

Ausschuss für Infrastruktur und Digitales

16. Sitzung, 17.02.2023 -

Magdeburg, Landtagsgebäude

Tagesordnung:		<u>Seite:</u>
1.	Projektvorstellung durch die Preisträger des Architektur- preises des Landes Sachsen-Anhalt 2022	
	Selbstbefassung Ausschuss für Infrastruktur und Digitales - ADrs. 8/AID/22	
	Vorstellung der Projekte und Fachgespräch	4
2.	Autonomes Fahren - Möglichkeiten und Chancen in Sachsen-Anhalt	
	Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/23	
	Verständigung zum Verfahren	30
3.	Radverkehr in Sachsen-Anhalt - aktueller Stand der Entwick- lung	
	Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/24	
	Verständigung zum Verfahren	31

50

Nächste Sitzung

4.	Serielle Sanierung und serielles Bauen - Herausforderungen
	in Sachsen-Anhalt

	in Sachsen-Anhalt	
	Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/25	
	Verständigung zum Verfahren	32
5.	Aktuelle Fragen zum Angebot der Deutschen Bahn in Sachsen-Anhalt	
	Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/26	
	Berichterstattung und Beratung	33
6.	Verschiedenes	
	Eingegangene Post	50
	Eingegangene Einladungen	50
	Reisen des Ausschusses	50

Anwesende:

Ausschussmitglieder:

Abg. Dr. Falko Grube, Vorsitzender	SPD
Abg. Detlef Gürth	CDU
Abg. Thomas Keindorf (i. V. d. Abg. Elke Simon-Kuch)	CDU
Abg. Tobias Krull (i. V. d. Abg. Sven Czekalla)	CDU
Abg. Thomas Krüger	CDU
Abg. Matthias Büttner (Staßfurt)	AfD
Abg. Matthias Büttner (Stendal)	AfD
Abg. Daniel Rausch	AfD
Abg. Kerstin Eisenreich	DIE LINKE
Abg. Guido Henke	DIE LINKE
Abg. Kathrin Tarricone	FDP
Abg. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

Ferner nimmt Präsident Dr. Gunnar Schellenberger an der Sitzung teil.

Von der Landesregierung:

vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales:

Ministerin Dr. Lydia Hüskens

Niederschrift:

Stenografischer Dienst

Vorsitzender Dr. Falko Grube eröffnet die Sitzung um 10:15 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Die Niederschrift über die 15. - öffentliche - Sitzung am 20. Januar 2023 wird gebilligt.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Projektvorstellung durch die Preisträger des Architekturpreises des Landes Sachsen-Anhalt 2022

Selbstbefassung Ausschuss für Infrastruktur und Digitales - ADrs. 8/AID/22

Der Ausschuss hat sich in der 12. Sitzung am 11. November 2022 darauf verständigt, im Rahmen einer Selbstbefassung gemäß § 14 Abs. 3 GO.LT zu dem Thema, die Preisträgerinnen und Preisträger des Architekturpreises des Landes Sachsen-Anhalt 2022 zur Vorstellung ihrer Projekte in die heutige Sitzung einzuladen und dazu ein Fachgespräch durchzuführen.

Folgende die Vorstellung der Projekte begleitende Präsentationen wurden im Nachgang der Sitzung dem Ausschuss zur Verfügung gestellt:

- Präsentation der Architektenkammer Sachsen-Anhalt (Vorlage 1),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 Mensa Burg Giebichenstein Kunsthochschule Halle (Saale) (Vorlage 2),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Publikumspreis zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 - Mensa des Ökumenischen Domgymnasiums Magdeburg (Vorlage 3),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Auszeichnung und Publikumspreis zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 Biomarkt Aschersleben (Vorlage 4),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Auszeichnungen zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 Kindergarten und Tagespflege Hohenberg-Krusemark (Vorlage 5),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Auszeichnungen zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 - Kunstmuseum Kloster Unser Lieben Frauen Magdeburg, ehem. Klosterkirche St. Marien, Magdeburg (Vorlage 6),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Auszeichnungen zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 Quartier Märkerstraße Halle (Saale) (Vorlage 7),
- Präsentation des Preisträgerprojekts: Auszeichnungen zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 - Goethe-Theater Bad Lauchstädt (Vorlage 8)

Vorsitzender Dr. Falko Grube leitet ein, Abg. Kathrin Tarricone (FDP), Abg. Elke Simon-Kuch (CDU), Abg. Wolfgang Aldag (GRÜNE) und er, Grube, hätten im Rahmen ihrer Mitwirkung in der Jury sowie im Beirat zur Auslobung des Architekturpreises des Landes Sachsen-Anhalt

2022 (Architekturpreis 2022) an dem Auswahlprozess teilnehmen dürfen. Im Rahmen dessen sei die Idee aufgeworfen worden, die Preisträgerinnen und Preisträger, neben den Feierlichkeiten zur Preisverleihung, in den Landtag einzuladen, um dort ihre Projekte vorzustellen.

Bei einer von der Architektenkammer Sachsen-Anhalt durchgeführten Podiumsdiskussion sei die Frage aufgeworfen worden, ob Politikerinnen und Politiker einen Sinn für Architektur hätten. Diesen hätten sie selbstverständlich, so der Vorsitzende. Die mit dem Architekturpreis 2022 ausgezeichneten Bauobjekte machten deutlich, dass Sachsen-Anhalt ein Kulturland sei, das sich nicht nur auf seine Kulturgeschichte gründe, sondern mit Blick auf die Baukultur auch auf die Gegenwart. Es seien nicht ausschließlich neu geschaffene Gebäude ausgezeichnet worden, sondern auch solche, bei denen der historische Baubestand im Rahmen der Sanierung und der Restaurierung neu interpretiert worden sei. Der Vorsitzende vertritt die Auffassung, die Verbindung von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft sei mit Blick auf die heute vorzustellenden Projekte im Bereich Baukultur sehr gelungen. Das Thema Nachhaltigkeit, so der Vorsitzende weiter, sei zwar in der Auslobung zum Architekturpreis 2022 als Auswahlkriterium nicht explizit aufgeführt worden, spiegle sich dennoch im Auslobungstext wieder und habe einen Schwerpunkt bei der Auswahl der Preisträgerinnen und Preisträger gebildet.

Sodann weist der Vorsitzende darauf hin, dass die Redezeit der jeweiligen Vortragenden auf zehn Minuten begrenzt sei; im Anschluss an die jeweilige Präsentation bestehe dann für die Abgeordneten die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Des Weiteren werde während der Projektvorstellung fotografiert. Der Vorsitzende bittet diejenigen Teilnehmenden, die nicht fotografiert werden wollten, dies anzuzeigen.

Präsident Dr. Gunnar Schellenberger führt Folgendes aus:

Es ist mir eine sehr große Freude. Jeder weiß es: Ich war eine Zeit lang als Präsident des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz oberster Denkmalschützer in Deutschland. Das ist, glaube ich, eine spannende Aufgabe. Wir haben das überschrieben mit "Denkmalschutz ist Klimaschutz".

Als oberster Denkmalpfleger in Deutschland - was ich insgesamt sechs Jahre sein durfte - ist es mir eine ganz besondere Ehre. Denn die Zielstellung Denkmalschutz gleich Klimaschutz und Klimaschutz gleich Denkmalschutz stellt uns in diesem Bereich vor große Aufgaben. Wir haben im vergangenen Jahr dazu in Berlin eine große Tagung durchgeführt und sind zu dem Schluss gekommen, den Aspekt Energie anders zu bewerten. Heutzutage geht es nicht nur um das Neubauen, sondern auch darum, den Bestand zu erhalten. Das ist eine herausfordernde Aufgabe.

Sachsen-Anhalt ist dahin gehend absolut prädestiniert. Es gibt nur ein richtiges gutes Kulturland in Deutschland: Das ist Sachsen-Anhalt. Sachsen-Anhalt steht hierbei an der Spitze. Sachsen-Anhalt verfügt über fast so viele Kulturdenkmäler wie Frankreich insgesamt. Sachsen-Anhalt muss sich dahin gehend nicht verstecken; das habe ich während meiner Amtszeit versucht zu verdeutlichen. Daher bin ich sehr stolz auf unsere Leistungen; d. h., auf Ihre Leistung, die wir in Sachsen-Anhalt zeigen können.

Aktuell ist es mit der Entscheidung für das Zukunftszentrum in Halle wunderbar gelaufen; darüber freuen wir uns alle. Wir werden in der nächsten Woche zu den Fragen rund um das Zukunftszentrum eine Aktuelle Debatte durchführen. Sachsen-Anhalt ist schon immer ein Zukunftszentrum gewesen, und das bereits über tausende Jahre hinweg. Ich verweise ausnahmsweise ganz kurz auf das Ringheiligtum Pömmelte, das die Architektenkammer Sachsen-Anhalt, die sehr viel geleistet hat, in ihren Flyer aufgenommen hat. Wir wollen weiterhin gemeinsam für unser Kulturland Sachsen-Anhalt werben. Sie kennen unsere Initiative "6 Staunenswerte". Das sind unsere Leuchttürme. Aber wir haben nicht nur die sehr großen Leuchttürme, sondern auch sehr viele kleine Leuchttürme. Das ist das, was unser Land ausmacht.

Ich finde es gut, dass das heute im Ausschuss für Infrastruktur und Digitales entsprechend honoriert wird - deshalb bereitet uns das eine so große Freude. Denn die Menschen wollen doch wissen, dass das, was sie geschaffen haben, auch wirklich ankommt und honoriert wird. Die Politik kann hierzu einen guten Beitrag leisten. Sie haben es verdient, heute hier im Parlament zu sitzen und die Ehre erwiesen zu bekommen.

Architektenkammer Sachsen-Anhalt

Die **Geschäftsführerin der Architektenkammer Sachsen-Anhalt** illustriert ihre Ausführungen mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 1) und trägt Folgendes vor:

Der Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022 ist der zehnte Architekturpreis, der ausgelobt worden ist. Ich habe mich sehr darüber gefreut, als ich heute durch die Räume des Landtags gegangen bin und meinen Mitarbeiterinnen erzählen konnte, dass im Dezember 1995 im Erdgeschoss des Landtags der erste Architekturpreis vergeben worden ist. Wie lange ist das her; es ist eine sehr schöne Tradition.

Nachdem der Architekturpreis in diesem Jahr ausgelobt worden ist, hatte die Jury aus 52 eingereichten Bewerbungen 14 in die engere Wahl genommen. Wir haben dem Architekturpreis 2022 das Thema "Für die Zukunft geplant, gebaut und bewahrt" gegeben. Das zielte genau auf das, was Sie dazu geäußert haben, Herr Landtagspräsident. Die Mehrzahl der Einreichungen waren tatsächlich Umbauten, Weiterbauten und Sanierungen. Ich glaube, wir können auf die Bausubstanz, die wir haben, wirklich stolz sein; diese mit Architekten weiterentwickeln zu können, ist wunderbar.

Ich möchte mich beim Ministerium für Infrastruktur und Digitales dafür bedanken, dass wir den Preis nun bereits zum zehnten Mal vergeben konnten. Der Dank gilt auch den beratenden Gremien und allen mitwirkenden Abgeordneten. Ein besonderer Dank gilt Herrn Grube. Denn auf die Idee, die Preisträger in den Landtag einzuladen, ist noch keiner gekommen; sollte es eine gemeinsame Idee gewesen sein, gilt der Dank auch den anderen.

Was ist die engere Wahl? In die engere Wahl wurden jene eingereichten Arbeiten aufgenommen, welche die Jury nach zwei bis drei Rundgängen durch die insgesamt 52 Gebäude für auszeichnungswürdig befunden hat. Im Anschluss daran wurden weitere Rundgänge durchgeführt, um sich auf die abschließenden Auszeichnungen zu verständigen und daraus dann den Preisträger zu ermitteln und zu küren.

Ich hatte das Gefühl, dass die Mitglieder des Beirats Freude daran hatten und in einem guten Austausch mit den Mitgliedern der Jury standen. Die Mitglieder der Jury sind ausgewählte Fachleute, die vornehmlich nicht aus Sachsen-Anhalt kommen.

Bevor ich ganz kurz die sieben Gebäude der engeren Wahl vorstelle, welche nicht ausgezeichnet worden sind, möchte ich Sie ganz herzlich in die Vertretung des Landes Sachsen-Anhalt beim Bund einladen, wo wir am 13. März 2023 den Architekturpreis, die Broschüren und die Ausstellung vorstellen werden.

Das folgende Bild zeigt eine Fotocollage mit allen 52 eingereichten Gebäuden.

"Kann Energie schön sein?" wird der Text in der Broschüre überschrieben sein. Die Antwort lautet: Ja, das kann sie. Man sieht es unter anderem an einer unwirtlichen Stelle in Magdeburg. Kurz vor dem Handelshafen steht dieses neue Gebäude, das eine 110-kV-Schaltanlage, eine Trafostation, beherbergt. Im Hintergrund kann man noch die Trapezbleche der alten Halle sehen, die zehn bis 20 Mal größer ist als dieses kleine schöne Bauwerk. Das "blaue Schuppentier" integriert sich sehr schön in die Landschaft des Handelshafens, einer Region in Magdeburg, die noch weiterentwickelt werden wird. Konzipiert wurde das Bauwerk von META architektur GmbH Magdeburg und der Bauherr ist die Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG. Wenn Sie bei der Betrachtung des Gebäudes das Gefühl beschleicht, der Neubau erinnere an das Guggenheim-Museum in Bilbao: Ja, die Fassadengestaltung beider Bauwerke ähneln einander.

Wir kommen zu einem Gebäude in der Welterbestadt Quedlinburg. Die einst an dieser Stelle bestehende Baulücke wurde von einem privaten Eigentümer geschlossen. Diese Baulücke war ursprünglich Teil des über viele Jahre fortgesetzten Wettbewerbs "Mut zur Lücke", welcher unter anderem vom zuständigen Ministerium unterstützt wurde. Für die ursprüngliche Idee hatte sich kein Bauherr gefunden. Bei dem Rundgang durch das Gebäude wurden wir dann aber von dem Ergebnis überrascht. Man sieht linkerhand auf dem zweiten Foto das große Eingangsfoyer, eine Art Pufferzone, welche das Sonnenlicht einfängt. Das Gebäude ist nach ökologischen Kriterien gebaut worden; die Baumaterialen waren ausschließlich Lehm und

Holz. Das ausführende Architektenbüro QuArK Quedlinburger Architektur Konzepte, Welterbestadt Quedlinburg, hat sich seit vielen Jahren dem nachhaltigen Bauen verschrieben. Bauherr und Architekt haben sich gefunden und an dieser Stelle ein Haus nach ihren Vorstellungen gebaut.

In die engere Wahl ist auch das Bauhausmuseum in Dessau gekommen, das im vergangenen Jahr den Architekturpreis der Bauhausstadt Dessau gewonnen hat. Die Jury hat in ihrer Begründung der Auswahl die städtebauliche Einordnung des Gebäudes im Zentrum der Stadt hervorgehoben. Mit dem Bauhausmuseum soll die Stadt Dessau zunehmend belebt werden und auch das Stadtzentrum in den Fokus der am Bauhausstil interessierten Touristen rücken. Auf den Fotos können Sie den Innenraum des Museums sehen: den Ausstellungsbereich sowie, auf der rechten Seite, das große Eingangsfoyer, dessen Fensterfront den Blick der Besucher von der Stadt zum daran sich anschließenden Park lenken soll. Ein weiteres Foto zeigt die städtebauliche Einordnung des Museumsbaus mit dem Blick auf die Post.

Das nächste Objekt ist die Stadtbibliothek der Stadt Wittenberg. Das Gebäude aus den 60er-Jahren hat man sehr schön ertüchtigt - "Bibliothek im Wandel" heißt das Motto. Unten links können Sie das sozialistische Wandbild mit dem Titel "Der Mensch und das Buch" sehen, welches erhalten worden ist. Ansonsten wurde die Bibliothek von einem Architektenbüro aus Dresden vollständig umgestaltet; wie unter anderem der Lesebereich. Wer das Glück hatte, Anfang Januar 2023 bei "Sachsen-Anhalt heute" die vier Beiträge zu einigen ausgewählten Bauten des Architekturpreises sehen zu können, konnte sich davon überzeugen, dass nicht nur die Architektur, sondern auch die Bibliothekstechnik auf den neusten Stand gebracht worden ist. Das ist sehr beeindruckend: Man legt einen Stapel Bücher auf die Waage und der Computer erkennt jedes Buch, das man sich ausgeliehen hat. Bibliotheken wandeln sich und bleiben weiterhin gewahrt.

Wir kommen zu einem sehr besonderen Objekt in der Lutherstadt Eisleben. Die über Jahre hinweg leerstehende und in den 80er-Jahren entweihte Kirche St. Nicolai hat ein neues Leben bekommen; sie schwebt zwischen Leben und Tod. Das Objekt wird als Kirchenraum genutzt. Diese schrankartigen Gebilde, die Sie dort sehen können, sind Urnenschränke; ein Kolumbarium. Hinter der Wand mit dem Kruzifix befindet sich das Kirchenarchiv. Dort werden alle wichtigen Dokumente aus dem gesamten Kirchenbereich zusammengeführt und verwahrt. Diese von Künstlern und Architekten gemeinsam geschaffene Arbeit ist auch aufgrund ihrer besonderen Nutzung ganz bewusst in die engere Wahl aufgenommen worden.

Die mit Fluthilfemitteln geförderte Sanierung der historischen Pferderennbahn in Halle (Saale) - mit einer Anmut, als würde sie in London stehen - ist vom Architekturbüro Dressler Architekten BDA durchgeführt worden. Sie steht nun vollkommen frei; sollte die Saale über die Ufer treten, würde das Gebäude durchspült. Im Rahmen der Sanierung haben auch die Stallanlagen einen neuen Schliff bekommen.

Die Fotos vom letzten Objekt entsprechen noch nicht dem Stand, den sie darstellen sollten. Denn darauf sieht man nicht das Schuldgebäude aus den 30er-Jahren, das zu einem Wohnhaus umgebaut wurde. Die Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft "Eigene Scholle" eG Halle, die den Umbau des alten Schulgebäudes zum "Wohnen am Pestalozzi-Park" realisiert hat, hat bereits einen direkt neben dem alten Schulbau liegenden Wohnungsbau durchgeführt, der von dem jungen Berliner Büro ENKE WULF architekten entworfen und bereits beim Architekturpreis 2019 ausgezeichnet wurde.

