Disziplinarverfahren nichts mit der Veröffentlichung der Studie zu tun habe, werde schon daran deutlich, dass das Verfahren bereits vor dem Vorliegen der Studie eingeleitet worden sei. Dass trotzdem ein gegenteiliger Eindruck entstanden sei, habe nicht an der Kommunikation

des Ministeriums gelegen. Zudem sei es ein normales Vorgehen, so der Staatssekretär, dass eine interne Auswertung vorgenommen werde, bevor dazu die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit geleistet werde.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE)** sagt, in der Antwort auf ihre, Hildebrandts, Kleine Anfrage (Drs. 7/5918) vom 23. März 2020 sei mit Blick auf die Frage, welche öffentlichen Kanäle die Landesregierung nutze, um die Studie bekannt zu machen, geantwortet worden, dass die Studie noch nicht veröffentlicht werde und neben der inhaltlichen Bewertung der Studie dabei auch das Ergebnis des in diesem Kontext stehenden laufenden Disziplinarverfahren zu berücksichtigen sei.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV)** unterstreicht, dass die Einleitung des Disziplinarverfahrens in keinem Zusammenhang mit der Studie stehe. Nichtsdestotrotz hänge von den endgültigen Feststellungen selbstverständlich die Schlussfolgerung ab, ob diese Studie als Studie der Landesregierung eingeordnet werde.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE)** betont, den Kommunen müssten mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit sie sich weiter entwickeln könnten und nicht immer auf einzelne Förderprogramme zurückgreifen müssten, bei denen festgelegt sei, in welche Richtung sie sich entwickeln müssten.

Sie fragt, ob die Zahl der Rückwanderer erfasst werde bzw. die entsprechenden Daten verfügbar seien.

**Ein Vertreter des MLV** antwortet, die Zahl der Rückwanderer werde nicht erfasst. Die Kommunen müssten vonseiten der obersten Landesbehörde dafür sensibilisiert werden, derartige Zahlen zu erheben, um beispielsweise zu erfahren, warum Menschen in die jeweilige Kommune zögen bzw. dorthin zurückkehrten. Derzeit sei eine Ansprache an die Menschen, die potenziell in Betracht kämen, nicht zielgenau möglich. An dieser Stelle sehe er, Kreibich, den Ansatzpunkt der künftigen Arbeit.

Der **Ausschuss** erklärt den Selbstbefassungsantrag in der **ADrs. 7/LEV/95** für erledigt.



---

**Zu Punkt 2 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**

Über den Selbstbefassungsantrag in der **ADrs. 7/LEV/90** wurde zuletzt in der Sitzung am 7. November 2019 beraten.

Der Selbstbefassungsantrag in der **ADrs. 7/LEV/108** liegt seit dem 28. Februar 2020 vor. In der Sitzung am 12. März 2020 kam der Ausschuss überein, diesen Antrag in der heutigen Sitzung gemeinsam mit dem zuvor genannten Antrag zu beraten.

Zu der **ADrs. 7/LEV/90** liegt unter **Vorlage 1** eine Powerpoint-Präsentation der DB AG vor.

Zu der **ADrs. 7/LEV/108** liegt unter **Vorlage 1** ein Schreiben der DB AG vom 8. Mai 2020 vor.

**Vorsitzender Matthias Büttner** lässt wissen, dass der Konzernbevollmächtigte der DB AG heute aufgrund anderer dringender Termine nicht an der Sitzung teilnehmen könne. Er habe angeboten, nach dem 25. Juni 2020 an einer Sitzung teilzunehmen.

**Ein Vertreter der Nasa GmbH** schickt voraus, dass die Nasa GmbH angesichts des Umstandes, dass die Sperrung der Herrenkrugbrücke durch die DB Netz AG erfolge, hierzu nur begrenzt aussagefähig sei. Zu dem von der AfD-Fraktion aufgeworfenen Themenkomplex sei er ebenfalls nicht aussagefähig, da dieses Thema die Zuständigkeit der Nasa GmbH nicht berühre.

Er führt sodann aus, den aktuellen Gesprächen mit der DB AG und weiteren Beteiligten sei zu entnehmen gewesen, dass die Sperrung der Herrenkrugbrücke, also der Verbindung der Eisenbahnstrecke von Magdeburg-Hauptbahnhof, -Neustadt in Richtung Herrenkrug/Biederitz vom 24. April 2021 bis zum 10. September 2021 stattfinden werde. Diese Sperrung habe gravierende Auswirkungen, weil der gesamte Verkehr aus der Landeshauptstadt sowohl Richtung Berlin als auch in Richtung Dessau-Roßlau unterbrochen werde.

In dem Zeitraum zwischen dem 11. Mai 2021 und dem 3. September 2021 könne aus Richtung Osten bis zum Herrenkrug gefahren werden. In den Wochen davor und danach endeten die Verkehre in Biederitz.

Grund für diese Baumaßnahmen seien Sanierungsmaßnahmen an den Brückenbauerwerken zwischen Magdeburg-Neustadt und Herrenkrug. Hierbei geht es zum einen um Korrosionsschutzmaßnahmen und zum anderen um Reparaturmaßnahmen an einigen Teilen der Brücke.

Der Sperrschatten ergebe sich für die Strecke in Richtung Dessau. Dort würden etliche Maßnahmen gebündelt, vor allem im Oberbau, um weitere Ertüchtigungen vorzunehmen. Ursprünglich sei die Strecke zwischen Biederitz und Rodleben ebenfalls betroffen gewesen. Die DB AG habe im Rahmen einer Besprechung in der 20. Kalenderwoche mitgeteilt, dass sich nunmehr Änderungen für die Strecke zwischen Biederitz und Dessau-Roßlau, also konkret Rodleben, ergeben hätten.

