

Beschlussempfehlungen und Berichte der Ausschüsse zu Anträgen

Inhaltsverzeichnis

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

1. zum Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP Drs 5/7121
„Güterverkehrskonzept für Sachsen umsetzen -
Logistikstandort im Interesse der Wirtschaft weiterentwickeln“

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt und Landwirtschaft

2. zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drs 5/7256
„Lärmsituation in Sachsen“

Beschlussempfehlungen des Innenausschusses

3. zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drs 5/9581
„Vorläufigen Abschlussbericht des Innenministers zum
Fallkomplex ‚Nationalsozialistischer Untergrund‘ richtigstellen“
4. zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drs 5/9798
„Erstattung eines Berichts des Sächsischen
Datenschutzbeauftragten zur datenschutzrechtlichen
Bewertung der Vernichtung von Aktenteilen im Landesamt für
Verfassungsschutz seit November 2011“

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Soziales, und Verbraucherschutz

5. zum Antrag der Fraktion DIE LINKE Drs 5/1611
„Einführung einer Positivliste für Medikamente bis Ende 2010“
6. zum Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP Drs 5/7032
„Rettungsdienst und Kassenärztlichen Bereitschaftsdienst
stärker verknüpfen“
7. zum Antrag der Fraktion DIE LINKE Drs 5/7726
„Gesundheitsprävention stärken“
8. zum Antrag der Fraktion DIE LINKE Drs 5/7727
„Mehr Rechte für Patientinnen und Patienten“

1. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

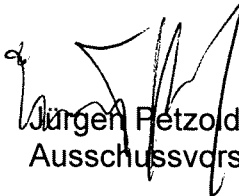
zum Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion „Güterverkehrskonzept für Sachsen umsetzen – Logistikstandort im Interesse der Wirtschaft weiterentwickeln“ - Drs 5/7121

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

der Ziffer III. im Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion, Drucksache 5/7121, zuzustimmen.

Dresden, den 11. September 2012


Jürgen Petzold
Ausschussvorsitzender


Enrico Stange
Berichtersteller

Bericht:

Der Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion in Drs 5/7121 wurde dem Ausschuss gemäß § 52 Abs. 2 Satz 1 der GO des Sächsischen Landtags durch den Präsidenten zur weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung am 5. Oktober 2011 überwiesen.

Eine erste Beratung zum Antrag fand in der Sitzung des Ausschusses am 20. März 2012 statt.

In dieser Sitzung betonte ein Vertreter der CDU-Fraktion, Sachsen sei ein Logistikstandort im Bereich des Straßenverkehrs, sicherlich auch des Luft- und des Schienenverkehrs. Mit den bestehenden Güterverkehrszentren und den trimodalen Häfen gebe es darüber hinaus gute Verknüpfungsstellen zwischen Schiene, Straße und der Binnenschifffahrt. In der weiteren Entwicklung der sächsischen Wirtschaft sei es durchaus notwendig, den logistischen Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden und dabei die neuen Güterverkehrsströme zu analysieren und entsprechende Schlussfolgerungen daraus zu ziehen. Dies beziehe sich sowohl auf die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen als auch auf die neuen Anforderungen, die sich in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren verändert hätten. Mit der Vorlage des Güterverkehrskonzeptes durch die LIST GmbH sei das Thema aufgegriffen worden. Mit diesem Antrag wollen die Koalitionsfraktionen die Staatsregierung bitten, einen Bericht vorzulegen, die Ergebnisse zu bewerten und Ableitungen dazu zu treffen, damit die Dinge im Landesverkehrs- und Landesentwicklungsplan verankert werden. Insbesondere wolle er den Logistikstandort Leipzig erwähnen, der mit den Schienen- und Luftverkehrsverknüpfungen eine entscheidende Rolle spiele. Er bittet um Zu-

stimmung zum Antrag der Koalitionsfraktionen und Vorlage des schriftlichen Berichts, der danach zur weiteren Befassung im Ausschuss behandelt werden soll.

Ein Vertreter der Fraktion DIE LINKE begrüßt, dass der Antrag hier gestellt werde. Seine Fraktion werde ihm auch ausdrücklich in Gänze zustimmen. Der Antrag werde für ein belastbares Indiz gehalten, dass der Landesverkehrsplan des Staatsministeriums fertig sei. Somit werde dem Staatsminister durchaus die Gelegenheit gegeben, im Vorfeld der Anhörung ausreichend zu berichten. Es wäre sinnvoll und seine Fraktion beantrage, dass dieser Antrag zur Anhörung des Landesverkehrsplanes im Juni beigezogen werde. Die Fraktion DIE LINKE werde dem Antrag der Koalitionsfraktionen zustimmen.

Eine Vertreterin der SPD-Fraktion erklärt, auch die SPD-Fraktion werde dem Antrag zustimmen. Zu Punkt III h. fragt sie, ob die Prüfung neuer innovativer Transporttechnologien unter Einschluss der Telematik bedeute, dass dies bereits Vorbereitungen seien, um die Gigaliner-Strecken befahrbar zu machen.

Der bereits genannte Vertreter der CDU-Fraktion bemerkt, die Koalitionsfraktionen seien technologieoffen und man wolle sich nicht auf eine Technologie festlegen, von daher könne dies durchaus möglich sein. Innovative Transporttechnologien seien aber weiterzufassen. Im kombinierten Verkehr lägen da wesentliche Reserven.

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, erklärt, dass es Position der Staatsregierung sei, bei innovativen Technologien ergebnisoffen zu sein und keine Technologie von vornherein auszuschließen. Dies sei auch Prinzip der Förderpraxis der Staatsregierung. Allerdings wolle er bei der Thematik „Gigaliner“ darauf hinweisen, dass hier sehr wohl die entsprechenden statischen Voraussetzungen sowohl bei den Straßen als auch der Brückenbauwerke berücksichtigt werden müssten. Bei aller Ergebnisoffenheit dieser Prüfung wolle er bereits heute die Tendenzaussage treffen, dass wahrscheinlich der Einsatz von Gigaliner aufgrund der erhöhten Tonnage im Freistaat Sachsen eher nicht in Betracht kommen werde. Dies habe er aber bereits bei anderen Gelegenheiten im Ausschuss ausgeführt.

