

Zeitschrift der
Bayerischen Staatsbauverwaltung für Hochbau, Städtebau,
Wohnungsbau, Verkehr, Straßen- und Brückenbau



B 20 769 E



bauintern

September/Oktober 2014



Zeitschrift der
Bayerischen Staatsbauverwaltung
für Hochbau, Städtebau,
Wohnungsbau, Verkehr,
Straßen- und Brückenbau

Herausgeber

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

Redaktionsleitung

Astrid Drebes, M.A.
Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
Tel. 089 2192 3471, Fax 089 2192 13471
E-Mail: astrid.drebes@stmi.bayern.de

Die mit dem Namen des Verfassers
gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt
die Meinung des Herausgebers oder der
Redaktion dar.

Verlag / Druck

Gebr. Geiselberger GmbH
Martin-Moser-Straße 23
84503 Altötting
Tel. 08671 5065-0,
Fax: 08671 5065-68
E-Mail: mail@geiselberger.de

Verantwortlich für den Anzeigenteil
Michael Tasche
Tel. 08671 5065-51

Erscheint als Zweimonatszeitschrift.

Bezugspreis je Heft Euro 4,20,
Jahresabonnement Euro 22,50
zuzüglich Versandkosten.

Bestellung direkt beim Verlag.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte
wird keine Gewähr übernommen.
Nachdruck – auch auszugsweise –
nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Alle Rechte, auch das der Übersetzung,
vorbehalten.



Inhalt

- 4 Doris Ostertag
**Neubau eines Chemikums für die
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg**
- 6 Rainer Goldstein, Christian Heck, Armin Keller,
Ulrike Mannhart
**Städtebauförderung in Bayern –
Impulse durch Modellvorhaben**
- 8 Rainer Popp, Christian Peetz
**Pilot hoch drei – wie Cadolzburg eine Umgehung
bekommen könnte**
- 10 Alexander Zeller
Ein Stück Identität bewahren
Generalsanierung des Wohn- und Geschäftshauses
Kronacher Str. 6 in Naila, Oberfranken
- 12 Manfred Grüner
Gemeinde-Allianz-Hofheimer Land e.V
Modellhafter Ansatz zur Gestaltung des demographischen
Wandels im ländlichen Raum in Unterfranken
- 14 Stephan Geuder
Bauliche Nachrüstung des Tunnels Farchant
- 16 Wilhelm Weirather, Bastian Wufka
**Operation an einer Hauptschlagader –
verkehrsgerechter Ausbau der B 10 in Neu-Ulm**
- 19 Barbara Schneider, Alfred Huber
**Korruptionsprävention –
Vertrauen ist gut, Vorbeugen ist besser**
- 21 Dr.-Ing. Jochen Eid, Barbara Langer, Stefan Tyroller
HaSta – Reise in ein unbekanntes Land
- 23 Dr. Eric Mader, Sabine Picklapp, Alexandra Seemüller
„Politik im Dialog“ am 16. September 2014
Innen- und Bauminister Joachim Herrmann
zu Gast in der Bayerischen Architektenkammer
- 24 **Veranstaltungshinweis**
„Gut vernetzt! Mobilität für Alle“
- 25 **Personalien**
- 26 **Ausstellung – Rückblick**
Zweite S-Bahn-Stammstrecke – Kern des
Münchner Bahnknotenkonzepts

Titelbild

Der Markt Cadolzburg im Landkreis Fürth

Neubau eines Chemikums für die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Doris Ostertag

Mit dem Leuchtturmprojekt aus dem Programm „Zukunft Bayern 2020“ für die Fächer der Organischen und Pharmazeutischen Chemie mit einer Gesamthauptnutzfläche von 9.967 m² wurde der Grundstein für die Zentralisierung des Departments Chemie und einer Konzentration der Ausbildung in den „MINT“-Fächern im Südgelände der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg gelegt. Das am südlichen Stadtrand gelegene Gebiet wird seit Beginn der Sechzigerjahre im Stile eines Campus für die Fächer der Technischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät bebaut. In Erlangens Innenstadt können nun aufgrund des Neubaus mit genehmigten Gesamtkosten von 91,4 Mio. € (brutto, inkl. Baunebenkosten) zwei sanierungsbedürftige Altbauten frei gezogen werden.