Es sei ursprünglich vorgesehen gewesen, den gesamten Bahnhofsbereich im Bereich Güterglück, also die Gleisinfrastruktur zu erneuern. Nunmehr sei mitgeteilt worden, dass diese Maßnahmen in diesem Komplex nicht umgesetzt werden könnten, weil es nicht gelinge, das Planrecht rechtzeitig zu erhalten. Davon sei zudem die Verlegung der Bahnsteige, die eine barrierefreie Zugänglichkeit in Güterglück ermöglichen solle, betroffen.

Diesen Teil des Komplexes hatte die Nasa GmbH bereits mit der Bahn abgestimmt. Er habe, so der Vertreter der Nasa GmbH, am 13. Mai 2020 mit dem Konzernbeauftragten der DB AG telefoniert. In diesem Telefonat habe er die Wichtigkeit dieses Themas hervorgehoben. Es werde nunmehr weniger darum gehen, diesen Komplex in diesen Zeitraum zu integrieren, sondern diese Maßnahme zeitnah umzusetzen. Momentan sei avisiert, diese Maßnahme frühestens im Jahr 2025 umzusetzen, was nicht akzeptabel sei.

Mit Blick auf den Sachstand der Planungen für den Verkehr während der Bauzeit führt er aus, dass der Verkehr von Magdeburg nach Berlin und von Magdeburg Richtung Dessau, Wittenberg und Bitterfeld damit unterbrochen sei.

In Bezug auf den Verkehr von Magdeburg in Richtung Berlin gebe es die Möglichkeit, den RE 1 in dem genannten Zeitraum von Berlin aus bis zum Haltepunkt Herrenkrug zu führen und von dort aus die Straßenbahn zu nutzen.

Die Nasa GmbH befinde sich in einem gemeinsamen Arbeitskreis in intensiven Gesprächen mit der MVB über die entsprechende Ausgestaltung. In dem betreffenden Zeitraum sei zudem eine Sperrung der Strombrücke in Magdeburg geplant, was dazu führen werde, dass der Verkehr im Wesentlichen über den Nordbrückenzug abgewickelt werden müsse, weshalb Beeinträchtigungen nicht auszuschließen seien.

Unter anderem aus diesem Grund wolle die Nasa GmbH eine alternative Verbindung anbieten. Diese betreffe eine Befahrmöglichkeit mit zusätzlichen Zügen in Richtung Stendal. In Stendal werde dann der IC-Verkehr in Richtung Berlin erreicht. Derzeit betrage die Fahrzeit ca. 1 h und 40 Minuten zwischen Magdeburg und Berlin, über Stendal werde die Fahrzeit dann ca. 1 Stunde und 50 Minuten einschließlich des Umstiegs und über den Herrenkrug von 2 Stunden und 10 Minuten einschließlich der Fahrt mit der Straßenbahn und der Umstiegszeit betragen.

Darüber hinaus sei geplant, Schienenersatzverkehrsbusse einzusetzen, die zwischen Magdeburg und Burg verkehrten und an den Werktagen die Regionalbahn ersetzen. Bislang gebe es lediglich ein Fahrtenpaar IC. Dies solle künftig erhöht werden und über Stendal umgeleitet werden.

In Bezug auf den Verkehr zwischen Magdeburg und Dessau werde die Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen den großen Orten weiterhin über die Bahn mit Umstieg in Köthen gewährleistet. Dort halte seit der Wiederinbetriebnahme des Bahnknotens stündlich der IC. Darüber hinaus werde es Schienenersatzverkehr entlang der Strecke geben, der dann teilweise von Gommern über Schönebeck in die Stadt fahre, um gegebenenfalls auf Verkehrsprobleme im Stadtbereich reagieren zu können.

In diesem Bereich sei der Nachteil, dass Güterglück als Baumaßnahme entfalle, ein Vorteil, weil der Schienenersatzverkehr nicht von Magdeburg aus bis nach Rodleben geführt werden müsse. Vielmehr genügten entweder Güterglück oder Gommern als Endpunkte. Der Verkehr müsse bis zum 11. Juni nach Güterglück und könne danach von Magdeburg nach Gommern geführt werden. In den Nachtstunden könne der Verkehr voraussichtlich nur bis nach Biederitz geführt werden.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD)** fragt, ob der Schienenersatzverkehr im normalen Regelverkehr der Straßenbahn abgebildet werden solle und ob gegebenenfalls vonseiten der Deutschen Bahn geplant sei, zusätzliche Straßenbahnkapazitäten anzuschaffen.

**Der Vertreter der Nasa GmbH** antwortet, die Gespräche im Hinblick auf die Kapazitäten würden derzeit geführt. Bisher sei besprochen worden, dass möglicherweise ein zusätzlicher Umlauf eingespielt werde, der speziell auf diesen Zeiten fahre. Der Einsatz von zusätzlichen Kapazitäten werde derzeit geprüft, wobei die Deutsche Bahn sicherlich keine Fahrzeuge zur Verfügung stelle bzw. diese anschaffe.

**Abg. Willi Mittelstädt (AfD)** bittet darum, dass der Konzernbeauftragte der DB AG zum Antrag der AfD-Fraktion zeitnah Bericht erstatte.

**Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE)** hält es für sinnvoll, zu der Beratung über den Antrag der AfD-Fraktion zudem die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) einzuladen.

**Abg. Dr. Falko Grube (SPD)** bitte die Nasa GmbH darum, dem Ausschuss zu signalisieren, wenn die Gespräche mit der MVB zu einem Ergebnis geführt hätten, und diese dann im Ausschuss vorzustellen.