Zum Antrag führt er aus, dass im Jahr 2010 der Anteil zwischen Straße und Schiene im Bereich des Güterverkehrs 94 % Straße und 6 % Schiene betrug. Betrachte man den Planungshorizont 2025, gehe man davon aus, dass es im Bereich Straße ein Wachstum von 25 % und im Bereich Schiene 15 % geben werde. Das Problem werde aus diesen Zahl deutlich. Das Wachstum im Bereich Schiene sei durch die vorhandene Schieneninfrastruktur begrenzt. In den Prognosezahlen seien die Bedarfsbahnprojekte auf der Bundesebene mit enthalten. In Sachsen betreffe es z. B. die Strecke Knappenrode/Horka.

Bei der Feststellung, dass angesichts dieser Situation der Bereich Straße stärker zunehme als der Bereich Schiene, werde deutlich, wo letztendlich Handlungsbedarf bestehe. Dem habe die Staatsregierung im Entwurf des Landesentwicklungsplans Rechnung getragen. Man habe sich dazu ausgesprochen, zusätzliche Fernverkehrsverbindungen im Bereich Schiene zu schaffen. Es gehe zum einen um die neue Trasse zwischen Dresden und Prag und zum anderen um die Strecke von Plauen über Bad Brambach bis zur tschechischen Grenze.

Durch intensive Lobbyarbeit bei der Europäischen Kommission sei es gelungen, die Strecke Dresden/Prag im Kernnetz im Entwurfsplan der Europäischen Kommission zu verankern. Weitere Aufgabe sei es, dass dies in den Beratungen im Europäischen

Parlament und im Bereich des Rates erhalten bleibe. Auch beim Bund setze sich der Freistaat dafür ein, dass diese Strecke in den Bedarfsplan des Bundes aufgenommen werde. Momentan werde ein Antrag vorbereitet, der kurzfristig über den Bund bei der EU eingereicht werden soll, da es entsprechende Fördermittel der EU im Bereich der Vorplanung von grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten gebe. Über dieses Förderinstrument soll ein Teil der Vorplanung für die Strecke Dresden/Prag gefördert werden. Die Fortschreibung der Planung werde wichtige und gute Argumente liefern, diese Strecke auf der Bundesebene in der Neufassung des Bundesverkehrsplanes zu verankern.

Für die andere Strecke von Plauen über Bad Brambach bis zur tschechischen Grenze sei deutlich gemacht worden, dass diese auch für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werde. Durch die in Kürze fertiggestellte Elektrifizierung auf der Sachsen-Franken-Magistrale bis Plauen eröffneten sich neue Möglichkeiten im Bereich des Nord-Süd-Güterverkehrs in Deutschland. Insbesondere der Nord-Süd-Verkehr sei der Engpass. Auf der tschechischen Seite gebe es eine elektrifizierte Strecke, sodass durch einen relativ kurzen zu elektrifizierenden auszubauenden Abschnitt, nämlich zwischen Plauen und Cheb, eine weitere Nord-Süd-Achse zur Verfügung gestellt werden könnte. Aufgrund des Engpasses, den es im Bereich der Schieneninfrastruktur gebe, meine die Staatsregierung, dass nur so der Anteil Güterverkehr Schiene im Verhältnis zur Straße weiter erhöht werden könnte. Deshalb die Festlegungen im Entwurf des Landesentwicklungsplanes im Bereich Schiene zu neuen Strecken zu kommen.

Zur Strecke Knappenrode/Horka sei die Staatsregierung hinsichtlich des Abschlusses von entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen im Gespräch. Der Freistaat Sachsen habe sich öffentlich dazu verpflichtet, einen entsprechenden finanziellen Beitrag zu leisten. Auch das Bundesministerium und die DB AG seien in fortgeschrittenen Gesprächen hinsichtlich der Finanzierung der Gesamtstrecke. Sachsen gehe davon aus, noch in diesem Jahr Baurecht zu erlangen. Dann könnte dieses wichtige Projekt für den Ost-West-Verkehr in Angriff genommen werden. Dies sei auch für den Logistikstandort Leipzig von großer Bedeutung, weil durch das Logistikhauptkreuz Flughafen und der Ausrichtung des Flughafens und DHL hinsichtlich der Erschließung der Märkte in Osteuropa es wichtig wäre, genau diese Schienenverbindung zu haben.

Wenn der Antrag beschlossen werde, werde die Staatsregierung die gewünschten Informationen in etwas ausführlicherer Form darlegen, als dies im Ausschuss möglich gewesen sei.

Der Ausschussvorsitzende schlägt vor, dass der Ausschuss in der heutigen Sitzung die inhaltliche Diskussion nicht weiterführe, sondern sich über die weitere Verfahrensweise verständige. Es gebe zwei Optionen, zum einen, der Antrag werde heute abgestimmt und bei der Anhörung im „Geiste“ mit betrachtet. Der zweite Vorschlag sei, dass dieser Antrag heute zurückgestellt werde und als zweiter Punkt in der Anhörung am 26. Juni 2012 mit behandelt werde.

Der bereits genannte Vertreter der CDU-Fraktion bittet, so, wie in Variante 1 des Ausschussvorsitzenden vorgeschlagen, zu verfahren, den Antrag in der heutigen Sitzung abzuschließen. Staatsminister Morlok habe erläutert, wie wichtig es sei, dass die Trassenfreihaltung im Landesentwicklungsplan berücksichtigt werde. Dies müsse sicher auch in der Anhörung vertieft werden. Aber der Antrag beschreibe nicht die Entwicklung im Landesentwicklungsplan, sondern der Antrag gehe drüber hinaus, er

wolle hier die Logistik in Sachsen beachtet wissen. Deshalb schlage er vor, die erste Variante zur Abstimmung zu bringen.

Die bereits genannte Vertreterin der SPD-Fraktion meint, wenn jetzt abgestimmt werde, bitte sie, den Punkt III. h. gesondert abzustimmen.

Der bereits genannte Vertreter der Fraktion DIE LINKE unterstützt den Vorschlag des Vertreters der CDU-Fraktion und beantragt aber gleichzeitig eine Anhörung zum Antrag der Koalitionsfraktionen zu Drs 5/7121.

Der Vertreter des Juristischen Dienstes legt dar, wenn eine Anhörung beantragt werden, könne der Antrag in der heutigen Sitzung nicht abgestimmt werden. Er schlägt vor, den Antrag zu vertagen.