Mensa der Burg Giebichenstein, Kunsthochschule Halle - Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2023

Die **Architektin von cappellerarchitekten, Halle (Saale)** veranschaulicht ihre Ausführungen mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 2) und trägt wie folgt vor:

Das Projekt ist sehr klein - das hat viele verwundert -, aber es ist sehr komplex und stellt ein gutes Beispiel dafür dar, wie man mit denkmalgeschützten Baubestand heute umgehen und ihn dabei nicht nur erhalten, sondern wesentlich weiterentwickeln kann. Das stellt einen Architekten insofern vor große Herausforderungen, nicht nur, weil es nicht besonders gut bezahlt wird, sondern weil man architektonisch sehr viel Haltung zeigen und einen großen Kommunikationsaufwand zwischen den Planern und dem Bauherrn betreiben muss, der im Fall der Kunsthochschule Burg Giebichenstein ein sehr kompetenter Bauherr ist. Denn dort lehren viele Professoren Architektur und Design. Sie können sich also vorstellen, dass das zu spannenden Diskussionen an der Burg geführt hat.

Mir ist sehr wichtig, dass in der Architektur ein Zusammenklang zustande kommt, und zwar nicht nur bestehend aus den Vorgaben, sondern auch aus dem, was ein Architekt heutzutage eigentlich zu leisten hat. Das betrifft den mittlerweile sehr wichtigen Bereich der Energieeffizienz, das betrifft die Bauökologie und natürlich die Ästhetik, die uns Architekten immer als erstes zugeschrieben wird. Aber wir haben zudem die Wirtschaftlichkeit und die Funktionalität des Projektes zu verantworten. Wir müssen viel Know-how und Erfahrung haben, um insbesondere im Bereich Denkmal agieren zu können.

Ich vergleiche das immer mit der Musik: Nicht die einzelnen Stimmen, die nebeneinanderstehen, sind wichtig, sondern die daraus entstehende Partitur; ein Zusammenklang, ein Ganzes und dazu gehört auch ein guter Dirigent. Das müssen wir als Architekten im Prinzip leisten. Das ist mir sehr wichtig, denn ich habe bei großen Projekten die Erfahrung gemacht, dass die Fachleute nebeneinander, aber nicht miteinander stehen; und nicht für den Menschen, sondern für die Wirtschaft und andere Interessen.

Das Projekt selbst ist im Souterrain der historischen Villa "Steckner" auf dem Campus der Burg Giebichenstein in Halle beheimatet. Dort sollte gemäß Planung ein neuer Aufenthaltsraum für die Mensa entstehen. Die Mensa wird vom Studentenwerk betrieben, das auch Kooperations-

und Diskussionspartner war. In erster Linie sollte eine neue räumliche Situation für die Mensa, in zweiter Linie ein multikodierter Raum in der Burg Giebichenstein entstehen.

Auf diesem Foto können Sie den Grundriss sehen. Es standen verschiedene Aufgaben an. Wir mussten sehr viele Wände herausnehmen, um überhaupt einen Gesamtzusammenhang im Souterrain herstellen zu können. Das gesamte Gebäude der Villa "Steckner" musste abgesenkt werden. Es ist geplant, in einem zweiten Bauabschnitt die Villa noch zu erweitern. Ein großer Teil der Bausubstanz musste in vielerlei Hinsicht ertüchtigt werden. Um den Raumeindruck zu verschönern, haben wir einen Teil des Bereiches tiefergelegt.

Ich gebe Ihnen einen Einblick in das, was ein Architekt leistet - neben der Auswahl von Materialen und Farben. Im Vorhinein haben wir gemeinsam mit Fachleuten die Bausubstanz vielfach analysiert. Auf diesem Foto zeigt sich, was im Untergrund getan werden musste. Wir haben die Villa im laufenden Betrieb vollständig durch das Verlegen einer neuen Bodenplatte und einer tiefergelegten Installation neu gegründet. Der Raum im Souterrain war mit einer Höhe von 2,20 m sehr niedrig. Somit musste die technische Installation vollständig im Fußboden verlegt werden, der in diesem Zusammenhang ebenfalls ertüchtigt worden ist.

Uns ist es wichtig, dass die vielen Aspekte, ob das Detail, der Planungsansatz oder mit Fachplanern zu besprechende Themen, integrativ sind. Damit meine ich, dass eine Lösung zu finden ist, die nicht nur eine oder zwei Funktionen hat, sondern die allen Anforderungen gerecht werden kann. Beispielgebend dafür sind die Sitzbänke. Die Möblierung der Mensa ist teilweise mobil, teilweise statisch. Die Sitzbank ist ein statisches Element. Sie ist in erster Linie natürlich eine Sitzfläche; in zweiter Linie dient sie als Heizungsschacht für eine Sockelleistenheizung, die in Übergangszeiten mit Fotovoltaikanlagen betrieben wird. Die Sockelleistenheizung dient der Trockenlegung des historischen Außenmauerwerks. Unter der Sitzbank ist die gesamte Lüftungsinstallation – die Ausblasöffnung und die Rohrführung – versteckt. Unter die Sitzfläche wurde zudem die Elektroinstallation mit Datenanschluss verbaut. Somit ist die Sitzbank multifunktional. Das umzusetzen ist sehr schwierig; vor allen Dingen bei der Planung der Heizungsanlagen, welche den gegenwärtigen Anforderungen zu entsprechen haben.

Eminent wichtig ist die Gestaltung; das, was Sie sehen, wenn Sie die Mensa betreten. Für die Nutzer steht in erster Linie im Vordergrund: Wie sieht die Mensa aus und wie funktioniert sie. Dabei war es uns wichtig, die Mensa sehr reduziert, sehr einfach und im Verhältnis von Alt und Neu kontrapunktisch - also nicht gleichwertig - zu gestalten und dabei ökologische Baumaterialien zu verwenden und nachhaltige Bauverfahren anzuwenden. Beispielweise wurden recycelte Materialien wie Glasschaumschotter als Dämmmaterial eingesetzt; für die Tische haben wir Holz von einem auf dem Gelände der Burg Giebichenstein geschlagenen Ahornbaums verwendet. Ahornholz ist ein wunderschönes Material - Sie kennen es vielleicht von den bayrischen Biertischen. Wenn das Holz - wie wir es gemacht und den Mitarbeitern in den Werkstätten der Burg Giebichenstein beigebracht haben - geseift wird, ist es etwas wunderschönes, ein Handschmeichler, sehr leicht zu reinigen und etwas sehr Spezielles.

Die Möblierung der Mensa spielte eine besonders große Rolle. Über die Auswahl der Stühle haben wir mit der zuständigen Ministerin eine ausführliche Diskussion geführt. Die Designer der Burg Giebichenstein haben natürlich gesagt: der ja, der nein. Mir war es in erster Linie wichtig, dass neben den Sitzbänken für die Bestuhlung Hocker verwendet werden, denn das ist kommunikativer. Die Studenten können zusammenrutschen, sie können große und kleine Gruppen bilden. Der Hocker hat keine hohe Lehne, wodurch der Blick durch diesen sehr niedrigen Raum nicht verstellt wird. Zudem haben wir uns nach sehr intensiven und wichtigen Diskussionen für zwei große, lange Tische mit Designerstühlen entschieden. Damit war der Burg Giebichenstein die Möglichkeit gegeben, eine kostengünstige Möblierung zu erhalten. Denn die Designerstühle wurden von der Industrie bzw. von den Herstellern gesponsert und sind nun Anschauungstücke für die Studenten.

Die Beleuchtung war bei diesem Projekt von Beginn an ein besonders wichtiger Aspekt. Unsere Vorgabe war es, die Beleuchtung so nah wie möglich an der Decke zu installieren und so viele Lichtszenarien wie möglich einzurichten. Als Material kamen verzinkte Oberflächen zum Einsatz. Das ist von einem Büro in Augsburg hervorragend gelöst worden, sodass wir durch die Beleuchtung, welche dem gegenwärtigen Stand der Technik und den energetischen Anforderungen gerecht wird, die Möglichkeiten haben, sehr viele verschiedene Lichtsituationen zu erzeugen. Das war insbesondere aufgrund der Souterrainlage, aus der wir herauswollten, ein wichtiger Aspekt. Das Ergebnis sind ein atmosphärisches Licht und Lichtszenen mit einer - wenn Sie sich den technischen Plan oben auf dem Foto anschauen - sehr geordneten Lichtsetzung und Kabelführung, die ein künstlerisches Ganzes darstellen. Das war eine wunderbare Zusammenarbeit gewesen.

Abschließend steht die Frage im Raum: Was heißt zukünftiges Bauen im Bestand? Für mich ist dabei wichtig, dass die Planung integrativ auf den Menschen ausgerichtet ist und der Mensch im Zentrum steht, um den sich alle anderen, natürlich eminent wichtigen Aspekte gruppieren müssen. Des Weiteren muss eine nachhaltige fachkompetente Planung auf der Basis von Leistungsnachweisen und Konzeptionen zustande kommen; denn nicht immer kommt dies in einem Vergabeverfahren zustande.

Für mich als Architekt steht das stimmige Ergebnis im Vordergrund, das beleuchtet werden muss, das für den Nutzer einfach und reduziert gestaltet sein muss und trotzdem technisch komplex sein kann; das benutzerfreundlich, langlebig, ökologisch, nachhaltig, kostenbewusst und narrativ ist und ein gesellschaftlich soziales Anliegen hat.

Mensa des Ökumenischen Domgymnasiums Magdeburg - Publikumspreis zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2023

Der **Architekt** veranschaulicht seinen Vortrag mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 3) und führt Folgendes aus:

Im Ökumenischen Domgymnasium Magdeburg war die Mensa bislang zwar nicht im Souterrain, dafür aber im Keller untergebracht. Das führte auf Dauer zu einer etwas unzumutbaren Situation, was sowohl die Belüftungsverhältnisse als auch die hygienischen Verhältnisse in der Küche betraf. Aufgrund dessen wurde mir die Aufgabe übertragen, eine neue Mensa auf einem sehr kleinen Grundstück in Magdeburg zu bauen. Auch Nichtmagdeburger werden es kennen - Sie sehen es auf der Karte rechts unten in der Ecke -: Unmittelbar gegenüber dem Domgymnasium liegt die Staatskanzlei. Das auf der Karte rot umrandete sehr kleine Grundstück ist das Baugrundstück, das für den Bau der Mensa zur Verfügung stand mit der vom Schulleiter gestellten Maßgabe: Dort stünden bislang ca. 140 Fahrräder und diese müssten dort auch bleiben. Des Weiteren handelt es sich bei dem Grundstück um ein denkmalgeschütztes Areal, das zudem von einer historischen Grundstücksmauer umgeben ist, die auch zu erhalten war. Eine fast unlösbare Aufgabe. Daher war von vornherein klar, das Haus muss schweben - Stichwort: Siemens Lufthaken.

Auf dem nächsten Bild sehen Sie eine Aufsicht auf das Areal. Unten links ist die Staatskanzlei, ihr gegenüber das historische Gebäude des Ökumenischen Domgymnasiums, das im Jahr 1880 vom Königlichen Bauinspektor Fritze erbaut wurde. Oben links sehen Sie die erste bauliche Erweiterung von Stadtbaurat Johannes Göderitz - einer weiteren sehr berühmten Persönlichkeit -, mit der im Jahr 1930 Platz für weitere Klassenräume geschaffen worden ist. Im Jahr 2000 erfolgte der Bau eines Zwischenbaus auf dem Gelände der ehemaligen Turnhalle, welcher vom Planungsbüro König ausgeführt wurde. Im Jahr 2001 folgte dann der Neubau der Sporthalle. Das Grundstück hat also bereits viele Zeitschichten. Für einen Architekten stellt sich dann die Frage, wie man sich zwischen diesen Zeitschichten bewegt.

Die ursprüngliche Idee des Bauherrn war es, die gläserne Fassade des Zwischenbaus, in dem gegenwärtig Fachklassen unterrichtet werden, aufzugreifen und auf den Neubau zu übertragen. Zudem wurde ursprünglich gewünscht, dass der Neubau auf diesem kleinen Grundstück nicht nur eine Mensa, sondern möglichst auch noch Platz für sechs Klassenräume enthalten sollte. Das haben wir versucht umzusetzen; wir konnten dann zum Glück relativ schnell den Bauherrn davon überzeugen, dass das Grundstück damit tatsächlich überfordert sein werde. Das Projekt musste also deutlich kleiner werden.

Ich habe dann - um insbesondere einem Bauherrn, der nicht täglich mit Bauprojekten zu tun hat, einen haptischen Zugang zum Entwicklungsstand zu ermöglichen -, ein Modell angefertigt, um zu zeigen, wie das geplante Objekt im Gesamtensemble wirkt. Dadurch war es möglich, sehr schnell von der Vorstufe zur finalen Lösung zu kommen; und auch, um deutlich zu machen, dass gegenüber dem historischen Gebäudeteil die Variante eines mit unterschiedlichen Dachniveaus gestalteten Neubaus einer kompakten Variante vorzuziehen ist. Sie können das links im Bild sehen: Das Gebäude links, in dem die Schulverwaltung untergebracht ist, nenne ich immer das Direktorenhaus. Dieses Gebäude ist deutlich kleiner als das Schulgebäude selbst. Es war uns ein großes Anliegen, darauf Rücksicht zu nehmen: In diesem Bereich

wollten wir mit dem Dachniveau des Neubaus unterhalb der Traufe des Verwaltungsbaus bleiben und erst mit einem gewissen Abstand weiter in die Höhe bauen. Das bedeutete, man musste so kompakt wie irgend möglich auf diesem Grundstück bauen. Wir haben uns dazu entschlossen, die gläserne Fassadenstruktur des Zwischenbaus, die energetisch durchaus hätte problematisch sein können, nicht zu übernehmen und uns stattdessen an dem von Johannes Göderitz erbauten Erweiterungsbau im Stil der klassischen Moderne zu orientieren sowie dessen Klinkerstruktur und die liegenden Fensterformate aufzugreifen.

Auf diesem Bild sieht man die finale Version, die wir dann mit Lehrern, Eltern und Schülern besprochen haben, um ihr Einverständnis einzuholen. Daraus ergab sich, dass selbstverständlich die Bäume stehen bleiben sollten. Diese mussten jedoch von meinen Kollegen abgesägt werden, andernfalls wäre das Gebäude aus dieser Perspektive gar nicht zu sehen gewesen, zumindest in den Vegetationsperioden.

Das nächste Bild zeigt einen Blick in die Leibnizstraße und man kann sehen: Der Göderitzbau sowie das neue Mensagebäude fassen die sehr große und schnittige Turnhalle ein. Das erforderte im Anschluss an die Turnhalle eine Fuge, für welche wir das für die Fassade der Turnhalle verwendete Material Aluminium aufgegriffen haben. Um die Fuge den unterschiedlichen Dachniveaus entsprechend auch auf der Hofseite bauen zu können, mussten wir einen Trick anwenden und haben uns für ein Schrägdach entschieden, unter dem sich die lange Treppe befindet. Diese lange Treppe ist durchaus beabsichtigt. Denn in der bislang genutzten Mensa bildeten sich gelegentlich Schlangen an der Essensausgabe. Mit dieser neuen baulichen Situation der Essensausgabe hofften wir, dem Abhilfe zu verschaffen und um die Schlangen zu führen, erwies sich die lange Treppe als durchaus sinnvoll. Das Bild zeigt den Anschluss des Gebäudes an die bestehende Turnhalle.

Hier sehen Sie den Grundriss des Erdgeschosses. Ich hatte zuvor noch nie einen Grundriss, auf dem hauptsächlich Fahrradstellplätze darzustellen waren, zeichnen müssen. Man kann vielleicht anhand dessen erkennen, dass wirklich jeder Zentimeter für das Abstellen von Fahrrädern ausgenutzt worden ist - das brachte teilweise statische Probleme mit sich. Aber nun ist die Raumsituation relativ komfortabel. Auf diesem Bild können Sie die überdachten Fahrradstelleplätze des Domgymnasiums sehen.

Den auf diesem Bild dargestellten Längsschnitt zeige ich immer sehr gerne. Denn daraus werden Dinge ersichtlich, die man nicht mehr zu sehen bekommt, sobald das Gebäude steht. Sie können unten im Längsschnitt kleine "Stäbchen" sehen, die ins Erdreich reichen. Sie bilden das Fundament des gesamten Gebäudes. Das sind insgesamt 36 Mikrobohrpfähle mit einem Durchmesser von 24 cm, die 11 m tief im Erdboden verankert sind; denn erst am Ausläufer des Domfelsens, in einer Tiefe von 8,50 m, ist der Baugrund tragfähig.

Aus ökologischen Gründen ist interessant, dass es uns mithilfe einer Rigolenentwässerung gelungen ist, sämtliches anfallendes Regenwasser des Mensaneubaus sowie der Sporthalle aufzufangen. Das ist der tiefe Schacht rechts unten auf der Abbildung. Sie können auf dieser Abbildung auch erkennen, dass die Decken des Gebäudes Löcher aufweisen. Ein Gebäude wie der Mensaneubau kann heutzutage nur unter Verwendung von Beton gebaut werden. Beton ist mit Blick auf den Materialverbrauch nicht unbedingt der ökologischste Baustoff. Das bedeutet: Man muss versuchen, so wenig wie möglich Beton einzusetzen. Aus diesem Grund haben wir uns für Hohlkörperdecken mit Luftkammern aus Kunststoff entschieden und damit den Bedarf an Beton reduzieren können. Die Herstellerfirma beteuert, das verarbeitete Material sei aus vollständig recyceltem Kunststoff hergestellt worden. Die Firma bewirbt den Neubau der Mensa des Domgymnasiums Magdeburg auf ihrer Website mit den Worten: "In moderner und nachhaltiger Atmosphäre speisen."

Ich habe es bereits erwähnt: Das Gebäude muss schweben. Das ergab sich aus der Vorgabe, dass die Fahrradstellplätze zu erhalten seien. Dass im Ergebnis ein tatsächlich schwebender Eindruck entsteht, habe ich sehr intelligenten Tragwerksplanern aus Cottbus zu verdanken. Sie haben es ermöglicht, das im vorderen Bereich des Gebäudes keine Stützen notwendig sind, wodurch der schwebende Eindruck entsteht; wie Sie auf diesem Foto - ein Blick aus dem Lehrerzimmer - sehen können.

Hinter dem großen Fenster im ersten Obergeschoss des Neubaus, das Sie auf dem Foto sehen können, liegt einer von zwei Speiseräumen. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse mussten wir, um Platz für insgesamt 150 Personen zu schaffen, zwei Speiseräume einrichten. Im ersten Obergeschoss befindet sich hauptsächlich die Küche. Das nächste Foto zeigt die Innenansicht des Speiseraums.