**Der Vertreter der Nasa GmbH** sagt dies zu.

Der **Ausschuss** kommt überein, zu der nächsten Beratung über diese beiden Anträge den Konzernbevollmächtigten der DB AG für die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, Vertreter der Nasa GmbH sowie der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) einzuladen.

---

### **Zu Punkt 3 der Tagesordnung:**

#### **Petition Nr. 7-V/00206 - Schülertransport im Überlandverkehr**

#### **Schreiben des Ausschusses für Petitionen vom 21. Juni 2019**

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2019 die in der Oktobersitzung offengebliebenen Fragen beantwortet.

Die Vertreter der Landesregierung wurden in der Sitzung am 7. November 2019 gebeten, dem Ausschuss hierzu entsprechende Unterlagen einschließlich Zahlenmaterial zur Verfügung zu stellen. Mit Schreiben vom 18. Februar 2020 hat das Bildungsministerium die gewünschten Unterlagen übersandt.

In der Sitzung am 12. März 2020 kam der Ausschuss überein, über diese Petition weiter zu beraten. Die Koalition hatte in dieser Sitzung in Aussicht gestellt, bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses eine Stellungnahme zu erarbeiten.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV)** legt Folgendes dar: Sowohl in der 35. Sitzung des Ausschusses am 12. September 2019 als auch in den 37. und 41. Sitzungen wurde das Thema „Schülertransport im Überlandverkehr“ erörtert und die Bitte seitens des Ausschusses geäußert, zu den Fragen der Nutzung der Stehplätze bei der Beförderung von Schülern im Überlandverkehr, zur aktuellen Unfallstatistik in Bezug auf außerörtliche Schulbusunfälle, zu den Schülerbeförderungssatzungen im Land Sachsen-Anhalt und zu den Erfahrungen der Schulleitungen zur Verkehrssicherheit im Rahmen der Schülerbeförderung ergänzend zu berichten. Entsprechend wurde seitens des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Bildung nachberichtet.

Ferner hat der Ausschuss die Landesregierung in seiner 41. Sitzung am 12. März 2020 gebeten, im Rahmen einer überschlägigen Kalkulation zu ermitteln, wie hoch der Mehraufwand zu beziffern sei, wenn eine Sitzplatzgarantie ausgesprochen werden würde. Ich habe in der Sitzung eine entsprechende Prüfung zugesagt.

Daraufhin hat das MLV mit Schreiben vom 31. März 2020 zunächst mitgeteilt, dass eine entsprechende Nachfrage beim Städte- und Gemeindebund ergeben habe, dass die Verkehrsbetriebe dazu angesichts der Coronakrise aufgrund des Aufwandes erst nach Beendigung der Coronakrise auskunftsfähig seien.

Da der Ausschuss bereits mehrfach umfänglich zu dem Thema informiert wurde, sehe ich zur Vermeidung von Wiederholungen von einer nochmaligen Darstellung der zugrunde liegenden Sachlage ab.

Das mitunter sehr emotional geführte Thema „Verbot von Stehplätzen und Anschnallpflicht bei der Schülerbeförderung“ sei aus der Sicht der Eltern durchaus verständlich. Bei einer sachlichen Betrachtungsweise der vorliegenden Fakten seien jedoch insbesondere vor dem Hintergrund der Unfallstatistik Gründe für eine zwingende Einführung einer Sitzplatzgarantie für die Schülerbeförderung im Überlandverkehr nicht ersichtlich, so der Staatssekretär abschließend.

**Abg. Dr. Andreas Schmidt (SPD)** hält es für sinnvoll, die Erfahrungen, die im Zusammenhang mit der Pandemie bei dem Schülerverkehr gemacht würden, auszuwerten. Diese Auswertung könnte durchaus auch Antworten an den Petenten liefern; denn die Sitzplatzgarantie werde derzeit schon vor dem Hintergrund der Abstandsregelung umgesetzt. Die Unternehmen könnten nunmehr einschätzen, wie viele Busse erforderlich seien, um jedem Kind einen Sitzplatz zu garantieren.

**Abg. Frank Scheurell (CDU)** verweist auf die im Rahmen der letzten Sitzung aufgeworfenen Fragen des Abg. Dr. Schmidt an das Ministerium für Bildung und bittet darum, diese in der heutigen Sitzung zu beantworten. Der Ausschuss könne nur dann eine Stellungnahme an den Petenten abgeben, so der Abgeordnete, wenn vonseiten der Ministerien entsprechend zugearbeitet werde. Wenn diese Zuarbeit nicht geleistet werde, dann bliebe dem Ausschuss lediglich die Möglichkeit, entsprechende Festlegungen zu treffen.

**Ein Vertreter des MB** sagt, das Ministerium für Bildung habe in der letzten Sitzung des Ausschusses ausführlich zu den Fragen des Abg. Dr. Schmidt hinsichtlich der Befragung der Schulleiter berichtet. Zudem sei über die tatsächlichen Stehzeiten informiert worden. Genaue Daten könnten lediglich erfasst werden, wenn jemand an den Fahrten teilnehme und die entsprechenden Daten erfasse.

**Abg. Frank Scheurell (CDU)** äußert, im Landkreis Wittenberg hätten Elternvertreter in der Vergangenheit am Schulbusverkehr teilgenommen und entsprechende Daten erfasst. Er möchte wissen, ob dem Ministerium die Auswertung vorliege.

**Ein Vertreter des MB** bemerkt, gemäß § 61 des Schulgesetzes obliege die Schülerbeförderung den kreisfreien Städten und Landkreisen. Sie seien dabei lediglich an Rechtsvorgaben gebunden. Eine zentrale Verordnung, wie der Schülerverkehr auszugestalten sei, gebe es nicht. Dies wäre für das Land im Rahmen der Konnexität zudem nicht leistbar.