Der bereits mehrfach genannte Vertreter der CDU-Fraktion erklärt, die Koalitionsfraktionen wollten mit dem Antrag erreichen, dass die Staatsregierung einen Bericht vorlege und danach sollte noch einmal im Ausschuss darüber gesprochen werden. Wenn jetzt eine Anhörung zusätzlich zum Landesentwicklungsplan notwendig sei, würde dies nicht der Intention der Koalitionsfraktionen entsprechen.

Der Ausschussvorsitzende meint, die Anhörung zum Landesentwicklungsplan sei ein anderes Verfahren wie der Landesverkehrsplan.

Der Staatsminister erklärt, der Antrag habe verschiedene Teilbereiche. Die Staatsregierung werde auf der einen Seite gebeten, zu berichten, und auf der anderen Seite wünsche der Antrag, dass die Staatsregierung bestimmte Ziele verfolge. Er fragt, ob es für die Frage, ob die Staatsregierung etwas berichten soll, erforderlich sei, eine Anhörung durchzuführen.

Der bereits mehrfach genannte Vertreter der Fraktion DIE LINKE betont, am 26. Juni seien die Sachverständigen für Verkehrsfragen im Ausschuss. Dann sollte genau dieser zweite Teil des Antrages in eine zweite Anhörung eingebunden werden.

Der Vertreter der CDU-Fraktion meint, wenn die Staatsregierung durchaus hier im Ausschuss noch einmal einen Bericht zur Entwicklung des Güterverkehrs und der Güterverkehrskonzeption gebe, könne der Antrag in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses noch einmal aufgerufen werden.

Der Ausschussvorsitzende fasst die Diskussion zusammen und betont, es sei jetzt Vorschlag der Koalitionsfraktionen, dass die Diskussion dazu in die Anhörung zum Landesverkehrsplan mit eingebunden werde. Der Antrag werde in der heutigen Sitzung nicht zur Abstimmung gestellt. Nach der Berichterstattung durch die Staatsregierung werde der Antrag erneut auf die Tagesordnung des Ausschusses gesetzt.

Die Anhörung zur Drucksache 5/9151 „Entwurf Landesverkehrsplan Sachsen 2025“ sowie zum Antrag der Koalitionsfraktionen in Drucksache 5/7121 fand am 26. Juni 2012 statt. Das stenografische Protokoll liegt allen Mitgliedern des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vor.

Die abschließende Beratung zum Antrag der Koalitionsfraktionen in Drucksache 5/7121 „Güterverkehrskonzept für Sachsen umsetzen – Logistikstandort im Interesse der Wirtschaft weiterentwickeln“ fand in der 27. Sitzung des Ausschusses am 11. September 2012 statt.

Der Vertreter der CDU-Fraktion betont, die Anhörung habe gezeigt, welche Entwicklung das Güterverkehrsaufkommen und der Güterverkehr in Sachsen generell genommen haben. Damit erkläre er die Punkte I. und II. als erledigt. Mit Punkt III. soll die Fortschreibung des Güterverkehrskonzeptes beschlossen werden, deshalb bitte er, dem Punkt III. im Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion zuzustimmen.

Der Vertreter der SPD-Fraktion unterstützt die Erklärung des Vertreters der CDU-Fraktion zu den Punkten I. und II.. Seine Fraktion habe an verschiedenen Stellen eine differenzierte Haltung und deshalb bitte er, den Punkt III. buchstabenweise abzustimmen.

Der Ausschussvorsitzende stellt fest, dass es keinen weiteren Diskussionsbedarf gebe. Die Punkte I. und II. wurden seitens der Einreicher als erledigt erklärt. Er bringt den Punkt III. entsprechend des Antrages der SPD-Fraktion buchstabenweise zur Abstimmung.

Punkt III. a)	Abstimmungsergebnis:	14 : 0 : 2
Punkt III. b)	Abstimmungsergebnis:	12 : 0 : 4
Punkt III. c)	Abstimmungsergebnis:	10 : 0 : 6
Punkt III. d)	Abstimmungsergebnis:	10 : 0 : 6
Punkt III. e)	Abstimmungsergebnis:	10 : 0 : 6
Punkt III. f)	Abstimmungsergebnis:	10 : 0 : 6
Punkt III. g)	Abstimmungsergebnis:	10 : 0 : 6
Punkt III. h)	Abstimmungsergebnis:	10 : 1 : 5

Daran anschließend bringt der Ausschussvorsitzende den Punkt III. des Antrages der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion insgesamt zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: 10 : 0 : 6

Demzufolge wird dem Landtag vorgeschlagen, dem Punkt III. des Antrages der Koalitionsfraktionen zuzustimmen.


Jürgen Petzold
Ausschussvorsitzender


Enrico Stange
Berichterstatter

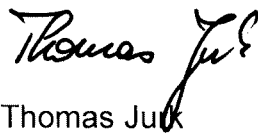
2. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt und Landwirtschaft

Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, – Drs 5/7256 – „Lärmsituation in Sachsen“

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,
den geänderten Antrag, Drs 5/7256,
abzulehnen.

23. August 2012



Thomas Juk
Vorsitzender



Andreas Heinz
Berichtersteller

Bericht

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 5/7256, wurde am 18. Oktober 2011 vom Präsidenten des Sächsischen Landtags gemäß § 52 Abs. 2 Satz 1 Geschäftsordnung an den Ausschuss für Umwelt und Landwirtschaft überwiesen. Am 19. Oktober 2011 hat der Ausschussvorsitzende die Staatsregierung gemäß § 52 Abs. 2 Satz 2 der Geschäftsordnung um eine Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme der Staatsregierung vom 7. November 2011 ist dem Bericht als Anlage beigefügt. In seiner 24. Sitzung am 23. März 2012 hat der Ausschuss zur Drucksache eine öffentliche Anhörung durchgeführt. In seiner 27. Sitzung am 29. Juni 2012 hat der Ausschuss zur Drucksache abschließend beraten. Zum Berichtersteller wurde vom Ausschuss der Abgeordnete Andreas Heinz bestimmt.