Eine Etage höher liegt die "Beletage". Der Speiseraum im zweiten Obergeschoss verfügt über eine Terrasse, wodurch den Schülern die Möglichkeit gegeben ist, im Sommer auch draußen zu speisen. In der Ecke, im Bild ganz links oben gibt es eine kleine Besonderheit: Die, wie ich sie nenne, Lehrerkanzel. Die Lehrer wollen zwar etwas abseits sitzen, aber dennoch den Überblick über die Schülerinnen und Schüler behalten. Von diesem kleinen Erker dort oben hat man einen wunderschönen Blick auf den Park am Fürstenwall.

Biomarkt Aschersleben - Auszeichnung und Publikumspreis zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2023

Der Architekt von ARGE Hopf & Fuß, Aschersleben verdeutlicht die Vorstellung seines Projektes mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 4) und trägt wie folgt vor:

Zunächst müssen wir kurz ein paar Worte über Aschersleben und dazu, wie Aschersleben aufgebaut ist, verlieren. Aschersleben hat einen Stadtbefestigungsring, der noch sehr gut erhalten ist. Das Objekt befindet sich genau an dieser Schnittstelle zwischen historischer Altstadt

und der Neustadt. Das Besondere daran ist, dass die Stadtmauer durch das in Rede stehende Gebäude verläuft.

Auf dem in der Präsentation abgebildeten linken Lageplan sehen Sie den Zustand des Gebäudes, wie wir ihn vorgefunden haben; damals gab es noch zwei Höfe. Das schwarz markierte Gebäude ist das Objekt, das wir beplanen durften. Im Zuge von Bauarbeiten, die nicht durch unser Büro durchgeführt worden sind, wurde dieser Riegel weggenommen, sodass ein großer Hof entstanden ist.

Nun steht auf diesem großen Hof, direkt an der Stadtmauer, der Biomarkt. Zuvor war es so, dass man noch durch einen relativ schmalen Hof gehen musste, um zu dem Gebäude zu kommen. Ich erkläre Ihnen kurz, warum das wichtig ist. Denn Sie können gleich anhand der Fassaden sehen, warum wir sie derart gestaltet haben.

Auf diesen Abbildungen können Sie den Bestand erkennen, wie wir ihn vorgefunden haben. In dem seit 30 Jahren leerstehenden Gebäude wuchsen bereits Bäume. Das Dach war wie auch der große Schornstein eingestürzt. Links auf dem Foto können Sie Umrisse erkennen - dort stand ein Laubenganggebäude, ein sehr schönes, eigentlich angebautes Gebäude, das aber kurz vor Beginn des Umbaus abgerissen wurde, weil es nicht benutzt wurde und vollkommen marode war. Dieses Bild zeigt das Innere des Bestandsgebäudes mit der sich dort ausbreitenden Vegetation.

Das nächste Bild zeigt den Grundriss des Erdgeschosses mit dem Biomarkt. Das Gebäude wurde in der Vergangenheit als Niederlage genutzt - Niederlage kommt von Lager, von Zwischenlager - und ist eingeteilt in die große sowie in die kleine Niederlage. Im vorderen Teil, der großen Niederlage, ist der Biomarkt. Die kleine Niederlage beherbergt ein Bistro und einen Innenhof.

Während der Bauphase haben wir den Keller durchsaniert und einen Zugang vom Erdgeschoss in den Keller innerhalb des Gebäudes geschaffen. Während der Bauarbeiten fand sich dann noch ein zweiter Nutzer, der Betreiber einer Kaffeerösterei. Das konnten wir bei der Planung der weiteren Bauarbeiten sogleich berücksichtigen und die Kaffeerösterei im Untergeschoss unterbringen.

Das folgende Foto zeigt einen Blick auf den großen Quartiershof, wie er nach Abschluss der Arbeiten aussieht. Im hinteren Bereich des Bildes sieht man den Rabenturm, der Teil der Befestigungsanlage ist sowie die durch das Gebäude laufende Stadtmauer. Auf dem Foto kann man sehr gut erkennen, dass wir an dem alten Gebäude selbst nicht sehr viel umgebaut haben. Selbstverständlich wurde das Gebäude durchsaniert. Wir haben jedoch darauf geachtet - das war uns wichtig -, dass sichtbar bleibt, was ursprünglich angebaut worden war und somit ein Stück weit die Geschichte des Bauwerks lesbar bleiben kann.

Alles was neu ist, wie bspw. der Sichtbeton im Bereich der Treppenanlage, fügt sich farblich in den Bestandsbau ein. Der neue, helle Baukörper, rechts auf dem Foto, ist als Nebengelass geschaffen worden. Dafür wurden verschlämmte Ziegel verwendet. Denn wir haben darauf geachtet, dass es sich insgesamt im Innen- wie im Außenbereich harmonisch einfügt.

Das Bild zeigt die Eingangssituation: durch die linke Tür kommt man in den Biomarkt, rechts in den Innenhof. Im Lageplan ist zu erkennen, dass es nur einen Zugang von der Hohen Straße durch einen Torweg über den Hof zum Gebäude gab. Nach Abschluss der Bauarbeiten bestehen nun mehrere Zugangsmöglichkeiten, unter anderem auch von der Johannespromenade, die früher der Graben der Stadtbefestigungsanlage war. Der so neu erschlossene Quartiershof ist zu einem Drehkreuz geworden.

Auf dem folgenden Foto können Sie den Innenhof sehen. Wir haben uns dazu entschlossen, den Innenhof nicht vollständig zu überbauen so wie es vorher der Fall gewesen war, sondern nur einen Teil des Innenhofes zu überdachen und durch eine Glasfassade vom nicht überdachten Teil abzutrennen. Wie bereits erwähnt, sollte in der kleinen Niederlage ein Bistro eingerichtet werden und während der Planung haben wir uns gedacht, dass ein geschützter Innenhof dazu sehr gut passen würde. Diesen haben wir dann in der Bauphase geschaffen.

Das nächste Bild zeigt dann den Innenbereich des Bistros. Auf dem nächsten Foto sehen Sie dann die entgegengesetzte Perspektive: Im vorderen Bereich sitzt man dann fast so, als säße man im Freien. Dadurch entsteht eine extreme Perspektive: von innen nach außen und andersherum.

Das folgende Foto zeigt: Der Betreiber des Biomarktes hat sich während der Coronapandemie auch auf den Verkauf von Blumen verlegt und hat einen kleinen Blumenhandel in dem Gebäude eingerichtet. Auf diesem Foto können Sie die Einrichtung des Bistrobereiches sehen. Man kann hieran erkennen, dass man als Architekt wenig Einfluss auf die Inneneinrichtung hat. Ich denke, Architektur muss es leisten und aushalten können, dass der Nutzer mit Blick auf die Inneneinrichtung andere Vorstellungen haben kann, und in diesem Fall, schafft sie das auch. Anhand des nächsten Fotos können Sie die Schnittstelle zwischen links der kleinen Niederlage, dem Bistrobereich, und rechts dem Biomarkt erkennen. Der gesamte Raum ist, mit sichtbarem Dachtragwerk, überdacht. Die "Schnittstelle" - mittig im Bild - wird durch die Stadtmauer gebildet, die wir ausschließlich geschlämmt haben. Der Bodenbelag des Gebäudes besteht aus Beton.

Es wurden auch neue Bestandteile geschaffen, die wir in sich stimmig in das Bestandsgebäude eingefügt haben. Durch Dachfenster, welche man öffnen kann, wird die Stadtmauer von oben belichtet, um natürliches Licht im Raum zu schaffen. Im hinteren Bereich sehen Sie eine große Box, das ist ein Kücheneinbau. Durch diesen lässt sich der große Raum auch als solcher erleben.

Das nächste Foto zeigt einen Eindruck von der Promenade. Viel kann man nicht erkennen. Aber Sie sehen das eingeschossige Gebäude, dessen Fenster verglast worden sind - Sie sehen es im rechten hinteren Bereich, wo das Bistro liegt. Die Fenster im linken Bereich sind ebenfalls verglast worden, dahinter liegt der Innenhof. Vom Prinzip her hat sich nicht viel geändert.

Die folgenden Fotos zeigen den Quartiershof und den Innenhof sowie die Promenade bei Nacht. Den neuen Zugang über die Promenade haben wir sehr einfach ermöglicht, indem wir die Brüstung und ein Fenster entfernt und so einen Zugang geschaffen haben.

Vorsitzender Dr. Falko Grube: Auf den Bildern, welche den Bestandsbau vor dem Umbau zeigten, waren alte Holzbalken zu sehen. Wurden diese verwendet oder waren sie in einem unbrauchbaren und nicht mehr nutzbaren Zustand?

Der Architekt von ARGE Hopf & Fuß, Aschersleben: Das vorgefundene Holz mussten wir vollständig entfernen, es war bereits zu marode. Wir fanden auch eine Teilunterkellerung des Gebäudes vor, welche eine Holzdecke hatte, durch die man hindurchschauen konnte. Das Holz war nicht mehr zu retten. Aber das Mauerwerk konnte gerettet und bestehen bleiben; musste jedoch von uns gesichert werden.

Kindergarten und Tagespflege, Hohenberg-Krusemark - Auszeichnung zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2023

Der Architekt von Hallmann Architekten, Hansestadt Havelberg illustriert seine Ausführungen mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 5) und trägt Folgendes vor:

Ich möchte in meinen Ausführungen den Fokus etwas auf das Thema Nachhaltigkeit legen. Es wurde bereits erwähnt, dass dieses Thema bei der Verleihung des Architekturpreises eine Rolle gespielt hat. Daher möchte ich Ihnen einige Fotos vom Zeitpunkt der Baumaßnahmen sowie von den von uns verwendeten Materialien zeigen und von all dem, was man nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr zu sehen bekommt.

Die Gemeinde Hohenberg-Krusemark liegt - ich habe Ihnen eine Karte herausgesucht - ganz im Norden von Sachsen-Anhalt, also dort, wo man preisgekrönte Architektur eher weniger vermuten würde. Deswegen hat es besonders überrascht und große Freude bereitet, dass wir so etwas im ländlichen Raum schaffen konnten. Ich finde das nicht selbstverständlich und erwähne in diesem Zusammenhang den Bauherrn, das Deutsche Rote Kreuz, ohne den dieses Vorhaben nicht möglich gewesen wäre. Ich sage immer: Jeder Bauherr bekommt das Haus, das er verdient. In diesem Fall ist es dem Mut und der Hartnäckigkeit des Bauherrn zu verdanken, dass dieses Gebäude auf diese Art entstehen konnte.

Für all jene, die nicht wissen, wie es in der Region aussieht - das Bild zeigt die Ortsausfahrt von Krusemark -: Plattes Land, vereinzelt finden sich ein paar große Scheunen und ansonsten nur

temporäre oder fliegende Bauten, Strohmieten, sowie im Hintergrund, man kann es erahnen, stehen ein paar Windkrafträder. Das war es eigentlich auch schon.

Im Ort gab es bereits einen Kindergarten, der in einer sehr schönen Villa untergebracht war. Das Objekt musste dann jedoch aufgrund eines akuten Sanierungsbedarfs aufgegeben werden. Daraufhin entschied man sich für die Errichtung eines neuen Gebäudes am Ortsrand. Dann wurde die Frage aufgeworfen: Wie baut man am Ortsrand? Ein solcher Bau muss sich auch ein wenig behaupten können. Deswegen stand von vornherein fest, das Gebäude muss eine gewisse Größe haben. Der Bauherr selbst wollte nicht nur einen praktischen "Schuhkarton", sondern ein Gebäude, dass man bereits aus der Entfernung sehen kann. Das Gebäude liegt nun am Sportplatz, wie Sie gleich auf den Fotos sehen können, und nördlich davon schließen sich direkt die Felder an.

Was ist nachhaltig? Das ist zunächst Energieeffizienz; das bedeutet, dass man versucht, möglichst viel Nutzfläche in einer möglichst kleinen Gebäudehülle zu schaffen. Deshalb hat das Gebäude eine große Tiefe und abgerundete Ecken. Dazu gehört auch eine gut gedämmte Außenhülle. In diesem Fall gehört auch zum Thema Nachhaltigkeit, die Nutzungskombination von Tagespflege für Senioren und Kindergarten. Ich glaube, dieses Gebäude ist in dieser Form der kombinierten Nutzung das erste in Sachsen-Anhalt. Diese Vorgabe kam vom Bauherrn und die Gemeinde hat sich acht Jahre lang mit der Thematik befasst. Die Umsetzung dieses Konzeptes war unbedingt gewollt und hat sich, glaube ich, nach einem Jahr der Nutzung bereits absolut bewährt.

Auf dem folgenden Bild können Sie die beiden Eingangstennen des Gebäudes sowie die Querverbindung sehen, die es ermöglicht, innerhalb des Gebäude von einem Gebäudeteil in den anderen zu wechseln. Sehr auffällig ist das hohe Dach. Viele fragen sich, wie das genutzt wird. Es wird gar nicht genutzt. Das ist ausschließlich ein kalter Dachraum. Das hat sich daraus ergeben, dass wir für die Dachdeckung Reet gewählt haben - das ist relativ ungewöhnlich. Für die Verwendung dieses Materials ist eine Mindestdachneigung von 45 ° erforderlich und dementsprechend hoch muss das Dach sein.

Das nächste Foto zeigt einen Eindruck von den Bauarbeiten. Für das Versetzen von Mauerwerk werden heutzutage selten Steine noch auf der Baustelle passend geklopft, sondern werden fertig palettiert geliefert und anhand eines Verlegeplans versetzt. In diesem Bereich des Bauprozesses hat die Digitalisierung Einzug gehalten. Mich hat daran fasziniert, dass dadurch kaum Abfall produziert worden ist, kein Bauschuttcontainer benötigt wurde und einzig die Bauholzpaletten übrig blieben.

Das nächste Foto zeigt den Holzbau. Im Inneren wurden massive Bauteile verbaut, außenherum wurde eine wärmedämmende Hülle aus Holz geschaffen. Auf diese Weise kann man dann auch im Winter bauen. Auf die Holzkonstruktion wurde das Dach aufgesetzt. Nach Fertigstellung des Dachstuhls wurde dann eine große Menge an Reet geliefert, wie Sie auf dem

folgenden Foto erkennen können. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir auf der Baustelle viel Besucherverkehr. Viele meinten, Reet passe überhaupt nicht in die Gegend. Das stimmt so allerdings nicht. Wir haben das bloß vergessen. Über Jahrhunderte hinweg wurde Reet als Dachdeckungsmaterial verwendet. Für die Verwendung von Reet sprach auch der nachhaltige Aspekt. Denn sobald das Material verrottet und nicht mehr nutzbar ist, kann es auf dem Ackerboden ausgebracht und untergepflügt werden. Das ist mit kaum einem anderen Baumaterial möglich.

Das nächste Bild zeigt das Gebäude im Zustand des Rohbaus. Die Außenwände sind mit Holz-faserplatten verkleidet worden. Der Sockel wurde mit aus recyceltem Glas hergestellten Glasschaumschotter gedämmt. Auch dabei haben wir darauf geachtet, langlebige Materialien zu verwenden. Der Sockel besteht aus Granitsteinen. Das hat den Vorteil, dass auf einen Farbanstrich des Sockels - auch wiederholt infolge von Abnutzungserscheinungen - verzichtet werden kann. Die Wände wurden dann mit Stroh gedämmt. Die Idee war: Das Stroh kann man vom Bauern nebenan beziehen. In der Realität sah es dann so aus, dass das Stroh aus Österreich geliefert werden musste. Das schmälerte etwas die Umweltbilanz. Aber es zeigt auf, was möglich ist.

Aus diesem Grund lege ich heute den Fokus auf die von uns verwendeten Baustoffe, welche wir auch in unserer Region gut produzieren können. Als Putzträger für die Wände haben wir wie vor Hunderten von Jahren Schilfrohrmatten verwendet und die Wände mit Kalkputz verputzt. Für den Fußbodenbelag haben wir Holz verwendet.

Das folgende Foto der Eingangstenne bei Regenwetter finde ich besonders schön. Ich wollte immer schon ein Haus ohne Dachrinnen bauen. Das ist auch ein Aspekt der Nachhaltigkeit: Dachrinnen sind immer pflegeintensiv; insbesondere, wenn Bäume um das Gebäude herumstehen, haben Sie regelmäßig Probleme. Mit unserem Bau entstehen diese nicht. Das Gebäude hat einen großen Dachüberstand, der im Sommer Schatten spendet und bei Regen das Wasser nach außen ableitet, sodass es vor Ort versickern kann. Das abschließende Bild zeigt das fertig gebaute Gebäude, wie es sich ganz harmonisch in die Landschaft einfügt.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE): Ich bin ein großer Fan der ökologischen Bauweise. Dazu haben wir als GRÜNE bereits ein paar Anträge gestellt. Ein Totschlagargument dagegen, wenn ich das so sagen darf, ist immer, dass die ökologische Bauweise erheblich teurer ist als die herkömmliche. Könnten Sie dazu etwas sagen?

Der Architekt von Hallmann Architekten, Hansestadt Havelberg: Das stand auch bei diesem Projekt zu befürchten. Ich musste zur Vorstellung des Projektes an mehreren Ausschusssitzungen, auch an Sitzungen des Finanzausschusses, teilnehmen. Die Befürchtungen haben sich nicht bestätigt. Wir haben die Kosten berechnet und lagen am Ende vielleicht 5 % bis 10 % darüber. Das hing jedoch auch teilweise mit Verzögerungen bei bestimmten Prozessen infolge der Coronapandemie zusammen.

Das Projekt war öffentlich ausgeschrieben worden. Die Höhe der Baukosten des Objektes mit einer Nutzfläche von ca. 1 000 m² und den Außenanlagen lag bei ca. 3,2 Millionen €. Die Befürchtung, eine ökologische Bauweise führe zu höheren Kosten, wird wahrscheinlich von der Bauindustrie gerne hin und wieder gestreut. Diese kann ich nicht bestätigen, sofern man einfache Baustoffe verwendet und somit auf ansonsten notwendige Beschichtungen verzichten kann.

Abg. Kathrin Tarricone (FDP): Warum musste das Stroh, anstatt vom Bauern nebenan, aus Österreich geliefert werden?

Der Architekt von Hallmann Architekten, Hansestadt Havelberg: Das betrifft ein sehr deutsches Thema, nämlich das Thema Zertifizierung. Alle Produkte, die wir in der Bundesrepublik Deutschland verwenden müssen als Bauprodukt zertifiziert sein. In unserem Fall gab es nur eine Firma in Österreich, die gehäckseltes Stroh als Baustoff in Bezug auf die Herstellungsweise zertifiziert angeboten hat und somit sicherstellen konnte, dass in dem Produkt ausschließlich das enthalten ist, was angegeben wurde. Das ist der Punkt: Es gibt deutsche Hersteller von Baustoffen wie Lehm, Hanf usw., aber leider keinen deutschen Hersteller für Strohhäcksel.