**Abg. Dr. Andreas Schmidt (SPD)** betont, darüber, was leistbar sei, entscheide der Haushaltsgesetzgeber. Die Festgelegtheit der Regierung, sowohl in Bezug auf den realen und den gefühlten Problemdruck als auch in Bezug auf die Grenzen und Möglichkeiten der Ressourcen, sei kritisch zu hinterfragen.

Er, Dr. Schmidt, hätte sich eine solche Rückmeldung von den ca. 800 Schulleitern als Minister nicht bieten lassen. Es sei erstaunlich, dass dieses Vorgehen keine Konsequenzen gehabt habe. Im Übrigen seien die Schulleiter zwar formal nicht zuständig, sehr wohl aber mit dieser Thematik befasst, da sie mit den Verkehrsbetrieben in zum Teil schwierigen Konflikten über die Frage von Schulanfangs- und Beförderungszeiten diskutieren müssten.

**Abg. Doreen Hildebrandt (DIE LINKE)** schlägt vor, dem Petitionsausschuss eine Zwischeninformation zukommen zu lassen, da die Bitte des Ausschusses für Petitionen um eine Stellungnahme bereits vor einem Jahr eingegangen sei.

Der **Ausschuss** folgt dem Vorschlag.

**Ein Vertreter des MB** fragt, welche über die bereits zur Verfügung gestellten Informationen hinaus vonseiten des Ausschusses gewünscht seien.

**Abg. Frank Scheurell (CDU)** wirft ein, der Ausschuss könne lediglich eine Stellungnahme zu der in Rede stehenden Petition abgeben, wenn ihm bekannt sei, wie sich die Situation vor Ort darstelle.

**Abg. Dr. Andreas Schmidt (SPD)** bemerkt, das MLV sei gebeten worden, bei den Verkehrsunternehmen die mit der Sitzplatzgarantie einhergehenden Kosten abzufragen.

**Abg. Daniel Rausch (AfD)** hält es für sinnvoll, das Anliegen des Ausschusses an das Ministerium für Bildung bzw. den Ausschuss für Bildung und Kultur heranzutragen.

Der **Ausschuss** kommt überein, die Petition in der nächsten Sitzung erneut aufzurufen.



---

**Zu Punkt 4 der Tagesordnung:**

**Petition Nr. 7-B/00085 - Kostenfreies Schulessen und freie ÖPNV-Nutzung für Schüler**

Der Petitionsausschuss hat dem Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr diese Petition mit der Bitte um eine Stellungnahme am 9. Mai 2019 zugesandt.

Der Petent hat schriftlich erklärt, dass er mit der öffentlichen Behandlung seiner Petition einverstanden ist.

**Vorsitzender Matthias Büttner** sagt, die Behandlung des Begehrens solle erst dann im Petitionsausschuss fortgesetzt werden, wenn der Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr den Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe zur Auswertung der Erfahrungen mit den verschiedenen Richtlinien zur Mobilitätsförderung von Jugendlichen entgegengenommen habe und die Stellungnahme des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr vorliege. Das MLV habe mitgeteilt, dass aufgrund der Evaluierung von Richtlinien eine Behandlung frühestens im ersten Quartal 2020 möglich sei. Das MLV habe am 4. Mai 2020 per E-Mail einen aktuellen Sachstand zu dieser Petition zugesandt.

**Ein Vertreter des MB** führt aus, die Schulspeisung falle in den Aufgabenbereich der Schulträger. Die Schulträger seien gehalten, mittags eine vollwertige Mahlzeit anzubieten und dort, wo Bedarf bestehe, Freitische vorzuhalten. Die Kosten der Essenversorgung würden von den Eltern getragen. Der Petent habe insbesondere angeregt, dass die sozialen Belange bei der Vergabe berücksichtigt würden. Dieser Anregung werde durch die Freitische Rechnung getragen.

Mit Blick auf den kostenlosen Schülerverkehr im Land Sachsen-Anhalt sei zu sagen, dass die Schülerbeförderung in der Primarstufe und der Sekundarstufe I sowie für die Schüler, die sich im sogenannten Berufsvorbereitungsjahr oder Berufsgrundbildungsjahr befänden, kostenfrei sei. Für die Schüler der Sekundarstufe II bzw. für die Schüler an Berufsschulen, die vollzeitschulische Bildungsgänge besuchten, betrage der Eigenanteil bei der Schülerbeförderung 100 € pro Schuljahr. Dies bedeute, dass bei 200 Schultagen 50 Cent pro Tag unabhängig von der Entfernung, die im Schülerverkehr zurückgelegt werden müsse, gezahlt werden müssten.

Des Weiteren bezuschussten einige Gemeinden diese 100 € für die Empfänger von Transferleistungen, sodass sich die Beträge gegebenenfalls noch weiter reduzierten. Das Verfahren zur Kostenerstattung für diese Mittel sei im Schulgesetz geregelt worden.

Der **Ausschuss** kommt überein, eine Stellungnahme zu erarbeiten und in der nächsten Sitzung erneut über diese Petition zu beraten.



---

**Zu Punkt 5 der Tagesordnung:**

**Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bedarfsgerecht aufbauen**

Beschluss Landtag - **Drs. 7/1928**

Beschlussrealisierung Landesregierung - **Drs. 7/2160**

Der Landtag hat die Landesregierung in der 34. Sitzung am 28. September 2017 gebeten, bis zum Ende des zweiten Quartals 2018 ein Konzept zum bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Sachsen-Anhalt zu entwickeln.