Während der abschließenden Beratung erklärte die Sprecherin der Fraktion GRÜNE, dass auch in Sachsen durchgeführte Umfragen Lärm als das Umweltproblem Nummer eins ergeben hätten. Dies werde durch die verschiedensten Studien des Um-

weltbundesamtes bestätigt. Die Minderung von Lärmbelastungen sei ein wesentlicher Aspekt der Stadtentwicklungspolitik und letztlich der Lebensqualität. Sie stellte die Inhalte des Antrages der Fraktion GRÜNE kurz vor. Der Antrag enthalte eine Reihe von Vorschlägen, mit denen der Freistaat Sachsen die EU-Vorgaben umsetzen und selbst initiativ werden könne bei der Umsetzung von Lärminderungsvorhaben bzw. die Kreise und Kommunen bei diesen Vorhaben unterstützen könne. Die öffentliche Anhörung zur Lärmsituation in Sachsen habe quer durch alle Sachverständigenmeinungen eine übereinstimmende Befürwortung der Vorschläge der Fraktion GRÜNE ergeben. Einige der Vorschläge seien in Kommunen und anderen Bundesländern bereits gängige Praxis, z. B.:

- Lärmkartierungen,
- Lärmaktionspläne,
- der Einsatz von EU-Fördermitteln für Lärminderungsaktivitäten,
- die Förderung von Modellprojekten zur Lärminderung,
- die Einsparung von gesellschaftlichen Kosten – verursacht durch Lärmkrankheit oder durch Unfälle – durch verkehrsregelnde Maßnahmen,
- sowie die Erreichung von Synergieeffekte bei der Luftreinhaltung durch Lärmschutzmaßnahmen.

Sie verwies im Übrigen auf die Begründung zum Antrag sowie auf das stenografische Protokoll der öffentlichen Anhörung und bat um Zustimmung zum Antrag der Fraktion GRÜNE.

Der Sprecher der CDU-Fraktion erklärte, dass in Sachsen unbestritten Verbesserungen im Lärmschutz erforderlich seien. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die kommunale Verantwortung bei der Umsetzung der einschlägigen EU- und bundesrechtlichen Bestimmungen. Die CDU-Fraktion lehne es ab, durch pauschale Vorgaben in die kommunale Selbstverwaltung einzugreifen. Notwendig sei lediglich eine Unterstützung der diesbezüglichen Initiativen in den Kommunen. Nach seiner Ansicht habe die öffentliche Anhörung die Stellungnahme der Staatsregierung zum Antrag bestätigt, wonach die Verantwortung für die Lärmkartierung und Aktionsplanung bei den Gemeinden liege. Eine Beschränkung der Kartierung auf das Gemeindegebiet sei nicht regelungskonform. Einheitliche Auslösewerte würden die Planungshoheit der Gemeinden unsachgemäß einschränken. Er lobte in diesem Zusammenhang die Handlungsanleitungen des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG), welche ausreichende Hinweise für die Erstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen enthielten. Er wies diesbezüglich auch auf die *Projektgruppe Umgebungs-lärmrichtlinie* beim LfULG hin, welche die Kommunen bei der Kartierung und bei Aktionsplänen an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume unterstütze. Straßenbauvorhaben könnten von der Systematik her immer erst nach der Fertigstellung in die Kartierung aufgenommen werden. Deshalb seien diese Karten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz alle 5 Jahre zu überprüfen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit sei eine Aufgabe der Kommunen, das LfULG unterstütze dies, u. a. durch die Einrichtung einer Internetseite, auf der die Kommunen die Ergebnisse der ersten Stufe der Lärmkartierung veröffentlichen können. Generelle innerstädtische Tempolimits in Wohngebieten seien durch die Gemeinden festzulegen. Das SMWA sei diesbezüglich beratend tätig. Die CDU-Fraktion lehne die verschiedentlich erhobene Forderung nach einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung in Städten und Dörfern ab, ebenso eine Tempo-100-Festlegung auf stadtkreuzenden Autobahnen. Er wies darauf hin, dass der Zusammenhang zwischen Umgebungslärm und Luftqualität

durch ausreichende Untersuchungsergebnisse bestätigt worden sei. Weitere Forschungen seien nicht notwendig. Zur Frage der durch Lärm verursachten gesundheitlichen und finanziellen Folgen seien gegenwärtig einige Universitätsstudien in Arbeit. Die Erhöhung der finanziellen Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sei eingefordert. Eine Rückmeldung des Bundes stehe noch aus. Die CDU-Fraktion unterstütze diese Forderung, allerdings werde die Verpflichtung des Freistaates, eigene Förderprogramme aufzulegen bzw. zu verstärken, nicht gesehen. Die CDU-Fraktion werde den Antrag der Fraktion GRÜNE ablehnen, da der Freistaat seiner Verantwortung bereits ausreichend gerecht werde. Im Übrigen verwies er nochmals auf die Verantwortung der Kommunen.

Die Sprecherin der Fraktion DIE LINKE erklärte, dass die Fraktion DIE LINKE vielen Punkten des Antrages der Fraktion GRÜNE folgen könne. Es wäre sinnvoll gewesen, den Aspekt der Erreichung von Synergieeffekten bei der Luftreinhaltung durch Lärmschutzmaßnahmen per Änderungsantrag als Erweiterung des Antrages einzubringen.

Die Sprecherin der SPD-Fraktion erklärte, dass die SPD-Fraktion den Antrag der Fraktion GRÜNE mit wenigen Einschränkungen als sehr gut einschätze. Der Punkt 6. des Antrages könnte nur mitgetragen werden, wenn das Wort „grundsätzlich“ aufgenommen würde. Im Falle der Punkte 8.2. und 8.3. müssten die Berichtsfristen geändert werden. An den geforderten Berichten habe auch die SPD-Fraktion ein Interesse. In der öffentlichen Anhörung zum Antrag sei u. a. mitgeteilt worden, dass in 43% der Gemeinden die Lärmaktionsplanung durch die eigene Verwaltung behindert werde. Daraus müsse abgeleitet werden, dass sich die Staatsregierung – trotz kommunaler Selbstverwaltung – der Abstellung dieses Defizits widmen müsse. Zum Beispiel durch Modellprojekte oder durch eine Moderation des Erfahrungsaustausches zwischen den Kommunen.

Der Sprecher der FDP-Fraktion erklärte, dass die FDP-Fraktion sich den Ausführungen des Sprechers der CDU-Fraktion anschließe. Er fragte die Sprecherin der Fraktion GRÜNE mit Bezug auf die Situation in der Stadt Leipzig, um wie viel leiser es (außerhalb des Baustellenlärms) auf der mit Tempo-80 regulierten Fahrtstrecke geworden sei.