Abg. Kathrin Tarricone (FDP): Demnach wäre es wünschenswert, wenn sich das ändern würde und wir jemanden fänden, der sich dafür begeistern könnte.

Der Architekt von Hallmann Architekten, Hansestadt Havelberg: Absolut. Ursprünglich hatten wir vor, einen Strohballenbau zu errichten. Wir wollten mit gepressten Strohballen die Holzkonstruktion ausfachen. Dafür wiederum kann man das heimische Stroh vom Bauern nebenan verwenden. Die Zertifizierung dafür läuft wie folgt ab: Experten - gegenwärtig gibt es dafür nur eine Firma in Deutschland - untersuchen das Material, wiegen es, messen dessen Feuchtigkeit und geben dann das Material als Baustroh frei. Das hätte funktionieren können. Zu diesem Zeitpunkt konnten wir nur vor Ort keinen Unternehmer finden, der es sich zugetraut hätte, ein öffentliches Gebäude als Strohballenbau zu errichten. Das war das Problem: Wir hatten für diese Idee vor Ort nicht die Unternehmen und Handwerker zur Verfügung.

Abg. Daniel Rausch (AfD): Auf den Fotos der Präsentation konnten wir den sehr großen Dachboden des Gebäudes sehen. Ist bei der Planung vielleicht bedacht worden, dass man diesen im Nachhinein, ohne dafür größere Umbaumaßnahmen durchführen zu müssen, nutzbar machen könnte, vielleicht durch eine breite Treppe, die nach oben führt, sodass man den Dachboden später bei Bedarf nutzen kann?

Der Architekt von Hallmann Architekten, Hansestadt Havelberg: Das war durchaus auch ein Thema gewesen. Jedoch ist die Umsetzung aus brandschutztechnischer und baurechtlicher Perspektive schwierig. Möchte man den Dachbereich nutzbar machen, würde für die Fluchtwegesituation eine Treppe nach außen benötigt.

Ein weiterer Punkt betrifft das Dachmaterial Reet, welches eine gute und effektive Dämmwirkung aufweist. Diese Wirkung dürften Sie aber im Prinzip rechnerisch nicht ansetzen und müssten den gesamten Dachraum zusätzlich von innen dämmen. Das wirkt sich nachteilig auf die Belüftung aus, denn eine Durchlüftung des Daches wäre dann nicht mehr gewährleistet und dadurch kann es eventuell dazu kommen, dass das Material zu stocken und zu schimmeln beginnt. Die längste Lebensdauer des Dachmaterials erreichen Sie einfach dadurch, dass das Dach ein Kaltdach bleibt, das ständig durchlüftet wird.

Es ist also theoretisch möglich, aber praktisch schwierig umzusetzen. Wir wollten auch keine Gauben im Dachstuhl errichten. Das Dach sollte möglichst unangetastet bleiben. Sie sehen es auf diesem Bild: Wir haben ein paar sehr kleine Gauben in das Dach eingefügt; das sind Luftauslässe für die Entlüftungsrohre der innenliegenden Räume.

Kunstmuseum Kloster Unser Lieben Frauen, ehemalige Klosterkirche St. Marien - Auszeichnung zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022

Die **Architektin von HARTKOPF denk mal architektur, Südharz,** illustriert ihre Ausführungen mithilfe einer digitalen Präsentation (Vorlage 6) und trägt Folgendes vor:

Ich darf Ihnen ein Projekt vorstellen, das Sie eigentlich alle kennen; zumindest alle diejenigen, die hier im Haus ein- und ausgehen: das Kunstmuseum Kloster Unser Lieben Frauen. Ich hatte das große Glück, dass ich viele Jahre mit dem Bau verbunden sein durfte. Heute präsentiere ich Ihnen das Ergebnis: die Neueinwölbung des Chors.

Wenn ich über das Kunstmuseum spreche, dann möchte ich neben den absolut wichtigen Themen Denkmalpflege, Nachhaltigkeit und Baukultur, die mir auf der Seele liegen, noch einen Aspekt anbringen, der zumindest im politischen Raum auch sehr wichtig ist: Identität, Verortung, Repräsentation und letzten Endes auch das Einfügen von Machtpolitik in Strukturen.

Vor 1 000 Jahren hat Erzbischof Werner das Kloster gegründet - die Krypta ist nach ihm benannt. Das sind 1 000 Jahre Kultur. Ein knappes Jahrhundert später kam der nächste sehr streitbare Erzbischof, Norbert von Xanten. Er hat sich auch hier politisch ausgebreitet. Er hat den Prämonstratenserorden hierhergeholt, um das Reich nach Osten zu erweitern. Das Thema lasse ich außen vor; dazu gab es gerade eine Landesausstellung.

Norbert von Xanten hat sich entgegen den Gepflogenheiten nicht im Dom bestatten lassen, sondern in der Klosterkirche. Die Grablege wurde später verschüttet. Das Wissen darum ging verloren und das blieb mehrere Hundert Jahre lang so. Seine Gebeine wurden dann im Dreißigjährigen Krieg in einer Nacht- und Nebelaktion nach Prag gebracht und die Stadt, wie Sie wissen, geschliffen, hauptsächlich wegen der machtpolitischen Auseinandersetzungen um Fragen der Religion.

Das führt jetzt viel zu weit. Aber wir reden von einem Objekt, das immer wieder Veränderung, Zerstörung und Verlust erfuhr und das immer wieder aufgestanden ist. Wir reden vor allem von einem Objekt, an dem sich die Menschen orientiert haben.

Die Klosterkirche war unter den Franzosen eine Lagerhalle für totes Vieh und wurde danach wieder als Kirche genutzt. Die zweite große Zerstörung hat im Jahr 1945 auch die Kirche getroffen. Danach hat nicht nur die Kirche wieder einen Neuanfang gewagt, sondern das ganze Land. Ein neues Bewusstsein kam dazu. Es ging jetzt nicht mehr um Religion und Bildungskultur, sondern es ging um eine neue Zeit, in dem Fall um eine säkularisierte Konzerthalle. Auch damals ist der Bau als identitätsstiftender Ort mit den vorhandenen Möglichkeiten erhalten und genutzt worden. Dabei hat man den Chor nicht wieder eingewölbt, sondern eine Holzbalkendecke eingezogen und als prägenden Raumeindruck dank bürgerschaftlichem Engagement die große Orgel hingesetzt.

Dann kam es wieder zu einer politischen Zeitenwende und der Ort entwickelte sich weiter. Es ist erstaunlich, welche Kraft von solchen nahezu tausend Jahre alten Orten ausgeht und wie man damit Menschen erreichen kann.

Heute ist die Klosterkirche immer noch ein Konzertraum. Aber sie ist viel mehr als das. Sie ist Teil des Kunstmuseums und entwickelt sich zu einem Ort, einem Veranstaltungsort, der eine neue Dimension in der Stadt einnimmt. Die großen Konzertorgeln wurden mittlerweile andernorts aufgebaut. In der Kirche entsteht etwas Neues.

Wir durften diesen Raum im Zuge der letzten großen Sanierung neu interpretieren und ihm neue Blickbeziehungen geben. Man darf nun z. B. die Westempore hoch- und runterschreiten und den Raum dabei ganz neu erfahren. Man kann plötzlich in diesen Raum hineinblicken, der viel von dem zurückbekommen hat, wie er ursprünglich gemeint war - eine der größten romanischen Kirchen, die es in Deutschland noch gibt; sehr früh gotisch überformt und in den nicht mehr vorhandenen Bauteilen, wie den Fenstern, neu interpretiert.

Ich finde es spannend, dass die Brüche, die der Bau erlebt hat, sich durch alle Zeiten ziehen. Es ist nicht unsere Aufgabe, diese alle weg zu bügeln. Hier sehen Sie z. B. ein sehr frühes, ein originales Kapitell, das zum Teil erhalten wurde, zum Teil verloren ist.

Die Bauaufgabe war die Neueinwölbung des Chors. Braucht man so etwas überhaupt? Wie macht man das? Ich als Architektin habe vorher noch kein Gewölbe gebaut. Ich war natürlich begeistert. Aber wenn es konkret wird, wird es auch schwierig. Man versucht es dann erst einmal mit Papieren. Wir haben später so etwas wie eine mittelalterliche Bauhütte und einen Reißboden aufgebaut. Ich bin dann wie die alten Bauherren früher in die Lehre gegangen und wir haben das erst einmal geübt.

Trotzdem war es nicht so, wie man sich eine mittelalterliche Bauhütte vorstellt. Wir haben beinahe still und heimlich unter dem Dach gewölbt. Die Dacheindeckung war ja vorhanden.

Die ist nach dem Krieg darauf gekommen. Das sollte auch alles so bleiben. Der Bauaufzug, den Sie hier sehen, war der einzige Zugang zum Baufeld. Wir haben ein Gerüst gebaut, innen die Holzbalkendecke weggenommen und für das Gewölbe, das Einzug halten sollte, erst einmal Raum geschaffen. Man sieht hier, bis wohin die Decke vorher ging.

In einem europaweiten Wettbewerb gewann eine Magdeburger Firma, die alle Steine in Handarbeit geschlagen hat. Die CNC-Fräsen kamen nicht gegen die Handarbeiten eines Handwerkers an. Das ist faszinierend für mich.

Hier sehen Sie die ersten Stücke, die eingebaut wurden. Im unteren Bereich sehen Sie die von der Kriegszerstörung ausgenommenen Gewölbeanfänge. Die neuen Steine wurden darüber eingesetzt. Langsam kam dann zum Stein ganz viel Holz und noch viel mehr Holz, denn ein Gewölbe baut man, indem man sich erst eine Schalung baut und darauf dann die Steine setzt.

Unten links sehen Sie eigentlich nichts weiter außer dem Gerüst. Wir haben oben eingewölbt und unten in diesem doch recht dunklen und oft auch sehr verstaubten und dreckigen Raum wurde die Klosterkirche an allen Oberflächen mit der notwendigen Ausrüstung instandgesetzt. Das war gar nicht so einfach, weil man nicht sieht, was wird. Man sieht nur Staub und Dreck und man kann nicht so leicht überprüfen, ob das in die richtige Richtung geht.

Währenddessen wurde am Schlussstein gearbeitet. Alle mussten mit anpacken, bis der Stein an seiner Position saß. Nachdem die Rippen mit dem Schlussstein Druck bekommen hatten und richtig platziert worden waren, ging es mit dem Ausmauern los.

Als die Wölbung mit den Ziegelsteinen ohne ein Stückchen Eisen oder eine Bewehrung entstand, nur mit Ziegeln und Mörtel wie im Mittelalter, da haben mich viele gefragt und ich mich manchmal auch: Hält das? Die Frage ist berechtigt. Wir wölbten nicht auf eine neu gesetzte Mauer, sondern auf einen Zustand, der zwei Mal einen Gewölbeeinsturz hinter sich hat: einmal im 17. Jahrhundert und dann durch den Bombeneinschlag. Sie können sich vorstellen, wie das auseinanderdrückt und wieder zusammengeht. Das Mauerwerk ist ein bisschen porös und das wird verfüllt und verfestigt, wenn man daran arbeitet. Mir ist dabei immer wieder bewusst geworden, dass wir dort quer durch die Jahrhunderte stabilisieren. Dann schließt sich das langsam - hier von unten betrachtet; wir haben es eben von oben gesehen. Der Moment, als dieses ganze Holz, diese ganze Schalung zum ersten Mal rauskam und die Form zum Vorschein kam, war schon sehr erhebend. Dann kamen die neuen Fenster dazu.

Es herrscht natürlich Zeitdruck - Sie kennen das auch -, alle müssen gleichzeitig tätig sein und können nicht schön nacheinander arbeiten. Es ist faszinierend, dass das geklappt hat. Mit dem Bauen ist es wie bei vielen Dingen: Das geht nur miteinander. Die Bauleute brauchen ganz viel Vertrauen, dass sie das hinbekommen, und wir müssen schauen, dass sie das gut machen. Zudem braucht man den politischen Willen, die Geldgeber und die, die das unterstützen. Man muss auf der Baustelle vermitteln, dass es einerseits Fördermittel und Zwänge gibt und auf der anderen Seite, dass es Bauabläufe gibt. Das gehört alles zusammen.

Am Ende ist es ein wunderschöner Raum geworden, neu interpretiert mit ganz modernen Elementen. Hier sehen Sie die Vierung mit Inkrustierung in historischer Technik, darunter das heute zugängliche Grab Norberts mit einem Kunstwerk von Martin Assig. Das ist 1 000 Jahre alte Tradition neu interpretiert.

Auf diesem Bild sehen Sie den Raum von der Empore aus betrachtet. Heute ist der Raum fertig und wartet auf das, was in den nächsten hundert bis fünfhundert Jahre passieren wird.

Quartier Märkerstraße, Halle (Saale) - Auszeichnung zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022

Die **Architektin von snarq GmbH, Halle (Saale),** stellt das Projekt anhand einer digitalen Präsentation (Vorlage 7) wie folgt vor:

Ich kann mich meinen Vorrednern nur anschließen, was die Zusammenarbeit mit den Bauherren angeht oder die Frage, ob etwas hält oder nicht. Diese Fragen bewegen einen immer wieder, vor allen Dingen bei dem Projekt, das ich und mein Team in Halle/Saale begleiten durften.

Ich nehme Sie mit in unsere neu erkorene Zukunftsstadt. Sie sehen hier einen Ausschnitt aus der Hallenser Innenstadt. Die Hallenser Innenstadt oder Halle allgemein haben unendlich viele architektonische Perlen, ob aus der Zeit der DDR oder aus dem 15. Jahrhundert. Es gibt ganz viel zu entdecken. Das war auch ein bisschen die Crux an diesem Projekt.

Das Objekt bzw. das Grundstück war eine der wenigen noch verbliebenen Baulücken in der Innenstadt von Halle. Vor allen Dingen ist es ein sehr brisantes Gebäude in der Großen Märkerstraße. Es befindet sich genau gegenüber dem Landesdenkmalamt von Sachsen-Anhalt, dem größten Kritiker. Gleichzeitig ist das aber auch die Institution, die uns viel geholfen hat und von der wir alle sehr viel lernen konnten.

Sie sehen hier die Baulücke. Das grüne Feld ist der Neubau an der Kleinen Märkerstraße bzw. das Feld, das noch mit bebaut werden durfte. Sie sehen, dass sich das zur Großen Märkerstraße hin zu einem U schließt. Das ist der Komplex, der wiedererrichtet werden sollte. Das war seinerzeit schon so und wir wollten genau diese Fläche wiedererrichten mit einem Innenhof, der Altbau und Neubau miteinander verbinden sollte.

Das Gebäude hat seinen Ursprung im 15., 16. Jahrhundert und ist ein absolutes Wahnsinnsobjekt gewesen. Während der Bauphase des Alt- und des Neubaus, die ich als Bauleiterin drei
Jahre lang begleitet habe, kamen immer wieder Bürger, die mir ihre Geschichte zu diesem
Objekt, zu diesem Grundstück erzählt haben; Menschen, die darin einst wohnten oder gearbeitet haben. Gerade bei dieser Maßnahme hat man gemerkt, wie sehr die Bürger daran interessiert sind, was dabei passiert. Sie haben sich gefragt, ob das Objekt erhalten bleibt, wie es
erhalten bleibt und was auf der anderen Seite passiert. Auch die Nachbarn, wie das Institut

für Wirtschaftsforschung und das Landesdenkmalamt, waren sehr daran interessiert, was dort geschieht, und haben uns eigentlich die ganze Zeit sehr positiv begleitet.

Auf der rechten Seite der Folie sehen Sie eine Abbildung aus dem Jahr 1900, auf der linken Seite eine in etwa aus dem Jahr 2018. Leider stand zu allem Übel hinten dran noch ein Fachwerkgebäude, das einsturzgefährdet war. Sie sehen hier den Rest, der nicht erhalten werden konnte. Man durfte es auch nur unter statischer Begleitung Stück für Stück händisch abreißen, weil es viel zu gefährlich war, dort mit großen Gerät heranzugehen, auch wegen der Nachbarbebauung. Das war ein sehr spannender Akt, auch in Vorbereitung auf den Neubau.

Dadurch gab es wiederum die Chance, dieses U mit einem Teil des Neubaus wiederherzustellen. Gleichzeitig stellte sich nun die Frage: Wie bildet man die Fuge zwischen Alt und Neu? Ich zeige ihn gleich noch das Ergebnis. Denn auch dort erkennt man, dass es in der Innenstadt von Halle ganz unterschiedliche architektonische Sprachen gibt. In der Großen Märkerstraße fühlt man sich 300 Jahre bis 400 Jahre zurückversetzt. Man wandelt dort sozusagen in die Geschichte hinein. Die Kleine Märkerstraße hingegen ist geprägt von Backsteinbauten. Sie werden auf den nächsten Bildern sehen, was ich meine und was wir mit der Architektur versucht haben fortzuführen und auch zu übersetzen.

Es ist schwierig, Zwischenbauschritte vom Altbau zu präsentieren. Man hat das bei der Vorrednerin ganz gut gesehen. Man geht in 30 Jahre lang allein gelassene Gebäude ungern hinein. Man fühlt sich unbehaglich. Alles ist gesichert. Man weiß nicht, wo man hintreten soll. Das ist teilweise sehr gefährlich. Das geht immer nur in Begleitung. Dabei fehlt vielen auch die Fantasie, was dort eigentlich passiert und ob das tatsächlich noch etwas wird. Ja, es wird etwas, nicht nur in Zusammenarbeit mit den Ämtern und den Ingenieuren, sondern auch mit den Firmen. Wir haben wunderbar fähige Stuckateure gefunden, die auch mit historischen Materialien gearbeitet haben. Unser Ansatz war dabei, vorwiegend im Altbau einen gewissen Grad an Nachhaltigkeit mit zu erwirken und trotzdem den Ansprüchen der heutigen Zeit an Brandschutz und Bauphysik gerecht zu werden.

Als das Gerüst gefallen war und man die Fassade sah, hat der Stuckateur das größte Lob bekommen. Das war für alle anderen Gewerke ein bisschen schade. Aber trotzdem ist es ein wunderbarer Moment, wenn man dann das Ergebnis sieht, vor allen Dingen, wie viel von der Fassade erhalten werden konnte. Ungefähr 70 % des originalen Stucks waren noch vorhanden. Alles andere ist detailgetreu nachgebaut worden.

Im Gebäude selbst - Sie sehen hier einen Ausschnitt während der Bauphase -, gab es auch Sensationsfunde. Das bedeutete, die Baumaßnahmen mussten erst einmal gestoppt werden. Das ist der negative Teil für einen Bauleiter. Der positive ist, dass man etwas integrieren kann. Das ist ein Alleinstellungsmerkmal. Das ist architektonisch unheimlich wertvoll. Sie sehen hier Holztafeldecken aus dem Jahr 1770, restauriert von einem Hallenser Betrieb. Das ist an der Stelle einzigartig.