Zudem sollte dem Ausschuss in einem Zwischenbericht bis zum Ende des Jahres 2017 über die Entwicklung des bedarfsgerechten Aufbaus der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Sachsen-Anhalt berichtet werden. Dieser Zwischenbericht ist als Beschlussrealisierung der Landesregierung in der Drs. 7/2160 am 30. November 2017 verteilt worden.

Der Ausschuss kam in der Sitzung am 11. Januar 2018 überein, das Thema weiter zu beraten, wenn das Konzept vorliegt. Das Ladeinfrastrukturkonzept liegt nunmehr in der **ADrs. 7/LEV/58** vor und wurde am 3. Mai 2018 abschließend beraten.

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV)** schlägt vor, seinen Redebeitrag zu Protokoll zu geben (Der Redebeitrag ist zwischenzeitlich als **Vorlage 1** verteilt worden).

Der **Ausschuss** stimmt diesem Vorschlag zu.

**Ein Vertreter des MLV** führt Folgendes aus: Zur Umsetzung des Ladeinfrastrukturkonzeptes hat das MLV die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Sachsen-Anhalt erlassen. Die Richtlinie ist am 10. April 2018 in Kraft getreten. Mit der Vergabe von Fördermitteln sollte der bedarfsgerechte Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur angestoßen und anfänglich begleitet werden. Die Richtlinie sieht eine Förderung von bis zu 60 % vor. Die Vergabe der Fördermittel erfolgt durch Förderaufrufe. Das MLV hat fünf Förderaufrufe durchgeführt, nämlich einen Förderaufruf im Jahr 2018, drei Förderaufrufe im Jahr 2019 und bisher einen Förderaufruf im Jahr 2020.

Bisher wurden 35 Anträge für 163 Ladepunkte im Umfang von 573 000 € beschieden. Antragsteller waren hauptsächlich Stadtwerke, denen 117 Ladepunkte gefördert wurden. Die Autohäuser waren die zweitgrößte Gruppe der Antragsteller; bei ihnen wurden 22 Ladepunkte bezuschusst. Außerdem stellten einige Unternehmen und Freiberufler sowie eine Hochschule und ein Sozialverband Anträge für zusammengekommen 20

Ladepunkte. Die Kommunen nutzten die Förderung lediglich in einem sehr geringen Umfang. Dort wurden vier Ladepunkte gefördert.

Die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur hat sich in Sachsen-Anhalt in den letzten zwei Jahren positiv entwickelt. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Ladeinfrastrukturkonzeptes lag der Bestand bei 210 öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Mit Stichtag vom 20. Februar 2020 existieren in Sachsen-Anhalt ca. 700 öffentlich zugängliche Ladepunkte.

Im Saalekreis gibt es 78, in der Landeshauptstadt Magdeburg 72 und im Salzlandkreis 71 Ladepunkte. Im Landkreis Jerichower Land gibt es zehn, im Altmarkkreis Salzwedel 23 und im Landkreis Stendal 24 Ladepunkte.

Das Verhältnis von Normal- zu Schnellladepunkten beträgt in Sachsen-Anhalt 1 zu 4,3. Als Orientierungsgröße gilt ein Wert von 1 zu 4.

Den Ladepunkten steht der Bestand an Elektrofahrzeugen gegenüber. Der Bestand in Sachsen-Anhalt umfasste zum 28. Februar 2020 insgesamt ca. 3 100 Elektrofahrzeuge. Zum selben Stichtag umfasste der Bestand an Elektrofahrzeugen in Deutschland ca. 280 000 Fahrzeuge. Der Anteil Sachsens-Anhalts am Bestand der Elektrofahrzeuge in Deutschland beträgt 1,1 %.

Zum Vergleich: Der Anteil Sachsens-Anhalts an den herkömmlichen Fahrzeugen, also Benzin- und Dieselfahrzeugen, beträgt 2,5 %. Das heißt, Sachsen-Anhalt habe bei den Elektrofahrzeugen einen geringeren Ausstattungsgrad als bei den herkömmlichen Fahrzeugen.

Die Anzahl der Neuzulassungen in Sachsen-Anhalt liegt bei durchschnittlich 135 Fahrzeugen pro Monat. Werden der Bestand an Ladeinfrastruktur und der Bestand an Elektrofahrzeugen in Relation zueinander gesetzt, so ergibt sich für Sachsen-Anhalt ein Versorgungsgrad mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur von 1 zu 4,5. Auf jeden öffentlich zugänglichen Ladepunkt in Sachsen-Anhalt entfallen viereinhalb Elektrofahrzeuge, die dort während der Reise geladen werden können.

Die Europäische Kommission gibt einen Orientierungswert von 1 zu 10 vor, damit der Verkehr von Elektrofahrzeugen gewährleistet ist. Das bedeutet, dass mindestens ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt für zehn Elektrofahrzeuge zur Verfügung stehen sollte. Zum Vergleich: In Deutschland existieren 27 700 Ladepunkte und 280 000 Elektrofahrzeuge. Der Versorgungsgrad in Deutschland liegt insgesamt bei einem Verhältnis von 1 zu 10, also ist der Versorgungsgrad von 1 zu 4,5 in Sachsen-Anhalt sehr gut.

Die kontinuierliche Errichtung von Ladepunkten darf aber nicht abreißen. Bei der Neuzulassung von 135 Elektrofahrzeugen pro Monat müssen in Sachsen-Anhalt auch 13,5 öffentlich zugängliche Ladepunkte monatlich neu entstehen, um den Versorgungsgrad

zu halten. Gegenwärtig hat Sachsen-Anhalt zwar einen Vorsprung und könnte theoretisch ca. 7 000 Elektrofahrzeuge statt der 3 100 vorhandenen Fahrzeuge mit der Ladeinfrastruktur versorgen. Dieser Vorsprung ist aber schnell aufgebraucht, wenn die Zulassungszahlen weiter ansteigen.