Die Sprecherin der Fraktion GRÜNE erklärte, dass sie für den genannten Zusammenhang über keine Messergebnisse verfüge. Diese Frage müsse an die Stadtverwaltung Leipzig oder an das LfULG gestellt werden. Mit Verweis auf die öffentliche Anhörung im Landtag erklärte sie, dass dort von mehreren Verkehrsexperten von signifikanten Messergebnissen berichtet worden sei (Absenkung um drei Dezibel in Tempo-30-Zonen etc.). Sie verwies diesbezüglich auf das stenografische Protokoll der Anhörung.

Der Staatsminister für Umwelt und Landwirtschaft erklärte unter Bezugnahme auf die Stellungnahme der Staatsregierung zum Antrag der Fraktion GRÜNE, dass aus seiner Sicht die im Antrag geforderten Maßnahmen entweder bereits umgesetzt oder fachlich nicht zu befürworten seien. Das LfULG übernehme beim Lärmschutz bereits sehr weitgehende Bündelungsfunktionen.

Ein Vertreter des SMUL erklärte, dass das SMUL und das LfULG trotz der Zuständigkeit der Kommunen diese Prozesse weitestgehend begleiteten. Das SMUL habe mit dem Sächsischen Städte- und Gemeindetag (SSG) eine Vereinbarung bezüglich

konkreter Unterstützungen der Kommunen getroffen. Gerade in der gegenwärtigen zweiten Stufe – wo gemäß der EU-Vorgaben 218 sächsische Kommunen verpflichtet seien, die Lärminderungsplanung durchzuführen, sei es insbesondere für kleinere Kommunen schwierig, alle fachlichen Details zu beherrschen. Den Kommunen sei in diesem Zusammenhang angeboten worden, dass die Planungs koordinierung – inklusive Planungsbegleitung und Auftragserstellung – zentral erfolgen könne. Von 218 Kommunen hätten bereits 198 von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Das SMUL könne nach der Auswertung über die Ergebnisse berichten.

Ein Vertreter des SMWA erklärte, dass die stadtnahen Autobahnen (z. B. bei Dresden und Chemnitz) in den letzten 20 Jahren alle ausgebaut worden seien. Dabei sei die Lärmvorsorge stets geboten gewesen. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge lägen deutlich unter denen der Lärmsanierung und der Umgebungslärmrichtlinie. Damit seien die Schallpegel an den schützenswerten Bebauungsteilen alle eingehalten worden und lägen weit unter denen, über die im Zusammenhang mit dem Antrag diskutiert werde. Der generellen Anordnung eines Tempo-100-Limits stünde der § 45 der Straßenverkehrsordnung entgegen, wonach Tempolimits zum Schutz vor Lärm nur dann erfolgen dürften, wenn dies zwingend geboten sei, also eine besondere örtliche Gefahrenlage dargestellt werden könne. Er verwies in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahme des SMWA zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drs 5/6993, „Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen“.

Die Sprecherin der Fraktion GRÜNE wies darauf hin, dass trotz der offenbar großen Bemühungen des Freistaates nicht wenige Bürgerinitiativen in Sachsen existierten. Diese hätten sich gegründet, weil Lärmsituationen unerträglich geworden seien. Ein Beispiel sei die stadtnahe Autobahn bei Plauen. In der Regel sei es so, dass auf den Autobahnen schneller als erlaubt gefahren werde. Nicht selten komme es zur Addition von Lärm aus unterschiedlichen Lärmquellen. Es sei bedauerlich, dass als Antwort oft nur der Verweis auf die kommunale Zuständigkeit gegeben werde. Sie habe die Hoffnung, dass die im Antrag enthaltenen und auch aus der öffentlichen Anhörung deutlich gewordenen guten Beispiele aus anderen Bundesländern in Sachsen aufgegriffen werden können. Sie denke z. B. an die flächendeckende Pflichtkartierung in Thüringen oder an Beispiele aus Bayern und Hessen, wo für Großlärmquellen wie Haupteisenbahntrassen, Bundesautobahnen oder Großflughäfen eine staatliche und nicht eine kommunale Verantwortlichkeit geregelt worden sei. Zur Frage der Tempolimits verwies sie nochmals auf die Statements der Verkehrsexperten in der öffentlichen Anhörung zum Antrag. Paragraphen seien „keine Naturgesetze“. Andere Länder zeigten, wie man auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung Tempolimits regeln könne. Die in den Punkten 8.2. und 8.3. enthaltenen Fristen bezögen sich auf die EU-gesetzlichen Fristen.

Die Sprecherin der Fraktion GRÜNE beantragte mündlich, dass die in den Punkten 8.2. und 8.3 genannten Fristen in „bis Ende Dezember 2012“ geändert werden. Sie bat, den Antrag mit den geänderten Fristen zur Abstimmung zu bringen.

Der Ausschussvorsitzende brachte den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss lehnte den geänderten Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drs 5/7256, mit **7 / 11 / 0 Stimmen** ab.

Damit wurde dem Plenum des Landtages die Ablehnung des geänderten Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drs 5/7256, empfohlen.

23. August 2012



Thomas Jurk
Vorsitzender



Andreas Heinz
Berichtersteller

Anlage

Sächs	tag
PUB	
09. NOV. 2011	
Lfd. Nr. (PE/PA): 7362/11	
Weitergabe an: AU	

STAATSMINISTERIUM
FÜR UMWELT UND
LANDWIRTSCHAFT



Der Staatsminister

STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT
Postfach 10 05 10 | 01076 Dresden

Sächsischer Landtag
Vorsitzender des Ausschusses für
Umwelt und Landwirtschaft
Herrn Thomas Jurk, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon +49 351 564-2000
Telefax +49 351 564-2009

poststelle@
smul.sachsen.de*

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
19. Oktober 2011

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Z-0141.50/18/3674

Dresden, 07.11.2011

Antrag der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drs.-Nr.: 5/7256
Thema: Lärmsituation in Sachsen