In den Räumen - das ist hier bereits angedeutet - gibt es viele Kapitelle. Diese wurden ganz behutsam restauriert und konnten dann in die Räume integriert werden. Jeder Raum, jede Wohnung in diesem Wohngebäude hat eine ganz gewisse Besonderheit, ob das Friese im Parkett, Kapitelle, Konchen - das sind kleine Nischen -, Stuccolustro, unterschiedliche Farbgestaltung im Treppenhaus oder die Fliesenanordnung sind. In jedem Raum gibt es etwas, das dieses Wohnhaus wieder zu dem macht, was es ursprünglich einmal war.

Der Neubau parallel dazu war genauso spannend und manchmal graue Haare erzeugend. An dieser Stelle war zuvor ungefähr 25 Jahre lang eine Baulücke. In dem gelben Backsteinbau links sitzt das Institut für Wirtschaftsforschung. Die waren ganz glücklich, dass es endlich losging. Bis es dann losging, verging ein Jahr, weil es auch hier Schwierigkeiten mit dem Untergrund gab. Die anstehenden Böden, der Baugrund waren für so ein Gebäude eine schwierige Voraussetzung, weil man dort nicht, wie Herr Prof. N. bei seinem Projekt, mit Pfahlbohrungen arbeiten konnte. Dort ist alles viel zu eng. Man kommt mit großem Gerät gar nicht in die Kleine Märkerstraße. Ein Lkw ist das höchste der Gefühle.

Statiker, Stadt, Architekt und Bodengutachter haben sich dann überlegt, was man tun kann. Wenn man weniger in den Boden reingeht, dann bedeutet das auch eine geringere Mobilisierung von Erde. Das ist wiederum nachhaltig. Man bringt dann - das ist unten angedeutet - die Parkgeschosse, die man für ein Wohnhaus braucht, schon in die Erdgeschossebene. Damit verletzt man auch nicht die Architektur in der Kleinen Märkerstraße. Es ist dort ziemlich ruhig und es herrscht eine diskrete Atmosphäre. Das wollten wir mit unserer Gestaltung wieder aufgreifen; mit Ziegeln, mit einer sehr ruhigen und schlichten Gestaltung, die Linien von der Nachbarbebauung aufnehmend. Es ist eine Kombination aus Backsteinbauten und Gründerzeitgebäuden. Wir haben versucht, uns in diese Architektur dezent einzufügen.

Im Innenhof, hier nur angedeutet, ist das ganz anders. Wir mussten darauf achten, dass die Fassaden hell gestaltet sind. Beim Altbau kam dabei die Denkmalpflege wieder mit ins Spiel. Im Neubau haben wir einen hellen Strukturputz angelegt. Außerdem gibt es einen Garten, der Alt- und Neubau verbindet. Der Gestalter des Gartens hat das sehr spannend gelöst.

Goethe-Theater, Bad Lauchstädt - Auszeichnung zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2022

Der Geschäftsführer der Historischen Kuranlagen und Goethe-Theater Bad Lauchstädt GmbH erläutert anhand einer digitalen Präsentation (Vorlage 8) Folgendes:

Ich vertrete im Unterschied zu meinen Vorrednern nicht ein Architekturbüro, sondern ich vertrete seit dem Jahr 2010 die Bauherrschaft, die Historischen Kuranlagen und Goethe-Theater Bad Lauchstädt GmbH, als Geschäftsführer. Zu unserem Portfolio gehören insgesamt acht historische Gebäude, die wir seit dem Jahr 2014 Stück für Stück restauriert und renoviert haben. Unser Meisterstück war allerdings die Restaurierung des Goethe-Theaters.

Der Sanierungsbeginn war am 30. Oktober 2015, die Fertigstellung am 28. August 2021. Wenn ich selbst Führungen durch das Goethe-Theater mache - das mache ich sehr häufig und sehr gerne - und erzähle, dass Goethe das Gebäude in drei Monaten gebaut hat, dann habe ich immer die Lacher auf meiner Seite. Man muss allerdings dazu sagen, dass Goethe haustechnische Vorgaben nicht kannte und dass er auch relativ frei entscheiden konnte. Das konnten wir nicht. Die Bauzeit hat sich vor allen Dingen auch deshalb in die Länge gezogen, weil wir das Gebäude trotz der Bauzeit weiterhin als Theater bespielen und nutzen wollten. Das heißt, es konnte immer nur in den spielfreien Monaten zwischen November und April gebaut werden.

Die Architekten waren Thomas Müller Ivan Reimann Gesellschaft von Architekten mbH. Der Projektsteuerer war Kaiser Baucontrol aus Dresden. Die Gesamtkosten des Projektes betrugen 6,1 Millionen €. Davon wurden für Fassade und Dach 3,7 Millionen € ausgegeben und 2,4 Millionen € für die Restaurierung der Innenräume und die Neuanlage der Gartenfläche rund um das Theater.

Zur Finanzierung. Der Landtag von Sachsen-Anhalt hat im Jahr 2014 den Beschluss gefasst, für die Sanierung sämtlicher Liegenschaften in Bad Lauchstädt insgesamt 6 Millionen € bereitzustellen. Davon wurden 2,1 Millionen € für das Goethe-Theater genommen. Für die Sanierung der Innenräume des Theaters kamen aus dem EFRE-Kulturerbeprogramm knapp 1,5 Millionen €. Im Verlauf des Projektes wurden Spenden in Höhe von 1,9 Millionen € gesammelt, wobei die größte Spende von der Hermann-Reemtsma-Stiftung aus Hamburg stammte. Die Drittmittel betrugen 100 041 €. Die Eigenmittel der Gesellschaft lagen bei knapp 500 000 €.

Die besondere Herausforderung war, dass ein Fachwerkgebäude als Theater genutzt wird. Durch jahrzehntelange unterlassene oder falsche Baupflege war es zu einem Befall mit Hausschwamm gekommen, sodass 70 % des Tragwerks ausgetauscht werden musste. Dazu kam, dass die gesamte Ausfachung des Gebäudes erneuert werden musste und zwar aus gutem Grund: Wir wollten natürlich nachhaltig bauen. Deshalb wurde die in den Jahren 1908, 1932 und 1965 in das Gebäude eingefügte Ausfachung aus gebrannten Backstein komplett entfernt. Es wurde wie in der ursprünglichen Bauzeit wieder mit Lehmziegeln ausgefacht. Dies verbesserte insbesondere das Raumklima des Gebäudes nachhaltig und für jeden Besucher spürbar.

Darüber hinaus musste eine starke Schadstoffbelastung im Dachstuhlbereich entfernt werden. Im Bühnenbereich gab es statische Probleme. Eine ganz besondere Herausforderung bei der Innensanierung war die Restaurierung der historischen Zeltleinwanddecke des Theaters. Das werden Sie auf einem der nächsten Bilder sehen. Sie sehen hier zwei Bauzustandsfotos, die etwa im Jahr 2016 aufgenommen worden sind.

Ein wichtiges Ziel bei der Sanierung war die Verbesserung der Raumluft im Zuschauerraum. Das Goethe-Theater hat das große Glück, dass immerhin 452 Gäste die Theatervorstellung besuchen können. Das hängt mit der Sanierung im Jahr 1908 zusammen, als man dort Flucht-

und Rettungswege eingebaut hat. Aber diese 452 Personen atmen und stoßen vor allen Dingen verbrauchte Atemluft aus. Das führte im Hochsommer immer wieder dazu, dass Leute nicht nur vor Begeisterung ohnmächtig geworden sind, sondern weil ihnen schlicht und ergreifend die Luft zu knapp wurde. Das heißt, das Gebäude musste zukünftig be- und entlüftet werden. Das ist bei solch einem Gebäude verhältnismäßig schwierig. Es ist uns am Ende gelungen, mithilfe eines Sonderzuschusses des Bundes während der Coronazeit eine Be- und Entlüftung in das Gebäude einzubauen, die ihren Dienst tut und die nach ihrer Fertigstellung sogar vom Institut für Luft- und Kältetechnik in Dresden als bemerkenswert einfache und wirksame Lösung gelobt wurde.

Sie sehen rechts auf diesem Bild den Zuschauerraum im Zustand der Restaurierung und links ein Foto von der Wiederherstellung der Bohlenbinderkonstruktion. Die Konstruktion dieses Gebäudes und insbesondere des Zuschauerraums ist eine Besonderheit, weil die um 1790 in Berlin erfundene Bohlenbinderbauweise hier zum ersten Mal in einem Theatergebäude angewendet wurde. In Preußen war man von jeher darauf bedacht, mit Material möglichst sparsam umzugehen. Nachhaltigkeit gibt es in preußischen Landen also schon seit mindestens 300 Jahren. Man hat dieses Bauprinzip, das normalerweise nur für Viehställe und Reithallen genutzt wurde, zum ersten Mal in einem Theatergebäude angewendet. Aufgrund von Holzmangel hat man im Jahr 1965 einen Teil der verfaulten Bohlenbinder einfach abgesägt und durch Ziegelmauerwerk ersetzt. Wir haben dann alle ganz akribisch wieder in Holz geführt, sodass das Gebäude auch konstruktiv wieder den ursprünglichen Plänen von Heinrich Gentz entspricht.

Die Sanierungsziele waren die Sicherung des Baudenkmals und die Erhaltung der Nutzung als Spielbühne. Letzteres ist wichtig, denn, wenn man das Gebäude nur noch als Architekturdenkmal zum Besichtigen nutzen könnte, dann wäre es im Grunde genommen tot. Man muss den Leuten, die nach Bad Lauchstädt kommen, zeigen können, wie in der Goethe-Zeit Theater gespielt wurde. Es ist das einzige noch erhaltene Theater der Goethe-Zeit in Deutschland. In Europa gibt es nur noch zwei klassizistische Theater: das eine in Drottningholm, das andere in Bad Lauchstädt mit seiner originalen Bühnentechnik. Es wäre im Grunde genommen verwerflich gewesen, diesem Gebäude die wichtige Funktion als Spielbühne zu nehmen. Uns ist es in Zusammenarbeit insbesondere mit dem zuständigen Bauordnungsamt des Saalekreises ganz hervorragend gelungen, alle Zuschauerplätze zu erhalten.

Weitere Sanierungsziele waren die Wiedergewinnung des goethezeitlichen Raumbildes, die Verbesserung des Brandschutzes, die Optimierung der Haustechnik, die Verwendung nachhaltiger und natürlicher Baustoffe und die Sichtbarmachung von Zeitschichten, d. h. die vorangegangenen Restaurierungsepochen sollten in der jetzigen Restaurierung nicht verdeckt werden, sondern sichtbar gehalten werden. Das Einbeziehen von Anspruchsberechtigten in das Baugeschehen war ein weiteres Ziel. Hierbei möchte ich insbesondere unseren Förderverein hervorheben, der während der Bauzeit seine Mitgliederzahl verdreifachen konnte und der allein für die Restaurierung des Theaters mehr als 100 000 € Spenden gesammelt hat.

Hier sehen Sie einige Bilder des fertiggestellten Theaters. Sie können insbesondere die Rückführung auf die Farbigkeit der Goethe-Zeit sehr gut sehen. Das gelang durch die Verwendung einer Schnittzeichnung aus dem Jahr 1816, die im Staatsarchiv in Merseburg aufgefunden wurde. Diese Stühle hier im Vordergrund sind aus dem Jahr 1929, als die Burg Giebichenstein den Innenraum des Goethe-Theaters zum ersten Mal restaurierte und dafür auch eine neue Möblierung angefertigt wurde. Dazu gehörten diese Stühle, die Logenbestuhlung, die wir jetzt restauriert haben und somit wieder der Benutzung zuführen konnten.

Das letzte Bild aus dem Jahr 2022 zeigt den Schlussapplaus zu der Oper "Die Zauberflöte" auf dem "Festspiel der deutschen Sprache", dem Markenkern des Goethe-Theaters. "Die Zauberflöte" wurde im Jahr 1794, nur drei Jahre nach der Wiener Uraufführung, in Bad Lauchstädt erstaufgeführt. Sie steht exemplarisch für die Theatertradition in Bad Lauchstädt und für die Lebendigkeit, die dort herrscht. Sie steht auch für den Zuspruch. Das Theater konnte im Jahr 2022, unmittelbar nach dem Ende der Coronapandemie, seine Auslastung wieder auf 89 % steigern.

Der Ausschuss nimmt die Vorstellungen durch die Preisträger zur Kenntnis.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Autonomes Fahren - Möglichkeiten und Chancen in Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/23

Der Ausschuss will sich in der heutigen Sitzung zum Beratungsverfahren verständigen.

Der **Ausschuss** kommt überein, zu der Beratung über dieses Thema Vertreterinnen der NASA GmbH, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Vereins Deutscher Ingenieure e. V. (VDI), der Otto-von-Guericke-Universität, Lehrstuhl Logistik, der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Bezirksvereinigung Mitteldeutschland einzuladen.

Die Beratung soll voraussichtlich in der Sitzung am 26. Mai 2023 im Rahmen einer auswärtigen Sitzung in der Otto-von-Guericke-Universität erfolgen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Radverkehr in Sachsen-Anhalt - aktueller Stand der Entwicklung

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/24

Der Ausschuss will sich in der heutigen Sitzung zum Beratungsverfahren verständigen.

Der **Ausschuss** verständigt sich darauf, das Thema in der Sitzung am 21. April 2023 auf die Tagesordnung zu nehmen und dazu die Vertreterinnen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK), des Zweirad-Industrie-Verbandes e. V., des ADFC Sachsen-Anhalt e. V., des VCD Magdeburg und des Radlogistik Verbandes Deutschland e. V. einzuladen.

Die Fraktionen sind gebeten, Wünsche für weitere einzuladende Gäste dem Ausschussdienst AID mitzuteilen.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Serielle Sanierung und serielles Bauen - Herausforderungen in Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/25

Der Ausschuss will sich in der heutigen Sitzung zum Beratungsverfahren verständigen.

Der **Ausschuss** kommt überein, zu der Beratung über dieses Thema Vertreterinnen folgender Institutionen einzuladen: Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Landesenergieagentur (LENA), Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V. - Holzbau Deutschland, Verband der Wohnungswirtschaft Sachsen-Anhalt e. V., Architektenkammer, Firma Schnoor und Nokera sowie Herrn Peter Frießleben (Dipl. Designer, Freier Architekt BDA, Freier Innenarchitekt BDIA).

Die Fraktionen sind gebeten, Wünsche für weitere einzuladende Gäste dem Ausschussdienst AID mitzuteilen.

Die Beratung soll voraussichtlich in der Sitzung am 23. Juni 2023 im Rahmen einer auswärtigen Sitzung bei der Firma Schnoor und Nokera erfolgen.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung:

Aktuelle Fragen zum Angebot der Deutschen Bahn in Sachsen-Anhalt

Selbstbefassung Fraktionen CDU, SPD und FDP - ADrs. 8/AID/26

Dem **Ausschuss** liegt ein Antrag auf Selbstbefassung der Fraktionen CDU, SPD und FDP vom 2. Februar 2022 vor.

Ziel ist es, das Thema in der heutigen Sitzung zu beraten und Berichte der Vertreterinnen und Vertreter der Deutschen Bahn (DB) AG, der DB Fernverkehr AG, des Fahrgastverbandes PRO BAHN Mitteldeutschland e. V. sowie der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH entgegenzunehmen.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) führt aus, sie habe im Oktober 2022 eine Kleine Anfrage zu dem Thema "Zugausfälle und Verspätungen in Sachsen-Anhalt" in der Drs. 8/1762 gestellt. Der Antwort auf die Kleine Anfrage sei zu entnehmen, dass es Strecken mit einer zeitweisen fast 75-prozentigen Ausfallquote gegeben habe. Augenscheinlich habe sich die Situation nicht zum Positiven verändert. Sie nehme wahr, dass dies keine zufriedenstellende Situation sei. Erstattungen könnten nicht die Lösung für die Zugausfälle sein.

Sie möchte wissen, wie sich die derzeitige Situation darstelle und was die DB AG unternehme, damit mehr Personal und modernere Technik in Sachsen-Anhalt zum Tragen kämen.

Vorsitzender Dr. Falko Grube schildert, er habe das Gefühl in Sachsen-Anhalt würden öfter Zugverbindungen gestrichen als in anderen Teilen des Bundesgebietes. Magdeburg werde zukünftig Intel-Stadt sein. Er habe gedacht, aus diesem Grund werde Magdeburg eher an das ICE-Netz angeschlossen. Nun seien aber IC-Verbindungen abgebaut worden.

Die Schwellen, die derzeit ausgetauscht würden, seien Anfang der 2000er-Jahre eingebaut worden. Nach seinem Kenntnisstand liege die Haltbarkeit der Schwellen bei 30 bis 40 Jahren.

Er möchte wissen, was in den kommenden Jahren noch zu vergegenwärtigen sei. Er sagt, es gebe Umbaumaßnahmen des Eisenbahnknotens in Köthen. Die Sanierungsmaßnahmen auf der Südschiene hätten lange gedauert. Im Jahr 2021 habe es Probleme mit Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH gegeben. Dies alles seien keine Werbefeldzüge dafür, die Menschen zum Bahnfahren zu bewegen. Wenn die Züge nicht führen, dann hälfen auch ein 9-€-Ticket oder ein 49-€-Ticket nicht. Das motiviere die Menschen eher, mit dem Auto zu fahren.

Abg. Kathrin Tarricone (FDP) erläutert, es sei vermehrt Kritik über die Kommunikation zu den Bahnreisenden hinsichtlich der Zugausfälle und der Umleitungen geäußert worden. Sie möchte wissen, ob es Vorkehrungen dafür gebe, die Menschen rechtzeitiger über Zugausfälle und über Umleitungen zu informieren.

Sie ist interessiert zu erfahren, ob aus der Sicht der DB AG die im Infrastrukturzustands- und - entwicklungsbericht 2021 abgegebene Beurteilung auch für Sachsen-Anhalt gelte.

Abg. Kerstin Eisenreich (DIE LINKE) berichtet, sie sei in einem Zug von Halle nach Magdeburg gereist, bei dem eine kurzfristige Umleitung des Zuges erfolgt sei, sodass sich die Fahrtzeit für die Bahnreisenden immens verlängert habe. Nach ihrem Kenntnisstand sei dies aufgrund eines Ausfalls einer Person im Stellwerk geschehen. Sie betont, es sei gravierend, dass mit dem Ausfall einer Person ein solches Chaos verursacht werde. Dies könne nicht der Anspruch der DB AG sein. An dieser Stelle sei dringender Handlungsbedarf geboten.