Das Ladeinfrastrukturkonzept ist hinsichtlich der Aussagen zur Dichte und Verteilung der Ladepunkte nach wie vor gültig. Die darin enthaltenen mittel- und langfristigen Bedarfsabschätzungen sind jedoch zu aktualisieren. Sie gehen für das Jahr 2020 von einem HochlaufszENARIO von 500 000 batterieelektrischen Fahrzeugen in Deutschland aus und für das Jahr 2030 von insgesamt fünf Millionen Elektrofahrzeugen.

Mit dem Klimaschutzprogramm und dem Masterplan der Bundesregierung zur Ladeinfrastruktur sind für das Jahr 2030 neue Zielwerte definiert worden. So wird als Bestand für das Jahr 2030 eine Marke von sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeugen anvisiert. Diese Anzahl würde eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigen. Für Sachsen-Anhalt bedeutet dies eine Zielmarke von 25 500 Ladepunkten im Jahr 2030 oder ca. 1 800 Ladepunkten pro Landkreis oder kreisfreier Stadt.

Der Umfang der staatlichen Unterstützung an der Errichtung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist gegenwärtig sehr hoch. Von den in Sachsen-Anhalt in den letzten Jahren entstandenen Lademöglichkeiten hat das Land 180 Ladepunkte gefördert. Gleichzeitig hat der Bund die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Umfang von bisher 344 Ladepunkten unterstützt. Im Fazit sind nahezu alle in den letzten Jahren entstandenen Ladepunkte durch Bund und Land gefördert worden.

Die Förderung des Landes läuft zum Ende des Jahres 2020 aus. Die Förderrichtlinie des Bundes läuft ebenfalls zum Ende des Jahres 2020 aus. Die Förderung war als Anstoß und als anfängliche Begleitung des Markthochlaufs der Elektromobilität gedacht, vor allem sollte das „Henne-Ei-Problem“ beseitigt werden. Danach würde die geringe Anzahl an Ladepunkten die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen mindern. Die Anzahl der Ladepunkte ist signifikant erhöht worden und der aktuelle Bedarf an Ladeinfrastruktur gegenwärtig gedeckt.

Der **Ausschuss** erklärt den Beschluss für erledigt.



---

### **Zu Punkt 6 der Tagesordnung:**

#### **Aktueller Sachstand Weiterbau der A 14**

##### **Selbstbefassung Fraktion CDU - ADRs. 7/LEV/7**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der 36. Sitzung am 17. Oktober 2019 mit dieser Thematik befasst.

Dem Ausschuss liegen hierzu die Vorlagen 1 bis 5 vor.

**Ein Vertreter des MLV** trägt Folgendes vor: Die letzte Berichterstattung erfolgte am 17. Oktober 2019. Seitdem sind die Bauarbeiten trotz der besonderen Situation rund um die Pandemie in vielen Branchen weiter vorangeschritten.

Im Abschnitt zwischen Colbitz und Dolle - VKE 1.3 - laufen derzeit umfangreiche Nach- und Komplettierungsarbeiten im Nebennetz sowie umfangreiche Ausstattungsarbeiten. Dazu gehören unter anderem die Herstellung der vier Meter hohen Kollisionsschutzzäune und Amphibienleiteinrichtungen, die Fertigstellung der Irritationsschutzwände und Zaunanlagen auf den Grünbrücken sowie diverse Landschaftsbaumaßnahmen.

In Kürze beginnt der Einbau der Fahrzeugrückhaltesysteme, also der Leiteinrichtungen und Schutzplanken. Danach wird die Markierung aufgebracht und die Beschilderung aufgestellt. Nach derzeitigem Baustand wird der geplante und öffentlich bekannte Fertigstellungstermin im November 2020 eingehalten.

In der dann folgenden Verkehrseinheit von Dolle bis Lüderitz - VKE 1.4 - konzentriert man sich auf die Brückenbauwerke. Von den 18 Bauwerken befinden sich neun derzeit im Bau.

Im Bereich der Tangerniederung laufen archäologische Untersuchungen und seit Februar umfangreiche und aufwendige Vorbereitungen des Baufeldes. Letztere sind aufgrund des schwierigen Baugrundes sowie des geländenah anstehenden Grundwassers notwendig. Im Anschluss daran beginnt der Bau der sieben Brücken in der Tangerniederung. Mit dem Streckenbau soll im dritten Quartal dieses Jahres begonnen werden.

Weiter nach Norden im Abschnitt von Lüderitz bis zur künftigen Anschlussstelle Stendal - VKE 1.5 - besteht trotz der Klage eines privat Betroffenen vollziehbares Baurecht. Die Bauvorbereitung mit dem Grunderwerb und den Planungen für die vorgreifenden Landschaftsbauarbeiten hat begonnen. Gleichzeitig laufen die Planungsvorbereitungen für die Ausführung und die Erarbeitung der Bauablaufkonzepte. Derzeit finden Gespräche mit dem Kläger statt, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Für den Streckenabschnitt Stendal bis Osterburg - VKE 2.1 - läuft gemeinsam mit dem Abschnitt von Lüderitz bis Stendal die Bauvorbereitung.

Im Abschnitt von Osterburg bis nach Seehausen - VKE 2.2 - wurden die im April angesetzten Erörterungstermine für private Einwender und für die Träger öffentlicher Belange aufgrund der Coronapandemie abgesagt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat es mehr als 300 Einwendungen gegeben. Derzeit werden Lösungsmöglichkeiten für die Weiterführung des Verfahrens geprüft.