Der Landtag möge beschließen:
Die Staatsregierung wird ersucht,

1. sicherzustellen, dass die Lärmkartierung und -aktionsplanung im Rahmen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (nachstehend: „Richtlinie über Umgebungslärm“) nicht an den Gemeindegrenzen endet, sondern dass die vollständigen Lärmimmissionen erfasst werden und insbesondere an den großen Verkehrsstrassen die Lärmkartierung und -aktionsplanung über die Landesgrenzen hinaus abgestimmt vorgenommen wird.
2. bei den Lärmimmissionen für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (mittlerer bewerteter Dauerschallpegel für 24-Stunden) einen verbindlichen Auslösewert von 60 dB(A) und für den Nacht-Lärmindex L_{Night} (mittlerer bewerteter Dauerschallpegel für die Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr) einen verbindlichen Auslösewert von 50 dB(A) festzulegen.
3. die sich verändernde Lärmsituation bei geplanten Straßenbauvorhaben vorsorgend bei der Lärmkartierung und -aktionsplanung zu berücksichtigen.
4. eine wirkungsvolle und frühzeitige Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit; aber auch von Verbänden, Gesundheitsinitiativen und Interessenvertretungen von Orts- und Stadtteilen im Rahmen der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sicherzustellen.
5. die sächsischen Kommunen bei der Einführung von innerstädtischen Tempolimits in Wohngebieten aus Gründen des Lärmschutzes zu beraten und zu unterstützen.
6. auf stadtkquerenden bzw. stadtnahen Autobahnabschnitten grundsätzlich ein Tempolimit von 100 km/h einzuführen.
7. Forschungsvorhaben zu unterstützen, die den Zusammenhang zwischen Umgebungslärm und Luftqualität mit dem Ziel erforschen, Aktionspläne zur Lärminderung mit Aktionsplänen zur Verbesserung der Luftqualität zusammenzuführen und dadurch die Kosten zu reduzieren und Synergien zu erzeugen.

Hausanschrift:
Staatsministerium für
Umwelt und Landwirtschaft
Archivstraße 1
01097 Dresden

www.smul.sachsen.de

Verkehrsverbindung:
Zu erreichen mit den Straßen-
bahnlinien 3, 6, 7, 8, 13

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze am Königsufer.
Für alle Besucherparkplätze gilt:
Bitte beim Pfortendienst melden.

* Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente



34159/2011

8. die Zusammenhänge zwischen Umgebungslärm und den gesundheitlichen und finanziellen Folgen zu untersuchen.
1. dafür Sorge zu tragen, dass den sächsischen Kommunen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, damit diese die ihnen übertragenen Aufgaben im Rahmen der Umsetzung der „Richtlinie über Umgebungslärm“ vollumfänglich wahrnehmen können.
 2. den Landtag und die Öffentlichkeit bis Ende Juni 2012 über die Ergebnisse der Lärmkartierung als Basis für die Lärmaktionsplanung (z. B. in welchen Regionen wie viele Menschen nächtlichem Lärm von über 50 dB(A) ausgesetzt sind) sowie über die Umsetzung der „Richtlinie über Umgebungslärm“ und die Wirksamkeit der in Sachsen eingeleiteten Maßnahmen zur Umsetzung zu unterrichten.
 3. den Landtag und die Öffentlichkeit bis Ende Juni 2012 über geplante Maßnahmen in den Fällen zu unterrichten, in denen Lärmkarten ergaben, dass die Lärmsanierungswerte überschritten wurden, ohne dass bisher ausreichende Maßnahmen durchgeführt wurden.
 4. dafür Sorge zu tragen, dass bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung die Gemeinden die nötige fachliche Unterstützung (u.a. durch ausreichende Fortbildung der kommunalen Verwaltungsmitarbeiter durch die Landesbehörden bekommen).
 5. städtebaupolitisch und verkehrspolitisch auf die zunehmenden Lärmbelastungen zu reagieren (u.a. durch eine Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes, Förderung der Stadt der kurzen Wege).

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung nehme ich zu dem Antrag wie folgt Stellung:

zu 1.

Im Freistaat Sachsen liegt die Zuständigkeit für die strategische Lärmkartierung und Aktionsplanung bei den Kommunen. Die Gemeinden sind gemäß § 47 c Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zuständig für die Kartierung der auf ihrem Gebiet verlaufenden Hauptverkehrsstraßen. Die Lärmkarten bestehen nach § 4 der 34. BImSchV u. a. aus einer graphischen Darstellung mit Isophonenbändern ab einem L_{DEN} von über 55 dB(A) und einem L_{Night} von über 50 dB(A). Diese Isophonenbänder können sich ggf. auch auf Gebiete außerhalb der Gemeindegrenzen erstrecken.

Eine Beschränkung der Kartierung auf das Gemeindegebiet der kartierungspflichtigen Gemeinde wäre daher nicht regelungskonform. Bezüglich der Kartierung an der Landesgrenze erfolgen bereits Abstimmungen mit angrenzenden Bundesländern.

zu 2.

Einheitliche Auslösewerte würden die Planungshoheit der Gemeinden einschränken. Ohne die Vorgabe landeseinheitlicher Auslösewerte kann die Ausgestaltung der Lärmaktionsplanung besser an den konkreten Gegebenheiten vor Ort ausgerichtet werden. Kriterien für die Aufstellung von Aktionsplänen sollten sich auf Grundlage der ermittelten Betroffenheiten, zusätzlich aber auch an der Schutzwürdigkeit der Gebiete orientieren. Demnach sollten Konfliktgebiete dort ausgewiesen werden, wo die Geräuschemissionen gebietsbezogene Immissionsrichtwerte überschreiten und die Größe des Konfliktes sich an der jeweiligen Höhe der Überschreitung und der Anzahl der so Betroffenen bemisst.

Das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) empfiehlt in der Handlungsanleitung für Städte und Gemeinden „Hinweise für die Lärmaktionsplanung“, bei Betroffenheiten mit Pegelwerten ab $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{DEN}} > 65 \text{ dB(A)}$ eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Diese Empfehlung stützt sich auf gleichlautende Empfehlungen des Umweltbundesamtes und orientiert sich an den im Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit – Risiko richtig einschätzen“ (BT-Drs. 14/2300) genannten gesundheitsrelevanten Pegelwerten.

zu 3.

Wie in § 47c Abs. 1 BImSchG festgelegt, sind die Lärmkarten auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Straßenbauvorhaben können demzufolge erst nach ihrer Fertigstellung Eingang in die Kartierung finden. Gemäß § 47c Abs. 4 BImSchG sind die Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Eine Berücksichtigung geplanter Straßenbauvorhaben im Rahmen der Aktionsplanung obliegt der Gemeinde und wird diesen vom LfULG in der zu 2. genannten Handlungsanleitung empfohlen.

zu 4.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Die vom LfULG erstellte Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden zur Lärmaktionsplanung gibt zu den möglichen Formen der Beteiligung umfangreiche Anregungen.

zu 5.