Ein Vorstandsmitglied des Fahrgastverbandes PRO BAHN Mitteldeutschland e. V. schickt voraus, er sei beruhigt, dass die Abgeordneten die gleiche Wahrnehmung bezüglich der Zugausfälle bei der DB AG wie der Fahrgastverband hätten.

Er schildert, auch der Fahrgastverband erhalte Anfragen von Menschen bspw. aus Aschersleben und aus Staßfurt, die wissen wollten, ob dort in Zukunft noch ein Zug fahren werde. Er betont, das betreffe die Strecke, wo der beschriebene Stellwerksausfall des Öfteren passiert sei.

Er kommt auf einen Presseball in Magdeburg im November 2022 zu sprechen, bei dem eine Preisträgerin einen Teil ihrer Dankesrede dazu habe nutzen müssen, um sich eine Rückfahrgelegenheit nach Halle zu organisieren, weil die Züge nach Halle wieder nicht gefahren seien. Er meint, dies könne kein Dauerzustand sein.

Er führt sodann Folgendes aus:

Zum Anfang möchte ich kurz in das Bewusstsein rufen, dass man in Deutschland eigentlich von einer Verkehrswende spricht. Ich weiß nicht, ob das noch aktuell ist, - das müsste die Bundespolitik beantworten - aber es gab einmal das große Ziel, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Ich glaube, davon sind wir weit entfernt.

Sie kennen alle die Berichte darüber, dass die DB AG einen Zug der Fernverkehrsverbindung von Magdeburg nach Berlin abgebaut hat und dass die DB AG eine zweite Verbindung von Magdeburg nach Schwerin, über Schwerin nach Rostock/Warnemünde, entfernt hat. Beides finde ich problematisch, weil der Fahrgastverband seit Jahren um die Strecke von Magdeburg nach Berlin kämpft. Der Fahrgastverband nimmt seit Jahren Versprechen der DB AG entgegen, was auf dieser Strecke alles passieren soll, bis hin zu einem Fahrbetrieb im Zweistundentakt. Es sollte mit drei Zügen pro Tag angefangen werden. Im Vergleich zum letzten Fahrplanwechsel wurde ein zusätzlicher Zug eingeführt. Im gleichen Zuge streicht man wieder einen Zug. Das funktioniert so nicht, liebe DB AG. An dieser Stelle müssen Sie deutlich nachbessern.

Zum 9-€-Ticket möchte ich sagen, dass gerade die Strecke von Magdeburg nach Berlin eine der Strecken war, die sehr oft und häufig überlastet war, wo die Züge sehr überfüllt waren.

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes hat das etwas damit zu tun, dass es auf dieser Relation kein Fernverkehrsangebot gibt. Der Fahrgastverband denkt, dass die Menschen, die z. B. dienstlich nach Berlin müssen, gern mit dem Fernverkehr fahren würden, zumal sie dann auch eine Zeitersparnis von 20 Minuten bis 25 Minuten hätten. Wenn das 49-€-Ticket kommt und der Fernverkehr dort weiter so ein mageres Dasein führt, dann ist das ein Punkt, den der Fahrgastverband auch kritisch sieht. Der Fahrgastverband fordert auf der Strecke von Magdeburg nach Berlin - das Stichwort Intel ist schon gefallen - eine deutliche verbesserte Anbindung. Der Fahrgastverband kann sich auch vorstellen, dass diese Strecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut wird, um dort auch wirklich einen Fernverkehr anzubieten. Diese Strecke ist derzeit mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahrbar. Das wird perspektivisch nicht reichen, wenn man im Vergleich zum Autoverkehr konkurrenzfähig sein will. Auf der Strecke wäre dringend eine Geschwindigkeit von 200 km/h geboten.

Das Gleiche gilt für die Strecke von Magdeburg nach Schwerin und dann weiter nach Rostock. Dieser Zug wurde eingestellt. Ich weiß, dass das Land und die NASA GmbH sehr lange dafür gekämpft haben, dass diese Verbindung täglich bzw. regelmäßig gefahren wird und nicht nur irgendwie einmal an Weihnachten und einmal an Silvester und dann noch ein bisschen in den Sommerferien. Umso schmerzlicher ist es, dass diese Verbindung von der DB AG eingestellt wurde - auch vor dem Hintergrund, dass dort in den letzten Jahren das Fahrgastpotenzial gestiegen ist. Das zeigt sicher auch: Wenn dort ein regelmäßiges Angebot vorhanden ist, dann nehmen das die Fahrgäste an. Dazu noch ein Punkt: Der Wegfall der Strecke schmerzt insbesondere, weil man für die gleiche Relation mit Nahverkehrszügen bis zu eineinhalb Stunden länger braucht und dafür zweimal umsteigen muss. Das ist natürlich ein Punkt, vor dem sich viele Fahrgäste scheuen und den sie nicht auf sich nehmen.

Noch zwei andere Punkte zum Thema Fernverkehr. Bei dem Wegfall der Strecke im Saaletal, wo der ICE jahrelang nach München, z. B. über Naumburg, gefahren ist, wurde damals ein Zweistundentakt mit IC als Ersatzverkehrstakt versprochen. Das ist bis heute leider nicht umgesetzt worden.

Der letzte Punkt, den ich zum Fernverkehr ansprechen möchte, ist die Anbindung der Bauhausstadt Dessau. Das ist auch so ein bisschen ein "Treppenwitz der Geschichte", dass die Stadt Dessau zum einhundertjährigen Jubiläum des Bauhauses nur mit dem Fernverkehr angebunden war, weil der Eisenbahnknotenpunkt in Köthen gebaut wurde. Die Anbindung von Dessau mit Berlin ist auch eine Katastrophe.

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes sind das für das Land Sachsen-Anhalt keine Zustände. Dort muss die DB AG deutlich besser werden und mehr Fernverkehr auf die Schiene bringen. Der Fahrgastverband erinnert dahin gehend an den Auftrag der DB AG und an die Daseinsvorsorge, die der Fernverkehr in Deutschland darstellt.

Auch die Personalsituation ist bereits angeklungen. Ich habe das schon kurz skizziert: Man hört und liest immer wieder davon, dass Züge ausfallen, weil Stellwerke nicht besetzt sind. Dahin gehend wüsste der Fahrgastverband gern von der DB AG, welche Personalkonzepte sie hat und welche Anstrengungen dort unternommen werden, um mehr Personal zu akquirieren. Ein weiterer Punkt ist, der ein Teil des Problems ist, dass in diesem Bereich viele Dinge verzögert wurden. Ursprünglich war gedacht, die Strecken viel schneller auf elektronische Stellwerke umzustellen. Das ist bis heute oft nicht passiert. Woran liegt das? Ist das ein Lieferproblem der Industrie? Haben Sie dort Probleme in der Umsetzung, weil Sie keine Planungskapazitäten vorhalten? Für den Fahrgastverband wäre interessant, dahin gehend einen kleinen Einblick zu bekommen, damit man sich perspektivisch vorstellen kann, wann diese Strecken auf elektronischen Stellwerksbetrieb umgestellt werden bzw. wann die Personalsituation so ist, dass nicht kurzfristig Stellwerke ausfallen. In Bezug auf den Fernverkehr ist das spannend zu erfahren.

Ich glaube, Sie alle wissen, dass die DB AG ein Global Player ist und in vielen Ländern der Welt unterwegs ist. Der Fahrgastverband unterdes wünscht sich, dass in Deutschland mehr Fernverkehr auf die Schiene kommt. Wenn die DB AG das nicht schafft, dann spricht sich der Fahrgastverband ganz klar dafür aus, eine Agentur zu installieren, die die bundesweite Aufgabenträgerschaft für den Fernverkehr übernimmt. Aus der Sicht des Fahrgastverbandes ist Deutschland das einzige Land, das eine solche bundesweite Agentur nicht hat. Ich glaube, wenn es nicht anders geht, dann muss man eine bundesweite Agentur, die die Aufgabenträgerschaft für den Fernverkehr innehat, installieren. Das müssten Sie dann den Abgeordneten Ihrer Fraktionen auf der Bundesebene weitergeben.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen schlägt vor, zu Beginn einige Ausführungen zur Infrastruktur zu tätigen. Dies beinhalte sowohl die Schwellen- als auch die Fahrdienstleiterproblematik. Dies sei eine Basis dafür, um die Detailfragen einordnen und beantworten zu können. Anschließend könnte der Leiter des Angebotsmanagements der DB Fernverkehr AG auf die konkreten Fragen zum Fernverkehrsangebot eingehen. Wenn die Fragen nicht zur Zufriedenheit aller Beteiligten beantwortet werden könnten, dann würden diese kurzfristig im Nachgang beantworten werden.

Er führt sodann Folgendes aus:

Ich beginne mit dem Thema Schwellen. Sie werden der Berichterstattung vor einigen Monaten entnommen haben, dass es zu einem schweren Bahnunglück in Garmisch-Partenkirchen kam. Gegenstände der nach wie vor noch laufenden Untersuchung sind unter anderem Betonschwellen, die dort verbaut sind. Ich sage ausdrücklich, weil das ein laufendes Verfahren ist, dass die Unfallursache noch nicht eindeutig geklärt ist, aber dass dies, zumindest für die DB AG, die Veranlassung dafür war, diese Schwellen genauer in den Augenschein zu nehmen und um bundesweit zu überprüfen, ob die in Garmisch-Partenkirchen verbauten Betonschwellen möglicherweise in dieser Republik auch an anderer Stelle verbaut worden sind und ob

vielleicht deren Zustand nicht so ist, wie er sein sollte. Ich verzichte einmal darauf, den Hersteller zu benennen - auch das hat rechtliche Hintergründe, aber das ist Ihnen möglicherweise infolge der Berichterstattung bekannt.

Die DB AG hat daraufhin bundesweit 200 000 Schwellen untersucht. Die DB AG hat 137 000 Schwellen befundet, die entweder kurz- oder mittelfristig auszutauschen sind. Warum? - Weil genau das nicht eintrat, was Sie, Herr Dr. Grube, gerade sagten, nämlich die üblicherweise anzunehmende Liegedauer. Das heißt, wir haben beobachten müssen, dass aus kleinen oberflächlichen Beschädigungen ein für uns völlig ungewohnter rasanter Schadensverlauf erfolgte, sodass diese Schwellen die nötige Stabilität verloren haben, und zwar in einem Ausmaße, dass sich die DB AG insbesondere in Sachsen-Anhalt - warum dort insbesondere, erläutere ich gern gleich anschließend - genötigt sah, diese Schwellen so kurzfristig auszutauschen, dass sie ihren Kunden, den Geschäftsführer der NASA GmbH als Aufgabenträger und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht genügend Vorlaufzeit geben konnte, sich darauf einzustellen. Diese Entscheidungen mussten nach der Befundung am späten Nachmittag getroffen werden. Am Folgetag fuhr kein Zug auf dieser Strecke, weil das aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten war. Das mündete in sechs Streckensperrungen. Die hat die DB AG im Rahmen ihrer Möglichkeiten, aber auch unter Zuhilfenahme von anderen Unternehmungen, die sie dann verpflichtet hat, so schnell wie möglich abgearbeitet.

Dann war der Plan, der im Grunde genommen auch aufgegangen ist, den nötigen Schwellentausch praktisch in die geplanten Instandhaltungsprozesse, die die DB AG ohnehin vorgesehen hat, zu überführen, weil sie damit die Möglichkeit hat, allen Beteiligten ein entsprechendes Avis zu geben: Wo passiert was? Das hat die DB AG im Grunde genommen bis in den Herbst 2022 und zum Jahreswechsel 2022/2023 hinein so betrieben, aber noch nicht abschließen können.

Im November 2022 gab es erste Hinweise darauf, dass nicht nur dieser Hersteller problematische Schwellen an die DB AG verkauft hat, sondern möglicherweise auch zwei andere. Das, was im November 2022 ein Indiz war, hat sich bestätigt. Folglich hatte die DB AG genau das gleiche Thema noch einmal, nur an anderer Stelle und von zwei weiteren Herstellern, was wiederum dazu führte, dass sich die DB AG im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen genötigt sah, Schwellen sehr kurzfristig auszutauschen. Einschließlich der Bugwelle, die sie noch aus der ersten Charge vor sich herschob, hat das natürlich ein Quantitätsproblem nach sich gezogen. Aber auch hier ist natürlich der Anspruch, trotz des dringenden Handlungsbedarfes, in einen geordneten Abbau bzw. in einen geordneten Umtausch einzusteigen, nämlich im Rahmen der geplanten Instandhaltungsprozesse. Das ist der Grund dafür, warum plötzlich wieder kurzfristig Streckensperrungen auftraten, die die DB AG aber nicht verhandeln kann. Die muss sie als Betreiber dann vornehmen, wenn sie dem Gebot der Sicherheit nicht Genüge geleistet sieht.

Warum ist das insbesondere hier in Sachsen-Anhalt der Fall? - Diese drei Hersteller sind vielleicht, was ihre unternehmerische Zentrale anbetrifft, nicht hier in Sachsen-Anhalt beheimatet, aber sie haben Betonwerke in diesem Land. Diese Betonwerke haben, was natürlich bei solch einem schweren Produkt, welches zu transportieren und einzubauen gilt, im Prinzip richtig ist, den kurzen Weg gesucht und Zuschlagstoffe zur Herstellung dieser Schwellen aus nahegelegenen Kiesgruben oder einer Kiesgrube bezogen. Ich sage das einmal unter Vorbehalt: Der bisherige Kenntnisstand ist der, dass das, was aus diesen Kiesgruben als Zuschlagsstoff verbaut wurde, zu einer chemischen Reaktion führt, wenn Oberflächenbeschädigungen stattgefunden haben und dann Feuchtigkeit eintritt, die einen derart schnellen Zersetzungsprozess nach sich zieht, dass die DB AG in die Not kam, so vorzugehen, wie ich das eben beschrieben habe. Weil die Schwellen nicht so weit transportiert werden sollen, sind sie vornehmlich in Sachsen-Anhalt verbaut worden.

Unter der Maßgabe der ersten Charge gab es das Phänomen, dass die Schwellen des einen Herstellers in Nestern verbaut waren - also relativ kompakt auf kurzer Strecke. Das war insofern für die DB AG einfacher, weil der Aufwand des Austausches nicht so groß war. Als zwei weitere Hersteller hinzukamen, ist aus diesen Nestern im Grunde genommen eine flächige Ausdehnung geworden. Das heißt, die DB AG kann das Problem nicht dadurch beheben, dass sie diese Schwellen in einzelnen Nestern austauscht, sondern es handelt sich dabei um Streckenverläufe. Das macht den Austauschprozess wesentlich aufwendiger, aber ändert nichts an der Tatsache, dass er vollzogen werden muss. Es gibt einzelne Fälle, auch in Bayern, wo diese Schwellen verbaut worden sind. Die sind aber im Verhältnis zu der Verbaudichte hier in Sachsen-Anhalt absolut nachgeordnet.

Zu den Fragen, wie so etwas überhaupt passieren kann und wieso sich solche Produkte überhaupt in der Infrastruktur der DB AG wiederfinden - um das einmal zu antizipieren, weil es Ihre nächste Frage sein wird. Das wirft die Frage auf: Prüft die DB AG nicht das, was verbaut wird? - Doch, das tut sie. Das tut die DB AG im Übrigen auch unter Zuhilfenahme von externen Instituten, um sich von den Testaten unabhängig zu machen. Bevor diese Schwellen verbaut worden sind, gab es im Rahmen dieser Produktüberprüfung keine Indizien dafür, dass die Schwellen ihrer eigentlichen Liegedauer nicht gerecht werden.

Die DB AG hat die Möglichkeit, ein Viertel des Austauschbedarfes aus eigenen Ressourcen, sprich, mit Personal und mit Geräten, zu decken. Dreiviertel des Austauschbedarfes muss die DB AG durch hinzugezogene Dienstleister bedienen. Der Markt ist, wie Sie sich vorstellen können, relativ übersichtlich. Ungeachtet dessen gibt es noch eine Gestaltungsmöglichkeit. Auf diese greift die DB AG auch zurück: Wenn die DB AG Unternehmen in anderen Projekten gebunden hat, bei denen noch nicht "Gefahr in Verzug" besteht, dann zieht sie diese Unternehmen aus der ursprünglichen Auftragslage ab und bindet sie in das Projekt zum Austausch der Schwellen ein. Die Verfügbarkeit der Betonschwellen, die dann neu eingebaut werden, ist nicht der limitierende Faktor. Es ist die Kapazität, die die DB AG - zumindest im Augenblick - an

die Grenzen dessen bringt, was leistbar ist. Gleichwohl geht die DB AG davon aus, dass sich das Problem in den nächsten Wochen bzw. in wenigen Monaten entschärfen wird.

Wenn Sie mich fragen, ob es noch Schwellen anderer Hersteller gibt, zu denen es ähnliche Hinweise gibt, dann ist die klare Aussage zum jetzigen Zeitpunkt: Nein, die gibt es nicht. Wenn das so wäre, dann müsste man genauso agieren, wie man das in der Vergangenheit auch getan hat. Ich lege Wert darauf, dass die DB AG - zumindest ist das ihre Überzeugung - hierbei jedweder Sorgfaltspflicht nachgekommen ist und dass bei den Fragen, wieso die DB AG das nicht besser in den Griff bekommen hat und wer eigentlich der Verantwortliche dafür ist, die DB AG schon die Hersteller in der Verantwortung sieht. Der DB AG hilft es aber nicht, wenn sie sich an den Herstellern abarbeitet, weil es ein relativ kleiner Markt ist und die DB AG natürlich in Abhängigkeiten steht.

Ich komme zu den Themen Personal bzw. Fahrdienstleiter. Wenn beim Themenfeld Schwellentausch nach der Überzeugung der DB AG die Verantwortung nicht bei ihr, sondern woanders liegt, dann verhält sich das bei der Besetzungsproblematik anders. Das muss man eindeutig so sagen. Es gibt Besetzungsprobleme, deren Ursachen in vielen begleitenden Faktoren liegen. Darauf gehe ich gleich gern ein. Das ist auch kein Alleinstellungsmerkmal für die DB AG. Aber es hat in einem Zeitraum vor zehn bis 15 Jahren nicht die Einstellungen in den Größenordnungen gegeben, die es hätte geben müssen, um diesen Problemen nicht ausgesetzt zu sein, wie das jetzt der Fall ist.