Im nördlichsten Abschnitt von Seehausen bis zur Elbe - VKE 3.1/3.2a - besteht seit Oktober 2019 bestandskräftiges Baurecht im gesamten Streckenabschnitt von der AS Seehausen-Nord in Sachsen-Anhalt bis zur AS Wittenberge in Brandenburg. Auch für den in Brandenburg angrenzenden Abschnitt bis zur Anschlussstelle Wittenberge liegt das Baurecht vor. Beide Abschnitte bilden nunmehr einen gemeinsamen zusammenhängenden, verkehrswirksamen Abschnitt und werden durch die DEGES planerisch weiter vorbereitet und gebaut.

Derzeit wird der Bauwerksentwurf für die Elbebrücke weiter qualifiziert, sodass im Frühjahr 2021 vergabereife Unterlagen vorliegen werden.

In Sachsen-Anhalt erfolgen momentan die Vergaben für die Ausführungsplanung der Verkehrsanlage. Im dritten Quartal 2020 kann die planerische Arbeit aufgenommen werden. Die Leistungen zur Bauwerksplanung werden parallel zu den Straßenplanungsleistungen ausgeschrieben und können ebenfalls ab dem dritten Quartal beginnen. Die Umsetzung der vorgehenden Landschaftsbauarbeiten beginnen in diesem Jahr. In Brandenburg beginnen die Arbeiten zur Baufeldfreimachung im Herbst.

Abschließend zur südlichsten Verkehrseinheit der A 14 von Dahlenwarsleben bis Wolmirstedt - VKE 1.1. Dort wurden im Dezember 2019 ergänzende Kartierungen abgeschlossen. Die überarbeiteten Planunterlagen liegen der Planfeststellungsbehörde seit April vor. Ziel ist es, das Verfahren im Jahr 2020 abzuschließen.

Der **Ausschuss** kommt überein, sich in sechs Monate erneut Bericht erstatten zu lassen.

---

**Zu Punkt 7 der Tagesordnung:**

**Aktueller Sachstand Fertigstellung der A 143 bei Halle**

**Selbstbefassung Fraktion CDU - A Drs. 7/LEV/8**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der 36. Sitzung am 17. Oktober 2019 mit diesem Thema befasst.

**Ein Vertreter des MLV** führt Folgendes aus: Am 3. Dezember 2019 ist im Beisein von Herrn Bundesminister Scheuer und Herrn Ministerpräsidenten Dr. Haseloff der erste Spatenstich erfolgt.

Derzeit laufen bauvorbereitende Arbeiten, wie der erste Dokumentationsabschnitt der archäologischen Untersuchungen, die Kampfmittelsondierung, einzelne Leitungsumverlegungen, vereinzelt vorgezogene Landschaftsbauarbeiten. Die Leistungen zu den Fäll- und Rodungsarbeiten im südlichen Bauabschnitt bis zur Saale sind bereits abgeschlossen. Die Fäll- und Rodungsarbeiten im nördlichen Bauabschnitt sind ab Oktober 2020 vorgesehen.

Zur Bauabwicklung erfolgte die Aufteilung der A 143 in sechs Baulose. Das sind die Lose Landesstraße 159 Ortsumgehung Salzmünde, Baugrube Lärmschutztunnel Salzmünde, Talbrücke Benkendorfer Bach, Streckenbau und Bauwerke südlich der Saale, Saalebrücke mit Lärmschutztunnel sowie Streckenbau und Bauwerke nördlich der Saale einschließlich des Landschaftstunnels an den Porphyrkuppen.

Das Baulos Landesstraße 159 Ortsumgehung Salzmünde ist bereits im Bau. Die Ausschreibungsunterlagen für die Baulose Baugrube Lärmschutztunnel Salzmünde und Talbrücke Benkendorfer Bach sind in der Endfertigung. Der Baubeginn ist für das zweite Halbjahr vorgesehen. Die restlichen Baulose befinden sich in der Ausführungsplanung bzw. in der Vorbereitung der Ausschreibung.

Es ist erfreulich, dass trotz der Coronapandemie bisher keine Verzögerungen im geplanten Bauablauf eingetreten sind. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Der **Ausschuss** kommt überein, sich in sechs Monate erneut Bericht erstatten zu lassen.



---

### **Zu Punkt 8 der Tagesordnung:**

#### **Aktueller Sachstand zum Thema „B 6n“**

Selbstbefassung Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr - **ADrs. 7/LEV/81**

Der Ausschuss hat sich zuletzt in der 35. Sitzung am 12. September 2019 mit dieser Thematik befasst.

**Ein Vertreter des MLV** legt Folgendes dar: Die letzte Berichterstattung zum Thema B 6n erfolgte am 9. Mai 2019. Seitdem sind die Bauarbeiten weiter vorangeschritten.

Ein zwei Kilometer langer Teilbauabschnitt des Bauabschnittes 17 zwischen der L 141 und der A 9 an der Anschlussstelle Thurland sowie zwei weitere Überführungsbauwerke sind fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben.

Ein zweiter Teilbauabschnitt mit einer Länge von 2,8 km von der L 142 zur L 141 einschließlich des Ausbaus des Knotenpunktes B 6n/L 142 befindet sich seit Mai 2019 im Bau. Das voraussichtliche Bauende ist für August 2020 vorgesehen. Die Arbeiten liegen im Plan. Mit Fertigstellung ist ein unmittelbarer Anschluss an den bisher fertiggestellten Abschnitt gegeben und von den 15,3 km der Gesamtmaßnahme sind dann 4,8 km befahrbar.