Über die Anordnung von innerstädtischen Tempolimits in Wohngebieten aus Gründen des Lärmschutzes entscheiden die sächsischen Kommunen als zuständige Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens anhand der konkreten örtlichen Verkehrssituation unter umfassender Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dürfen nach den Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) wird in seiner Funktion als zuständige oberste Fachaufsichtsbehörde im Bedarfsfall bei der Entscheidungsfindung beratend und unterstützend tätig.

zu 6.

Die Festsetzung eines Tempolimits von 100 km/h auf stadtquerenden bzw. stadtnahen Autobahnabschnitten ist u. a. Inhalt des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema „Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen“ (Drs.-Nr. 5/6993) vom 20. September 2011. Mit Schreiben vom 20. Oktober 2011 hat die Staatsregierung zu diesem Antrag Stellung genommen.

Zunächst ist dazu festzustellen, dass alle stadtquerenden bzw. stadtnahen Autobahnabschnitte (insbesondere im Bereich Dresden, Chemnitz, Leipzig und Plauen) entweder neu- oder ausgebaut wurden. Im Rahmen des Neu- oder Ausbaues sind daher vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen an der Straße (Wände, Wälle, lärmindernde Straßenoberflächen) zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte und bei Erfordernis passive Maßnahmen an schutzbedürftiger Bebauung (Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen u. a.) zur Kompensation verbleibender Lärmbeeinträchtigungen umgesetzt worden.

Zudem hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde über die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich nach den Umständen des Einzelfalls zu entscheiden. Sie kann gemäß § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm nur dann erfolgen, wenn dies zwingend geboten ist. Nach der geltenden Rechtslage dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter erheblich übersteigt. Ein generelles Tempolimit auf allen stadtquerenden bzw. stadtnahen Autobahnabschnitten kann daher durch den Freistaat Sachsen nicht angeordnet werden.

zu 7.

Zum Zusammenhang zwischen Umgebungslärm und Luftqualität liegen schon zum jetzigen Zeitpunkt umfangreiche Untersuchungsergebnisse, z. T. finanziert aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr, vor. Ein Erfordernis für weitere landesfinanzierte Forschungsvorhaben wird gegenwärtig nicht gesehen.

zu 8.

Eine Untersuchung der gesundheitlichen und finanziellen Folgen von Umgebungslärm erfolgt im Rahmen von Forschungsprojekten, die derzeit an verschiedenen Hochschuleinrichtungen sowie vom Bundesumweltamt bearbeitet werden.

zu 1.

Die bestehenden Finanzierungsinstrumente des Bundes zur Unterstützung der Länder und Kommunen bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie reichen in ihrer jetzigen Ausgestaltung nicht aus. Frühzeitig wurden daher von der Umweltministerkonferenz (UMK) Anstrengungen unternommen, zusammen mit dem Bund ein Finanzierungskonzept für die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen zu erarbeiten. Die 76. UMK forderte im Mai 2011 den Bund auf, sich an der Finanzierung der Lärmsanierung von Straßen in kommunaler Baulast zu beteiligen. Eine abschließende Entscheidung liegt noch nicht vor.

zu 2.

Die Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung obliegt gemäß § 7 der 34. BImSchV den Gemeinden als zuständigen Behörden. Als Dienstleistung für die Gemeinden hat das LfULG eine zentrale Darstellungsmöglichkeit auf seiner Internetseite eingerichtet <http://www.lfulg.smul.sachsen.de/umwelt/infosysteme/arcims/website/laerm/viewer.htm> Diese Veröffentlichung enthält jedoch nur die Lärmkarten der ersten Kartierungsstufe der Gemeinden, die einer zentralen Veröffentlichung ausdrücklich zugestimmt haben. Für alle übrigen Gemeinden besteht die Verpflichtung, ihre Lärmkarten in Eigenregie zu veröffentlichen. Auch für die zweite Stufe der Lärmkartierung ist eine zentrale Möglichkeit der Veröffentlichung vorgesehen, die parallel zur Veröffentlichung der EU erfolgen wird.

zu 3.

Die bis zum 30. Juni 2012 zu erstellenden Lärmkarten der zweiten Kartierungsstufe enthalten gemäß § 4 Abs. 4 Ziffer 2 eine „graphische Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.“ Im Übrigen wird auf die Antwort zu 2. verwiesen.

zu 4.

Zur Unterstützung der Gemeinden bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an den Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen wurde vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) die Projektgruppe "Umgebungslärmrichtlinie" eingerichtet. Die Leitung der Projektgruppe hat das LfULG übernommen. Weiterhin arbeiten u. a. der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN), das SMWA, Abteilung Verkehr sowie der Sächsische Städte- und Gemeindetag mit.

Das LfULG begleitet die Gemeinden darüber hinaus fachlich bei ihren Aufgaben. Zur fachlichen Anleitung der Kommunen hat das LfULG die Informationsbroschüre „Hinweise für die Lärmaktionsplanung“ erarbeitet. Für die kartierungspflichtigen Gemeinden fanden zum Thema „Umsetzung Umgebungslärmrichtlinie“ bisher vier Informationsveranstaltungen statt. Eine weitere ist für das Jahr 2012 geplant. Für die externe fachliche Beratung der Kommunen wurden darüber hinaus Finanzierungsmittel bereitgestellt.

zu 5.

Für die Ausgestaltung des ÖPNV vor Ort sind einerseits die Landkreise und Kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger und andererseits die Baulastträger (Gemeinden) und die Nahverkehrsunternehmen verantwortlich. In einem integrierten ÖPNV sind daher insbesondere Halte- und Übergangsstellen mit kurzen Übergangszeiten und -wegen von einem zum anderen Verkehrsmittel unerlässlich. Der Freistaat Sachsen stellte und stellt auch weiterhin nach der geltenden Fachförderrichtlinie über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) Fördermittel für den Bau oder Ausbau von Übergangsstellen einschließlich entsprechender Radabstellanlagen zur Verfügung.

Entsprechend dem Charakter des Radverkehrs sind für den Ausbau der regionalen Radverkehrsnetze die Länder, Kreise und Kommunen verantwortlich. Für den Freistaat Sachsen bildet die eigene Radverkehrskonzeption die Grundlage für den Bau von Radwegen entlang der Staats- und Bundesstraßen.