Dass es sich beim Chemikum, welches in wenigen Wochen zum Bezug frei gegeben wird, an dieser Stelle um einen „ersten Bauabschnitt“ handelt, zeigt, dass es trotz erheblicher Nachverdichtung im Südgelände noch Entwicklungspotential gibt. Im Rahmen einer Masterplanung sollen in den nächsten Jahren auch strukturelle, verkehrstechnische Verbesserungen im Sinne einer Campus-Entwicklung realisiert werden.

Naturschutz und Städtebau

Zunächst galt es, umfangreiche umweltfachliche Belange zu bearbeiten. Das mit einem Kiefernbestand völlig bewaldete Gebiet, das im Flächennutzungsplan als „Sondergebiet Universität“ ausgewiesen war, musste gerodet werden. Dafür entstanden im selben Umfang Ersatzaufforstungen in Nürnbergs Süden. Im Hinblick auf die Bilanzierung des Eingriffs in den Naturhaushalt wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SAP) erforderlich, um den Bestand an Flora und Fauna naturwissenschaftlich zu dokumentieren.

Es war mit einer Auflage der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung entlang der östlichen Grundstücksgrenze zum landschaftsgeschützten Wald, eine neue Erschließungsstraße anzulegen. Diese soll die jüngst vom Freistaat im Rahmen einer großen Baumaßnahme ausgebaute Stadtstraße im Norden mit der Erwin-Rommel-Straße im Süden verbinden und so



Haupteingang, © Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg

das westlich angrenzende Wohngebiet verkehrstechnisch entlasten. So erreicht man das Gebäude per PKW von Norden. Die Rad- und Fußwegeverbindungen dagegen sind vielfältig. Der linearen Struktur der bestehenden Institutsbebauung aus den Achtzigerjahren folgend, orientiert sich der 6-geschossige Hauptbaukörper in Nord-Süd-Richtung und ebenso das mit länglichen Pflanzbeeten, Baumreihen und Wasserachsen linear gestaltete „Forum“.

Über diesen urban wirkenden Vorplatzbereich werden die Fuß- und Radwegeverbindungen geführt, hier befinden sich die Haupt- und Nebeneingänge. Mit dem Neubau des Chemikums rückt damit die längst überfällige Verbindung von Naturwissenschaftlicher Fakultät im Norden und Technischer Fakultät im Süden des Campus einen großen Schritt näher.

Bauliches Konzept

Das jetzt fertiggestellte Gebäude ist als westlicher Teil einer baulichen Anlage zu verstehen. Östlich davon wird ein interimsmäßig genutzter Parkplatz als Entwicklungsfläche vorgehalten. Unter dem Forum, auf der Ebene des UG, finden Anlieferung und Entsorgung statt, sowie von dort aus die zentrale Verteilung aller Waren und Güter im restlichen Gebäude. Es befinden sich dort nicht nur Lager-, Technik-

und Servicerräume des Technischen Dienstes der Universitätsverwaltung sondern auch das zentrale Chemikalienlager, eine Werkstatt, Trafostationen und das Notstromaggregat. Eine Rampe erschließt diesen Wirtschaftshof im Westen von der Erwin-Rommel-Straße her.

Funktionale Einheiten

Man betritt das Chemikum vom Forum aus über einen mittigen Haupt- und zwei weitere Nebeneingänge und gelangt jeweils in eine mehrgeschossige verglaste Halle mit Aufzug und Treppe. In direkter Nachbarschaft befinden sich notwendige Treppenträume, Lastenaufzug und Toilettenanlagen.

Die übersichtlichen Flure ermöglichen eine schnelle Orientierung und Auffindbarkeit primärer Funktionen: gleich einem Boulevard wird der Besucher zu den vier Hörsälen am Nord- und Süden, der Cafeteria sowie den Seminarräumen im EG und den Praktikallaboren, in denen auch zwei barrierefreie Arbeitsplätze untergebracht sind, im 1. und 2. OG geführt. Während das 3. OG im Hauptbaukörper als reines Technikgeschoss ausgebildet ist, befinden sich darüber zwei Verwaltungsebenen. Hier befinden sich die Büros der Institutsleitungen, Assistenten, Doktoranden sowie Computer-, Bibliotheks- und Besprechungszimmer. Großzügige Flurzonen fungieren als Kombibüro oder Aufenthaltsbereiche mit Teeküchen.