Was war damals die Veranlassung dazu, das zu tun? - Dahin gehend greife ich das auf, was eben schon in der einen oder in der anderen Frage erwähnt wurde: Man ist davon ausgegangen, dass der technische Fortschritt in der Infrastruktur schneller Einzug hält, als das faktisch gegeben ist. Mit dem Einzug eines technischen Fortschrittes ist auch eine Aufwandsreduktion verbunden, d. h., wenn Sie vorher 50 Menschen für etwas gebraucht haben, was noch mechanisch bzw. elektromechanisch bedient wird, dann brauchen Sie unter Anwendung der Digitalisierung nur noch eine Person. Man hat das unterstellt, weil es der Plan war, dass diese Modernisierung der Infrastruktur gelingt. Man musste dann aber feststellen, dass das nicht zu diesen Terminen passierte. Man hat aber das Personal antizipierend, dass die Technik kommen wird, schon nicht mehr nachgeführt. Jetzt gerät die DB AG in dieses Delta, weil das Personal nicht in diesen Größenordnungen nachgeführt wurde.

Warum hängt die Infrastruktur hinterher? - Dafür gibt es verschiedene Gründe. Zum einen hat das etwas mit den bereitgestellten Bundesmittel zu tun. Zum anderen hat das etwas mit der Verfügbarkeit von Ressourcen im Markt zu tun, um diese Projekte umzusetzen. Es hat etwas damit zu tun, dass man zunehmend aufwendige Verfahren zu durchlaufen hat, die nicht selten auch deswegen viel länger dauern, weil es die wichtige und die richtige Möglichkeit der öffentlichen Intervention gibt. Das ist mittlerweile richtigerweise Bestandteil solcher Verfahren und führt dazu, dass sie viel länger laufen, als das ursprünglich angenommen wurde. Das hat

in der Summe dazu geführt, dass wir eine angespannte Situation haben. Wenn Sie den demografischen Wandel mit dem beginnenden Ausscheiden der Babyboomer-Generation betrachten, das für alle anderen Unternehmen auch gilt, dann potenziert sich diese Gemengelage, weil überproportional viele Mitarbeitende, auch aus dem Bereich der Fahrdienstleiter, ausscheiden.

Was tut die DB AG? - Die DB AG rekrutiert in Größenordnungen mehr, als das in der Vergangenheit der Fall war. Sie begegnet dabei, wie andere Unternehmungen auch, die auf dem Arbeitsmarkt nach jungen Kräften suchen, den Problemen des demografischen Wandels und des Ausscheidens der Babyboomer-Generation. Die DB AG versucht durch gezielte kleinere Investitionsmaßnahmen, die sie aus ihren Eigenmitteln bedienen kann, die Infrastruktur so zu ertüchtigen, dass das zumindest betrieblich mehr Stabilität mit sich bringt. Die DB AG glaubt, dass sie damit auf absehbare Zeit in der Lage sein wird, die größte Not zu lindern. Ich persönlich bin nicht davon überzeugt, dass das reichen wird, um das Problem nachhaltig zu lösen, weil die Versäumnisse, über die ich gerade sprach, in der Vergangenheit zu groß gewesen sind.

Deswegen stellt sich die Frage, wie man das zeitliche Delta zwischen dem beklagenswerten Zustand derzeit und der Perspektive der Digitalisierung, die irgendwann in der Infrastruktur Einzug hält, und der damit verbundenen Verringerung des Personalbedarfs schließt. Dahin gehend steht die DB AG im Augenblick mit dem Vorstand der DB Netz AG in einem intensiven Austausch darüber, ob es Möglichkeiten gibt, bislang nicht geplante, gezielte technische Maßnahmen zu ergreifen, - Klammer auf, Stellwerke, Klammer zu - im Sinne eines Schnellläuferprogrammes - dahin gehend können die üblichen Zeitabläufe nicht helfen - mit einer Perspektive von einigen wenigen Jahren, um eine Entlastung zu erreichen, die hilft, die Personalprobleme zu entschärfen. Dabei geht es um stattliche Beträge. Man kann sich vorstellen, dass das ein relativ dickes Brett ist, welches zu bohren gilt, weil die Maßnahmen nicht geplant sind.

Meine Wahrnehmung ist, dass sich der Vorstand der DB Netz AG sehr intensiv mit dem Thema auseinandersetzt und fest entschlossen ist, diesen Vorschlag aus der Region aufzugreifen und zumindest einmal in einem iterativen Prozess anzugehen - ich will sagen: Mittel bereitzustellen, die einen in die Lage versetzen, mittelfristig technische Lösungen zu finden, um nicht warten zu müssen bis die Digitalisierung greift. Bis dahin bleiben die Rekrutierung und die Ausbildung die Mittel, die auch kurzfristig greifen. "Kurzfristig" heißt bei der DB AG: Man braucht in Bezug auf die Ausbildung der Fahrdienstleiter Vorlaufzeiten. In der Regel sind das drei Jahre. Es gibt auch verdichtete Ausbildungsprogramme, bei denen es, glaube ich, neun Monate sind.

Was die DB AG - das will ich nicht unerwähnt lassen - als zusätzliche Last wahrnimmt, ist eine erhöhte Fluktuation, d. h., dass die Personen, die die Ausbildung durchlaufen haben und die ihren Dienst antreten, relativ schnell aus verschiedenen Gründen - in Größenordnungen, wie es die DB AG bislang nicht erlebt hat - zu anderen Unternehmen wechseln. Die DB AG stellt bei denen, die sich in der Ausbildung befinden, eine Durchfallquote von 80 % fest. Das hat etwas damit zu tun, dass man bei dem Bemühen, möglichst viele Personen erst einmal in diese

Ausbildung zu bekommen, natürlich auch auf Kandidatinnen und Kandidaten trifft, die vielleicht nicht aus purer Überzeugung und aus Leidenschaft Fahrdienstleiter werden wollen, sondern die das erst einmal machen. Auch das ist festzustellen: Absolvierende, die die Fahrdienstleiterausbildung bei der DB AG genossen haben - die Ausbildung ist sehr speziell und findet im Grunde genommen in dieser Größenordnung nur bei der DB AG Verwendung -, werden mit Kusshand auch von der Industrie genommen. Die schulen die Absolventen noch ein halbes Jahr lang um. Dann sind sie mit denen sehr zufrieden, weil sie eine solide Ausbildung bei der DB AG bekommen haben. Dann sind die auch weg.

Um einmal einen aktuellen Bezug zu nehmen: Die DB AG hat im Sommer/Herbst des Jahres 2022 bis hin zum Jahreswechsel 2022/2023 infolge eines Peaks der Covid-19-Infektionszahlen und einer sich anschließenden Grippewelle eine zusätzliche Verschärfung der Situation erlebt, die dann in ähnlichen kurzfristigen Streckensperrungen oder in eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit mündete. Zusammen mit den beschriebenen Problemen zum Thema Schwellen haben sich ein mitverschuldeter und ein nichtverschuldeter Prozess überlagert - Schwellen und die eben beschriebene Problematik der Fahrdienstleiter. Die Erklärung mag für Sie vielleicht nicht befriedigend sein, aber zumindest ist es eine sachliche Herleitung, was die Einflussfaktoren und was die Hintergründe dafür sind, dass die DB AG jenseits ihrer eigenen Ansprüche hinsichtlich Qualität und Verlässlichkeit liegt. Diese ganzen infrastrukturellen Implikationen, die in Teilen auch bundesweit stattfinden, haben wiederum dazu geführt, dass der Personenverkehr beim Einsatz seiner Fahrzeuge und der Zuführung seiner Fahrzeuge in die Werke erheblichen Einschränkungen unterlag.

Abg. Matthias Büttner (Staßfurt) (AfD) sagt, nicht nur die DB AG habe mit Betonkrebs zu kämpfen. Auch das Land Sachsen-Anhalt habe schon fast seit Jahrzehnten bei Brücken und Straßen damit zu tun. Er ist interessiert zu erfahren, wann die Schwellen ausgetauscht und damit verbunden die Strecken wieder vollumfänglich nutzbar seien.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen legt dar, die DB AG habe ausschließlich von diesen drei Herstellern Kenntnis. Zunächst müsse noch die erste Charge des Schwellenaustausches abgearbeitet werden, die im Regelprozess implementiert sei. Ziel sei es, dass der Schwellenaustausch ab dem Frühsommer des Jahres 2023 so weit fortgeschritten sei, dass ein störungsfreier Betrieb, ohne notwendige kurzfristige Informationen zu Streckensperrungen, gewährleistet werden könne. Gänzlich ausschließlich könne er dies aber nicht.

Abg. Matthias Büttner (Staßfurt) (AfD) schildert, der Fachkräftemangel betreffe nicht nur die DB AG. Der Konzernbevollmächtigte der DB AG habe ausgeführt, dass die Digitalisierung langsamer vorangeschritten sei, als es vermutet worden sei. Das Problem bestehe darin, dass in der Zukunft verstärkt Menschen aus dem Berufsleben ausschieden. Er möchte wissen, ob die geplante Digitalisierung und die geplante Umstellung auf automatische Technik schnell genug

zu realisieren sei, um dem zahlreichen Verlust an Menschen, die aus dem Berufsleben ausschieden, entgegenwirken zu können. Er äußert kritisch, dies habe in der Vergangenheit schon nicht funktioniert.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen führt aus, zu welchem Zeitpunkt die Digitalisierung tatsächlich greife, könne er nicht sagen. Es werde versucht, die Personallücke zu schließen, indem nicht geplante finanzielle Mittel akquiriert würden, um technische Lösungen zu finden, die weniger personalintensiv, aber so konzipiert seien, dass sie aufwärtskompatibel mit der kommenden Digitalisierung seien. Die zwischenzeitlich eingesetzten finanziellen Mittel gingen somit nicht verloren. Es sei ein Vorziehen ohnehin vorgesehener Investitionen. Man müsse den Vorstand der DB Netz AG überzeugen, um die nötigen Eigenmittel einsetzen zu dürfen. Der Idealfall wäre eine Abdeckung mit zusätzlichen Bundesmitteln. Alternativ könne man versuchen, in Vorlage zu gehen und dann möglicherweise Bundesmittel im Nachhinein zu akquirieren. Dahin gehend habe die DB AG aber nur bedingt gute Erfahrungen gesammelt.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) fragt, ob es Entschädigungen von den Herstellern gebe und was ggf. mit diesen Entschädigungen geschehe.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen lässt wissen, der Herstellermarkt sei übersichtlich. Die DB AG habe eine Rechtsposition, die sie verfolgen müsse, weil sie mit Steuergeldern umgehe. Wenn aber die Folge des konsequenten Durchsetzens dieser Rechtsposition darin münde, dass es keinen Anbieter von Betonschwellen mehr für die DB AG gebe, weil diese mit einer Schadensersatzforderung belastet würden, dann habe auch die DB AG ein Problem. Für die DB AG sei dies ein nicht ganz leichter Abwägungsprozess.

Abg. Kerstin Eisenreich (DIE LINKE) hebt hervor, das Thema Betonkrebs sei kein neues. Seit mehr als zehn Jahren spreche man im Land Sachsen-Anhalt darüber. Die Ursachen dafür seien bekannt. Sie sei darüber verwundert, dass die DB AG vor diesem Hintergrund nicht schon vor mehr als zehn Jahren eine Überprüfung der Betonschwellen veranlasst habe. Die DB AG stehe in der Verantwortung, das eigene infrastrukturelle Netz instand zu halten.

Es gebe mehrere größere Bauprojekte sowie geplante Bauprojekte der DB AG, so die Abgeordnete weiter, die weitere Bauarbeiten nach sich zögen und die stark in den täglichen Bahnverkehr eingriffen. Sie möchte wissen, wie die DB AG diese zahlreichen Baustellen in akzeptablen Zeiträumen bewältigen könne und wolle.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gibt zu verstehen, er könne die Verwunderung der Abg. Kerstin Eisenreich (DIE LINKE) nicht nachvollziehen. Er legt dar, es seien 8 Millionen Betonschwellen in der Bundesrepublik von unterschiedlichen Herstellern verbaut worden. Es gebe sehr aufwendige Zulassungsprozesse für die

Unternehmen, die der DB AG Produkte verkauften. Es gebe einen Inspektions- und Instandhaltungsturnus, der von der Aufsichtsbehörde sehr engmaschig begleitetet werde. Die Beschädigungen der Schwellen seien infolge eines Schadensverlaufes aufgetreten, der potenziert schneller verlaufe, als das bislang der Fall gewesen sei. Das sei die Ursache dafür, dass die DB AG die Schwellen jetzt ausbauen müsse. Vor zehn Jahren habe es keine Veranlassung dazu gegeben, diese Schwellen auszubauen, weil sie in einem einwandfreien Zustand gewesen seien.

Bau und Instandhaltung von Bahnstrecken werde mit Steuermitteln finanziert. Insofern sei davon auszugehen, dass Schwellen, die den Qualitätsansprüchen genügten, liegen blieben und erst dann ausgetauscht würden, wenn dafür Befunde vorlägen. Die DB AG habe in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2022 80 000 Schwellen ausgetauscht, die vornehmlich diesen Qualitätsansprüchen nicht genügt hätten. Das sei zu einem früheren Zeitpunkt nicht absehbar gewesen. Man könne lange darüber diskutieren, ob man andere Detektionssysteme entwickeln könne. Die technischen Mittel der DB AG und die Staffelung der Inspektionsintervalle seien ausreichend, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Diese Ansicht werde von dem Eisenbahnbundesamt getragen.

Die DB AG versuche, die Kurzfristigkeit von Zugausfällen und von Umleitungen zunehmend zu vermeiden. Solche Vorfälle seien absolut inakzeptabel. Der Weg dorthin sei ein stabiler Prozess, der durch den Austausch der Schwellen schnellstmöglich erreicht werden solle.

Abg. Kathrin Tarricone (FDP) fragt, ob die DB AG Ideen für eine Optimierung der Kommunikation zwischen der DB AG und den Bahnreisenden bei kurzfristigen Zugausfällen habe, worin die Ursache liege, dass 80 % der ausgebildeten Fahrdienstleiter durch die Abschlussprüfung fielen und ob die DB AG auf der Grundlage einer Analyse Ideen zur Ergreifung von Maßnahmen gegen diese hohe Durchfallquote habe.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen antwortet, die kurzfristigen Streckensperrungen fänden nach wie vor statt. Sie nähmen aber ab. Dass das nicht zur Zufriedenheit des Geschäftsführers der NASA GmbH sein könne, sei ihm bewusst. Die Anzahl der kurzfristigen Streckensperrungen relativiere sich. Dennoch sei dies nicht im Sinne der DB AG. Deswegen werde versucht, die Anzahl der ausbleibenden und kurzfristigen Informationen zu verringern. Es werde so schnell wie möglich eine Lösung dafür gesucht. Er weist darauf hin, dass dies ein Prozess sei.

Die hohe Durchfallquote von 80 % sei nach Wahrnehmung der DB AG dem Umstand geschuldet, dass der Mehrheit der Auszubildenden die klare Vorstellung von dem Berufsbild fehle. Einem Großteil der Auszubildenden fehle der Wille, den Beruf bedingungslos ausüben zu wollen. Das führe dazu, dass sich auch Menschen in diesen Ausbildungsprozess begäben, die dort möglicherweise nicht gut aufgehoben seien. Das münde in allererster Linie in eine höhere

Durchfallquote oder auch in eine höhere Fluktuation. Die Absolventen, die der Rahmenbedingungen ihrer künftigen Tätigkeit gewahr würden, entschieden sich häufig für einen Arbeitsplatz in einem anderen Unternehmen.

Die DB AG müsse für einen Arbeitsplatz begeistern, der wenig attraktiv sei. Er vermöge nicht zu beurteilen, ob die Antwort der DB AG auf die Frage, was mit den ausgebildeten Fahrdienstleitern geschehe, wenn die Digitalisierung Einzug halte und ihre Arbeitskraft nicht mehr in dem Bereich benötigt werde, geglaubt werde. Möglicherweise suche man sich als betroffener junger Mensch ein anderes großes Wirtschaftsunternehmen. Man könne nicht ausschließen, dass das durchaus handlungsleitend sei.

Abg. Kathrin Tarricone (FDP) ist interessiert zu erfahren, was die Ursache für die hohe Fluktuation der Fahrdienstleiter sei und wie die DB AG die Arbeitsplätze attraktiver machen wolle.

Abg. Dr. Falko Grube (SPD) schließt die Frage an, ob die hohe Fluktuation die Folge eines finanziellen Problems sei.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bestätigt, es handele sich um ein finanzielles Problem, aber auch die Attraktivität der Arbeitsplätze sei gering. Er führt aus, die Arbeit sei möglicherweise anstrengender als anderenorts und möglicherweise auch mit mehr Verantwortung verbunden. Sie sei offensichtlich weniger attraktiv vergütet als in anderen Wirtschaftsunternehmen und sie finde in einer Umgebung statt, die dringend der Modernisierung bedürfe. Im Grunde genommen seien diese Arbeitsplätze nicht mehr vonnöten. Die Bewerberinnen und Bewerber könnten anderweitig eingesetzt werden. Die DB AG erhalte keine belastbaren Aussagen darüber, warum eine Person das Unternehmen verlasse. Sie könne aber Eindrücke sammeln, die ihr widergespiegelt würden.

Es gebe zwei verschiedene Zustände der Infrastruktur in Sachsen-Anhalt. Auf den Hauptverkehrsstrecken gebe es im Zuge der Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen einen Infrastrukturzustand, der sich positiv vom Bundesdurchschnitt abhebe. Dort sei das Anlagenalter deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt. In der Fläche, wo es die einzelnen Stellwerke gebe, die im Dreischichtbetrieb besetzt werden müssten, gebe es den alten Zustand. Dies seien mögliche Gründe für die Fluktuation.

Die Akquise, die Ausbildung und die Umschulung seien Mittel der DB AG, die kurzfristig auf die Anzahl von Fahrdienstleitern wirkten. Durch die Verringerung der Last aufgrund von rückgängigen Pandemiefällen und aufgrund des Abebbens der Grippewelle entspanne sich die Personalsituation bei der DB AG.

Vorsitzender Dr. Falko Grube legt dar, er habe Verständnis dafür, dass ein Unternehmen für eine Maßnahme möglichst nur einmalig Eigenmittel einsetzen wolle. Von anderen Planungsvorhaben sei bekannt, dass Bauvorhaben verschoben würden, damit nicht wiederholt Mittel dafür ausgegeben werden müssten. Diese Zeit habe die DB AG aber eigentlich nicht. Er

möchte wissen, wie viel schneller technische Lösungen gefunden werden könnten, wenn dies unabhängig von den bis dahin eingesetzten finanziellen Mitteln geschehe.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen führt aus, die DB AG sehe technische Möglichkeiten, um die Personalbedarfe schneller zu reduzieren. Bei der DB AG gebe es das sogenannte Schnellläuferprogramm. Dies sei gemeinsam mit der Industrie mit Blick auf die angestrebte Digitalisierung ein Versuch gewesen, die Realisation von elektronischen Stellwerken zu beschleunigen. Dieser Versuch unter Einbeziehung einiger weniger Hersteller sei erfolgreich gewesen. Dies würde einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren einnehmen, beginnend von der Bereitstellung der finanziellen Mittel, der Planung, der Verfahrensdurchläufe bis hin zur Realisation unter der Voraussetzung, dass die Industrie auch zur Verfügung stehe. Das sei ein Erfahrungswert, den die DB AG bereits eruiert habe. Die Digitalisierung erfolge möglicherweise in sieben bis zehn Jahren. Angesichts dessen sei es wertvoll, sich über diesen genannten Zwischenschritt intensiv Gedanken zu machen.