Nach der geltenden Richtlinie für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) besteht die Möglichkeit der Förderung von Maßnahmen zur Erweiterung des Streckenangebotes für den Radverkehr und zur Erneuerung der Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus ist in der EU-Förderperiode 2007 - 2013 der Bau von Radwegen, von Schnittstellen des Radverkehrs zum ÖPNV und die Radwegebeschilderung im Sinne der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen gemäß der Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs aus Mitteln des EFRE (RL Radverkehr) förderfähig.

Die europäische, nationale wie auch die sächsische Stadtentwicklungspolitik zielen darauf, die Innenstädte zu stärken und soweit demographisch notwendig, möglich und geeignet, städtische Außen- und Randbezirke zurückzubauen. Im Fokus der Förderung steht insbesondere das innenstadtnahe Wohnen wie auch die Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels und Gewerbes. Brachliegende Grundstücke in der Innenstadt sollen wieder einer Nutzung zugeführt werden. Leitbild dieser Förderpolitik ist die kompakte Stadt der kurzen Wege. Damit trägt dieser Förderbereich mittelbar zur Verminderung des Umgebungslärmes bei.

Mit freundlichen Grüßen



Frank Kupfer

3. Beschlussempfehlung und Bericht des Innenausschusses

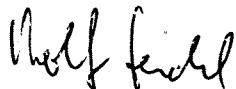
Zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Vorläufigen Abschlussbericht des Innenministers zum Fallkomplex "Nationalsozialistischer Untergrund" richtigstellen“ – Drs 5/9581

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Drucksache 5/9581 abzulehnen.

Dresden, den 9. August 2012



Rolf Seidel
Ausschussvorsitzender
und Berichterstatter

Bericht

Der Antrag in der Drucksache 5/9581 wurde dem Innenausschuss am 2. Juli 2012 zur weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung überwiesen und von diesem in seiner 38. Sitzung am 9. Juli 2012 abschließend beraten.

Der Vertreter der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezeichnete den vorläufigen Abschlussbericht des Innenministers als ungenügend. Es werde immer wieder das Bemühen deutlich, die Verantwortung für die erfolglose Suche nach dem Zwickauer Trio nach Thüringen zu verlagern und die Frage nach der Verantwortlichkeit sächsischer Behörden weitgehend auszusparen. Eigene Erkenntnisse sächsischer Behörden würden nur sehr verschämt dargestellt. Immer wieder werde auf die Nichtinformation durch thüringische Behörden abgestellt.

Zumindest in einem Fall erwecke der Bericht den sachlich falschen Eindruck, dass bei ausreichender Information durch thüringische Behörden die sächsische Polizei handeln gekonnt hätte. Dies sei in dem Bericht auf Seite 18 nachzulesen, wo es darum gehe, dass das Trio auf der Suche nach Waffen sei und einen weiteren Überfall plane. Dem Schäfer-Bericht sei zu entnehmen, dass entsprechende Informationen

dem LfV Sachsen spätestens seit Herbst 1998 bekannt gewesen seien. In dem Abschlussbericht des Ministers werde nicht die ungenügende Informationspolitik zwischen dem LfV Sachsen und der sächsischen Polizei kritisiert, sondern lediglich mit dem Finger auf Thüringen gezeigt. Er fordere eine klare Auskunft darüber, warum das LfV Sachsen keine Informationen an das LKA Sachsen weitergeleitet habe.

Es sollte dargestellt werden, dass beim LfV Sachsen durchaus relevante Informationen vorgelegen hätten. Er sehe die Notwendigkeit, eine Neubewertung des Handelns sächsischer Behörden vorzunehmen und fordere die Erstellung eines neuen Berichts durch den Innenminister, der sich qualitativ und quantitativ am Schäfer-Gutachten orientieren sollte. Er würde es für einen großen Fehler halten, den Innenminister mit diesem Abschlussbericht aus seiner Verantwortung zu entlassen. Er erwarte hier deutliche Nacharbeit.

Der innenpolitische Sprecher der CDU-Fraktion bat um sachliche Untersetzung der politischen These, dass das LfV Sachsen wesentlich Informationen unterschlagen habe.

Ein weiterer Vertreter der CDU-Fraktion erinnerte an die Rolle der PKK bei der Kontrolle des Verfassungsschutzes. Die PKK habe umfangreiche Untersuchungen geführt und festgestellt, dass es keine Fehler seitens der sächsischen Behörden gegeben habe. Die Federführung bei den Ermittlungen zu dem Zwickauer Trio habe eindeutig bei Thüringen gelegen und die Thüringer hätten nicht informiert. Damit sei den sächsischen Behörden der Zugang zu weiteren Informationen verwehrt gewesen. Wenn jetzt die gesamte Tätigkeit und die Untersuchungen der PKK infrage gestellt würden, ergebe sich für ihn die Frage nach der Sinnhaftigkeit der PKK.

Der Sprecher der FDP-Fraktion nahm Bezug auf Seite 3 des PKK-Berichts. Dort sei genau der Sachverhalt wiedergegeben, der in Nr. 1 des Antrags der GRÜNEN als Ergänzung vorgeschlagen werde. Er erwarte nicht vom SMI, dass es den Bericht der PKK im Detail kopiere. Das SMI habe eine Zusammenfassung erstellt, in der auch Kritik geäußert werde, so z. B. auf Seite 5 am Zusammenwirken der Sicherheitsbehörden. Der Bericht des SMI gebe seiner Meinung nach einen vollständigen Überblick über die vorhandenen Fakten, über erfolgte Fehlinterpretationen und Kommunikationsdefizite sowie die daraus zu ziehenden Konsequenzen. Er sehe keinen Ergänzungsbedarf in dem Bericht.

Der Vertreter der NPD-Fraktion erklärte, er halte die im Antrag der GRÜNEN aufgezeigte Thematik für brisant und die heutige Beschäftigung mit diesem Antrag für sinnvoll. Er werde deshalb dem Antrag zustimmen.

Die Vertreterin der Fraktion DIE LINKE nahm Bezug auf Seite 5 Abschnitt 2 des SMI-Berichts, wo es um einen Quellenhinweis außerhalb der Bundesländer Sachsen und Thüringen gehe, wonach die drei Geflüchteten mit Waffen und Pässen versorgt werden sollten. Der im Antrag Nr. 1 angemahnte Sachverhalt finde sich demnach im Bericht wieder. Auf Seite 8 gehe es allerdings darum, dass dem LfV keine Hinweise auf Banküberfälle vorgelegen hätten. Sie könne an dieser Stelle den Bericht des Ministeriums nachvollziehen.