Die Gesamtfertigstellung des Bauabschnittes 17 und damit die durchgängige Befahrbarkeit bis zur A 9 steht in Abhängigkeit zu dem derzeit laufenden Planänderungsverfahren. Dieses Verfahren ist aufgrund des Auftretens bzw. Vorfindens großer Amphibienvorkommen, die während der Bauvorbereitungsmaßnahmen festgestellt wurden, und den sich daraus ergebenden erforderlichen Umplanungen, notwendig geworden.

Am 14. und 15. Mai 2019 wurden Erörterungstermine zu dem Planergänzungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss zum Änderungsverfahren wird Ende Mai erwartet. Erst nach dem Vorliegen eines rechtskräftigen Planänderungsbeschlusses können die restlichen 10,5 km gebaut werden. Dafür ist von einer Bauzeit von ca. zweieinhalb Jahren auszugehen.

Der Bauabschnitt 18 von der A 9 bis zur B 184 ist mit einer Länge von 2,5 km Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. In diesem Bauabschnitt läuft derzeit die Vorplanung. Diese umfasst die Verkehrsuntersuchung, die Umweltverträglichkeitsstudie, die Linienplanung sowie faunistische Untersuchungen.

**Abg. Willi Mittelstädt (AfD)** fragt, ob die Auffahrt zur A 9 fertiggestellt sei.

**Ein Vertreter des MLV** antwortet, die zwei Kilometer aus Osten kommend bis an die A 9 einschließlich der Anschlussstelle seien fertiggestellt worden.

Auf eine Frage des **Abg. Willi Mittelstädt (AfD)** hin bemerkt **ein Vertreter des MLV**, bei der Nordumgehung Wittenberg befinde man sich im Zuge der B 187 nach wie vor in der Entwurfsaufstellung.

Der **Ausschuss** kommt überein, sich hierzu in sechs Monate erneut Bericht erstatten zu lassen.

---

## Zu Punkt 9 der Tagesordnung:

### Verschiedenes

#### Eingegangene Post

#### **E-Mail von Herrn B. vom 16. April 2020 zum Thema: Schild an Autobahnen mit dem Hinweis „Wiege Deutschlands“**

Der **Ausschuss** kommt überein, dieses Schreiben an die Staatskanzlei und das Ministerium für Kultur weiterzuleiten.

#### **Verständigung zum Umgang mit Dokumenten**

Der **Ausschuss** erklärt den **Antrag auf Selbstbefassung zum Thema „Bau-maßnahmen der DB AG in und um Köthen (alle Bauabschnitte betreffend)“** in der **ADrs. 7/LEV/91** für erledigt, da der Bauabschnitt inzwischen abgeschlossen ist.

Der Ausschuss verständigt sich darauf, den **Selbstbefassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema „Rad- und Fußverkehr in Zeiten von COVID 19“** in der **ADrs. 7/LEV/111** auf den Bereich „öffentlicher Personennahverkehr“ auszudehnen und über den Antrag in der Sitzung am 25. Juni 2020 zu beraten. Die Überschrift des Antrages wird entsprechend ergänzt und der Antrag als ADrS. 7/LEV/111 neu verteilt.

Der Ausschuss kommt überein, über den **„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt“ der Fraktionen der CDU, SPD und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN in der Drs. 7/6023** wird in der Sitzung am 25. Juni 2020 beraten. Hierzu soll eine Anhörung durchgeführt werden. Die Fraktionen sind gebeten, bis zum 19. Mai 2020 Anzuhörende zu benennen. In dem Anschreiben an die Anzuhörenden soll darauf verwiesen werden, dass die Anhörung nicht die Kleine Bauvorlageberechtigung umfassen werde.

Der Ausschuss beschließt, über die **Unterrichtung zum Thema „Bericht zur Unterrichtung des Landtages von Sachsen-Anhalt über die Ergebnisse der Raumb Beobachtung 2019 (Raumb Beobachtungsbericht 2019)“** in der **Drs. 7/5959** am 27. August 2020 zu beraten.

**Nächste Sitzung am 25. Juni 2020**

**Vorsitzender Matthias Büttner** informiert den Ausschuss darüber, dass die nächste Sitzung des Ausschusses voraussichtlich mit folgender Tagesordnung stattfinden werde:

- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt - Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU, SPD und BÜNDNIS 90/ DIE
- GRÜNEN - **Drs. 7/6023**, Änderungsantrag Fraktion AfD - **Drs. 7/6042**, Anhörung
- Lücken in der Prävention gegen die Afrikanische Schweinepest schließen - Antrag Fraktion der AfD - **Drs. 7/5717**
- **Petition Nr. 7-V/00206** - Schülertransport im Überlandverkehr, Schreiben des Ausschusses für Petitionen vom 21. Juni 2019
- **Petition Nr. 7-B/00085** - Kostenfreies Schulessen und freie ÖPNV-Nutzung für Schüler - Schreiben des Ausschusses für Petitionen vom 9. Mai 2019
- Rad- und Fußverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr in Zeiten von COVID 19 - Selbstbefassung Fraktion GRÜNE - **ADrs. 7/LEV/111 neu**
- ggf. Themen aus der Landtagssitzung am 11. und 12. Juni 2020
- Verschiedenes

Schluss der Sitzung: 14 Uhr.

Verteiler:

Mitglieder des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr  
Präsidentin des Landtages  
Fraktionen - Referent/Referentin  
Direktor beim Landtag  
Landesbeauftragter für den Datenschutz  
Gesetzgebungs- und Beratungsdienst  
Dokumentation  
Ref. 21, 23

Ministerpräsident  
Ministerien und sämtliche Minister  
Chef der Staatskanzlei  
Landesrechnungshof