Vorsitzender Dr. Falko Grube fragt, ob der Konzernbevollmächtigte der DB AG zusagen könne, dass diese Lösungen zuerst in Sachsen-Anhalt verbaut würden.

Der Konzernbevollmächtigte der DB AG für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen antwortet, dies könne er nicht. Man habe in die Richtung des Vorstandes der DB Netz AG eine Initiative begonnen. Dieser habe sich der Problemlage angenommen und stehe vor der Entscheidung, ob damit ein Präzedenzfall geschaffen werde. Man lasse nichts unversucht, um diese finanziellen Mittel zu akquirieren. Alle Argumente sprächen dafür. Er stellt in Aussicht, gern im Ausschuss erneut zu berichten, wenn er dazu gesicherte Informationen erhalte.

Der Leiter des Angebotsmanagements der DB Fernverkehr AG schickt voraus, er könne den Frust bezüglich der gestrichenen Fernverkehrsverbindungen völlig nachvollziehen. Die Kommunikation sei sicherlich nicht gut gelaufen.

Er führt sodann Folgendes aus:

Die Situation stellt sich so dar, dass kurzfristig zwei IC-Verbindungen aufgehoben wurden - die Verbindung von Magdeburg nach Warnemünde und die Verbindung von Magdeburg nach Cottbus. Die Ursache dafür sind Fahrzeugprobleme, die noch aus einem Rückstau aus dem Jahr 2022 vorhanden sind. Das greift das auf, was der Konzernbevollmächtigte der DB AG gesagt hat. Der Fernverkehr fährt im gesamten DB-Netz sehr lange Verbindungen. Der Fernverkehr ist massiv von dem Baugeschehen getroffen. Das findet die DB Fernverkehr AG gut, weil das DB-Netz erneuert werden muss. Das wirkt sich allerdings mit entsprechenden Verspätungen auf die Fahrzeuge aus, weil sie auf ihren Laufwegen von allen Baustellen im Bahnnetz betroffen sind.

Sie alle haben die Situation im vierten Quartal des Jahres 2022 wahrgenommen. Die DB Fernverkehr AG ist in den Pünktlichkeitsranges um die 50 % gefahren, die sie überhaupt nicht anstrebt und womit sie in der Produktion nur wirklich schwer umgehen kann. Das war mit einem Punkt gekoppelt, der gerade schon zu hören war, nämlich mit der Krankenwelle infolge der Covid-19-Pandemie und einer starken Grippewelle in den Werken. Gerade davon war auch der Fernverkehr betroffen. Das hat dazu geführt, dass sich ein großer sogenannter Schadrucksack in allen Baureihen aufgebaut hat. Das Angebotsmanagement hat gemeinsam mit der Produktion überlegt, wie man damit umgeht und wie man damit in das Jahr 2023 hineingeht. In der Planung hat man die im letzten Quartal des Jahres 2022 bestehenden Baustellen gehabt und festgestellt, dass man diese im ersten Quartal 2023 nicht abgearbeitet bekommt. Wenn man in die Richtung der Hochlasttage wie Ostern, Feiertage oder in den Sommer schaut, dann bedeutet das in der Vorausplanung: Wenn diese Situation nicht behoben werden kann, dann schleppt man diese Pünktlichkeitssituation mit den eigenen Fahrzeugen zusätzlich zu der Baustellensituation über das ganze Jahr hinweg.

Das hat dazu geführt, dass das Angebotsmanagement die Baureihen durchgegangen ist. Das betrifft den IC 2. Das merken Sie logischerweise hier vor Ort. Das betrifft aber das ganze Netz der DB - das zu der Frage, ob man in Sachsen-Anhalt mit den Zugstreichungen schneller ist als woanders. Es sind praktisch alle IC/ICE-Baureihen davon betroffen, gerade auch die internationalen Verkehre, wo das Angebotsmanagement im ersten Quartal 2023 einzelne Leistungen herausnehmen musste. Für das Angebotsmanagement ist das immer eine schwierige Aufgabe. Man geht vorrangig erst einmal dahin, wo man nicht in das vertaktete Angebot direkt eingreift. Darum hat es in dem Fall in Ihrer Region diese Äste betroffen.

Die gute Nachricht ist - dazu habe ich mich gerade gestern informiert -: Die Züge stehen momentan bei der Alstom Transportation Germany GmbH bei Görlitz zum Durchfühlen aller Fehler, die im Schadrucksack vorkommen. Das sind größtenteils Komfortstörungen, die sich dann aber trotzdem auf den Betrieb auswirken. Alle die, die diese Linien nutzen, kennen das eine oder andere Problem. Das betrifft Türstörungen, Störungen in der Stromversorgung usw. Das wird planmäßig abgearbeitet. Die Verkehre - das kann ich Ihnen hier zusichern - werden zum 1. April 2023 wieder aufgenommen. Dann werden die Züge wieder auf den Linien fahren. Das ist eine temporäre Situation, durch die man hindurch muss, um dann stabil in den Rest des Jahres hineinzugehen - wenn Sie so wollen: durch das Tal der Tränen. Das tut auch der DB Fernverkehr AG weh.

Dass das Angebotsmanagement an dieser Stelle nicht informiert hat, dafür einfach noch einmal: Entschuldigung. Das ist nicht der Standard. Ich glaube, das kennen Sie, normalerweise wird das anders gehandhabt. Das ist der besonderen Situation geschuldet gewesen, dass man in der Bauplanung für das Jahr 2023 war. Dann kam diese besondere Situation mit den Krankenständen dazu. Dort musste ad hoc eingegriffen werden, sodass die Kommunikation nicht

wie geplant abgelaufen ist. Das Angebotsmanagement hat den Fokus auf die Fahrplanveröffentlichung gelegt, aber ehrlicherweise die Kommunikation rundum nicht so gemacht, wie es dies eigentlich tun will.

Noch ein paar Worte zu den strategischen Themen. Der Fernverkehr steht logischerweise zur Verkehrswende. Der Fernverkehr ist dort mittendrin. Die Verdopplung der Fahrgastzahlen ist weiterhin ein Kernbestandteil der Strategie des Fernverkehrs. Als Fernverkehr investieren wir massiv. Das können Sie auch aus der Presse entnehmen. Das ist gerade ein Thema, das den Fernverkehr massiv beschäftigt. Der Fernverkehr erhält alle drei Wochen neue ICE, zeitweise, in bestimmten Monaten, sind das auch einmal drei Fahrzeuge, die zulaufen, um zukünftig Ausweitungen zu fahren. Das ist eine Mischung aus zusätzlichen Verkehren. Das Angebotsmanagement versucht natürlich in dem engen DB-Netz mit dem hohen Baugeschehen, sehr stark auf große Fahrzeugkapazitäten zu setzen, die zusätzlich in das System hineinkommen.

Wir stellen Menschen ein. Das betrifft den Fernverkehr genauso, wie alle Teile der DB AG. Dazu vielleicht ein paar Zahlen: Vor zehn Jahren hat die DB Fernverkehr AG noch ein Niveau von weniger als 15 000 Mitarbeiter gehabt. In diesem Jahr wird die DB Fernverkehr AG die Zahl von 20 000 Mitarbeitern deutlich überschreiten. Auch an dieser Stelle heißt es: Die DB Fernverkehr AG baut auf. Die DB Fernverkehr AG muss aber natürlich auch an allen Stellen für Ersatz sorgen, weil es natürlich eine Fluktuation gibt. Das heißt für ein Unternehmen, welches um die 20 000 Mitarbeiter hat, dass es etwa 3 000 Einstellungen innerhalb eines Jahres zu bewältigen hat und dass es die Menschen auch integrieren muss. Das ist der Kern der Strategie der DB Fernverkehr AG.

Die DB Fernverkehr AG ist auf dem Pfad, das Bahnnetz entsprechend auszubauen und die Wachstumszahlen zu erreichen. Das ist im Zuge der Covid-19-Pandemie ausgebremst worden. Ich glaube, Sie kennen dahin gehend die Zahlen. Im Jahr 2021 gab es noch um die 100 Millionen Reisende. Im Jahr 2022 ist die Anzahl aber schon um fast 30 % gewachsen. Die Anzahl der Reisenden springt sehr an, gerade in den letzten Monaten. Auch der Weihnachtsverkehr war sehr erfolgreich. Die DB Fernverkehr AG sieht, dass das Angebot und das, was sie in den Markt stellt, greifen, und sie plant im Jahr 2023 ein Rekordfahrgastaufkommen. Wenn nicht wieder irgendetwas in die Richtung Pandemie passiert, dann ist es möglich, so wie der Januar 2023 gelaufen ist, die Anzahl von mehr als 150 Millionen Reisenden - das war das Niveau vor der Covid-19-Pandemie - deutlich zu überschreiten.

Im Bereich Magdeburg steht die DB Fernverkehr AG zu den Angebotsausweitungen, die sie vorhat. Die hat die DB Fernverkehr AG im Angebotsmanagement genauso auf dem Radar. Natürlich gibt es auch dort immer noch die bekannten Herstellerprobleme mit dem IC 2. Man muss sagen, dort sind immer noch Züge nicht abnehmbar. Dahin gehend hofft man auf eine baldige Lösung, sodass man dort entsprechend vorankommt und dass die geplanten Auswei-

tungen - das betrifft den Warnow sowie die geplanten Linien von Magdeburg nach Berlin sowie nach Hamburg - entsprechend umgesetzt werden können. Das hängt aber, wie gesagt, noch an der Fahrzeugsituation.

Vorsitzender Dr. Falko Grube ist interessiert zu erfahren, wie viele Strecken in den anderen Bundesländern weggefallen seien.

Der Leiter des Angebotsmanagements der DB Fernverkehr AG antwortet, dies betreffe das gesamte Netz der DB AG. In allen Baureihen gebe es ein bis zwei Fahrzeuge, die sich im Umlauf befänden. Dies finde nicht in einer Region gebündelt statt, sondern werde über das gesamte Netz der DB verteilt. Es sei aber mitnichten so, dass das gesamte Netz der DB spürbar ausgedünnt sei, weil die DB Fernverkehr AG dies vorrangig per Einzellagen umgesetzt habe, um die Taktverkehre aufrechtzuerhalten.

Abg. Kerstin Eisenreich (DIE LINKE) schildert, sie nehme wahr, dass viele Bahnreisende, die von Halle nach Magdeburg führen, über die geänderten Zugläufe verwundert seien. Sie möchte wissen, was die Gründe dafür seien.

Der Leiter des Angebotsmanagements der DB Fernverkehr AG antwortet, man versuche in der Angebotsplanung die Stammlinien in den einzelnen Lagen weiter zu verbinden, sodass es längere durchgehende Verbindungen gebe. Es handele sich um Verlängerungen der Zugläufe, um mehr Orte in einen Zuglauf einzubinden.

Diese Entscheidung sei in der derzeitigen Situation oft eine schwierige, weil man wisse, dass es dadurch bei dem derzeitigen Baugeschehen zu häufigeren Verspätungen komme. Dennoch sei dies eine sinnvolle Sache, weil es dem Fahrgast mehr durchgehende Verbindungen ermögliche.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) lässt wissen, als Dessauerin kämpfe sie seit 25 Jahren für eine bessere Anbindung des Umweltbundesamtes und des Bauhauses Dessau an das Netz der DB. Sie möchte wissen, ob eine bessere Anbindung des Standortes Dessau für die DB Fernverkehr AG noch in Betracht komme.

Der Leiter des Angebotsmanagements der DB Fernverkehr AG antwortet, in Dessau seien keine konkreten Ausweitungen in absehbarer Zeit geplant.

Abg. Tobias Krull (CDU) zeigt auf, die berufsbildende Schule Dr. Otto Schlein in Magdeburg habe in unmittelbarer Nähe einen Bahnhaltepunkt, der nicht angefahren werde. Er ist interessiert zu erfahren, unter welchen Rahmenbedingungen ein solcher Haltepunkt wieder geöffnet werden würde, ob es sinnvoll sei, wenn dieser nur ein- oder zweimal am Tag angefahren werde und welche Umsteigerelationen vorhanden sein müssten, damit dies auch für die DB AG attraktiv sei.

Der **Geschäftsführer der NASA GmbH** antwortet, dort habe es in der letzten Zeit keinen Haltepunkt gegeben. Er bitte um ein bilaterales Gespräch, um den genauen Sachverhalt erläutert zu bekommen.

Vorsitzender Dr. Falko Grube ergänzt, die Antworten dazu würden für alle Ausschussmitglieder im Nachgang der Sitzung zur Verfügung gestellt werden. (Ein entsprechendes Schreiben des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales ist im Nachgang zu der Sitzung als Vorlage 1 verteilt worden.)

Der **Ausschuss** verständigt sich darauf, den Selbstbefassungsantrag zu einem späteren Zeitpunkt erneut auf die Tagesordnung zu setzen.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Eingegangene Post

Folgende Post ist an die Mitglieder des Ausschusses verteilt worden:

- Schreiben des Landesbeauftragten für den Datenschutz vom 18. Januar 2023 zum Thema "104. Konferenz der unabhängigen Datenschutzaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder am 23. und 24. November 2022"
- Schreiben der Thüringen-Bahn-Initiative vom 25. Januar 2023 zum Thema "Offener Brief und Hilferuf zur S-Bahn Leipzig in Not"
- Schreiben des Petenten Herrn S. vom 27. Januar 2023 zum Thema "BI Lärmschutz Merseburg"
- Schreiben von "tourenreich-Architektur- und Kunstreisen Mitteldeutschland" vom 13. Februar 2023 zum Thema "Auf ins erste Halbjahr 23 mit Architektur-Spaziergängen und Fahrrad-Architektouren in Halle und Magdeburg"
- Schreiben von Herrn T. vom 11. Februar 2023 zum Thema "Sind für das Deutschland-Ticket Sozialtarife bzw. Ermäßigungen vorgesehen?"

Eingegangene Einladungen

Eine Einladung der PMO ITN-XT - Kommunikationsstruktur/Netze des Landes des MID zu einer Webex-Informationsveranstaltung "ITN-T im Dialog" am 22. Februar 2023 wurde an die Mitglieder des Ausschusses verteilt.

Vorsitzender Dr. Falko Grube teilt mit, den Ausschussmitgliedern werde am 17. Februar eine Eintrittskarte für die Messe "SAALE BAU 2023", die vom 17. bis 19. März 2023 in Halle (Saale) stattfinde, zugehen.

Reisen des Ausschusses

Der Ausschuss will sich in der nächsten Sitzung zum Programm für die Ausschussreise nach Irland verständigen.

Nächste Sitzung

Vorsitzender Dr. Falko Grube erinnert daran, dass in der Sitzung am 17. März 2023 das "Fachgespräch zur digitalen Infrastruktur der Deutschen Telekom AG in Sachsen-Anhalt"

(ADrs. 8/AID/21) nebst einem Rundgang im Rechenzentrum der Deutschen Telekom AG in Biere durchgeführt werde.

Der Vorsitzende weist auf die strikten Zugangsbeschränkungen für das Gelände der Telekom in Biere hin. Vor diesem Hintergrund müsse die Sitzung entgegen der Geschäftsordnung des Landtages für nicht öffentlich erklärt werden, so der Vorsitzende.

Der Ausschuss erklärt die Sitzung am 17. März 2023 für nicht öffentlich.

Da für den weiteren Tagesordnungspunkt - "Zweiter Bericht des Beauftragten der Landesregierung Sachsen-Anhalt für Informations- und Kommunikationstechnologie (CIO) - 1. Fortschreibung der Eröffnungsbilanz" (ADrs. 8/AID/27) - die Öffentlichkeit hergestellt werden müsse, schlägt **Vorsitzender Dr. Falko Grube** vor, ein Bericht über diesen Tagesordnungspunkt könne in der darauffolgenden öffentlichen Sitzung zu Protokoll genommen werden. - Im **Ausschuss** erhebt sich dagegen kein Widerspruch.

Vorsitzender Dr. Falko Grube weist darauf hin, dass für die Sitzung bei der Telekom ein Lichtbildausweis mitzuführen sei, und bittet die Fraktionen, dem Ausschusssekretariat eine Liste mit den teilnehmenden Abgeordneten und Referenten zukommen zu lassen.

*

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) ist interessiert zu erfahren, wann der Selbstbefassungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der ADrs. 8/AID/20 "Neufassung des Landesentwicklungsplans" behandelt werde.

Der **Ausschuss** kommt überein, den Selbstbefassungsantrag in der Sitzung im April 2023 auf die Tagesordnung zu setzen.

*

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE) möchte wissen, wann mit der geänderten **Verordnung über die Parkgebühren** zu rechnen sei. Der Beschluss hierüber sei bereits im Dezember 2022 vom Landtag gefasst worden.

Ministerin Dr. Lydia Hüskens (MID) antwortet, die Verordnung solle zeitnah vorgelegt werden.

*

Vorsitzender Dr. Falko Grube äußert, über den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-NEN zum Thema "Alleenfonds in Sachsen-Anhalt" (Drs. 8/2036) sollte sinnvollerweise erst dann im Ausschuss beraten werden, wenn sich das Ministerium für Infrastruktur und Digitales 52

und das Ministerium für Wissenschaft, Klima, Energie und Umweltschutz dazu verständigt hätten. So laute zumindest der Vorschlag der Koalitionsfraktionen.

*

Abg. Guido Henke (DIE LINKE) erkundigt sich, ob zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Zuständigkeit für Mietspiegel (Mietspiegelzuständigkeitsgesetz - MietspiegelZuG), über den in der kommenden Woche im Plenum erstmals beraten werde, Stellungnahmen vorlägen und, wenn ja, ob diese dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden könnten.

Ministerin Dr. Lydia Hüskens (MID) teilt mit, ihres Wissens liege eine Stellungnahme des Städte- und Gemeindebundes vor. Diese könne dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden (im Nachgang als Vorlage 1 zur Drs. 8/2242 verteilt).

Schluss der Sitzung: 13:34 Uhr.

Bereitstellung im AIS/SIS/RIS