Rechtwinklig zum Hauptbaukörper ordnen sich die beiden 3-geschossigen Labortrakte für die Fächer der Organischen und Pharmazeutischen Chemie an. Die extrem hoch installierten Bereiche bieten auf einem Raster von 3,60 m x 7,20 m und einer Geschosshöhe von 4,10 m dem jeweiligen Nutzerprofil anpassbare Einheiten. Durch den modularen Aufbau konnten auf diese Weise sowohl großflächige Praktikazonen als auch Forschungseinheiten sowie ein mit Großgeräten bestücktes Isotopenlabor im EG realisiert werden.

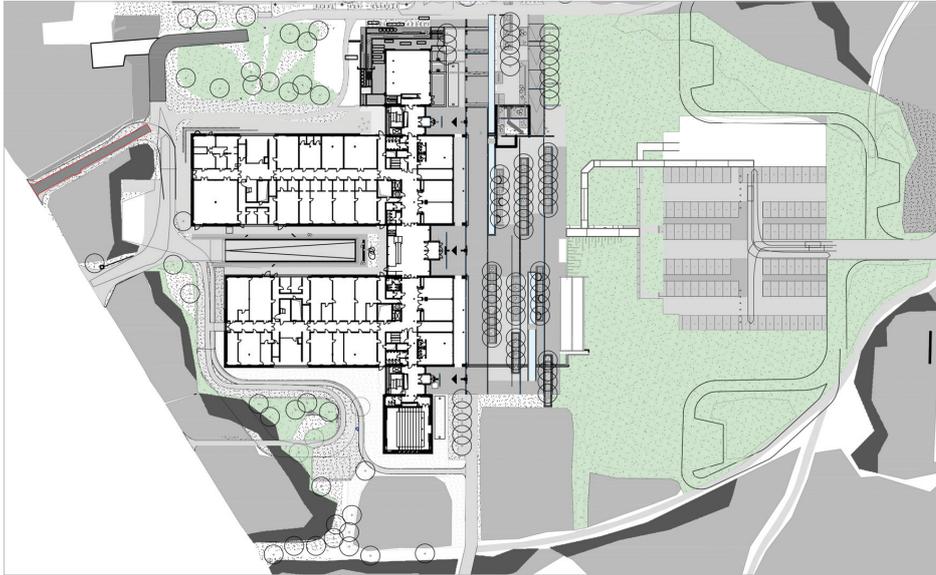
Ein innovatives Brandschutzkonzept, das praktisch ohne „notwendige“ Flure auskommt, zoniert die Laborebenen in großflächige Bereiche. Die Laborbereiche gliedern sich i. d. R. in drei Zonen: einen Vorraum, in dem sich Gefahrstoffschränke und Digestorien befinden, das eigentliche Herzstück mit Laborbänken sowie in deren Verlängerung die Computerarbeits-

plätze zur Auswertung von Ergebnissen. Dieser Auswertezone, die funktional und lüftungstechnisch den Laboren zuzuordnen ist, von diesen jedoch akustisch und funktional durch Glasschiebetüren abgetrennt ist, kommt aufgrund der dezentralen Anordnung der Mitarbeiterbüros eine erhöhte Bedeutung zu. Die Orientierung zur Fassade ermöglicht eine natürliche Belichtung.

verschiedenen Eloxaltönen bei Glasprofilen und Alufenstern kombiniert ist.

Hierzu bildet die hinterlüftete Klunkerfassade des Längsbau auch optisch einen starken Kontrast. Trotz des hohen Kostendrucks wurde – auch aus Gründen der Alterung und Instandhaltung – auf diesen äußerst robusten und nachhaltigen Werkstoff gesetzt.

ausstattung aus Holzwerkstoffen und Parkett sowie eine Medienausstattung, die die Übertragung von Veranstaltungen in andere Räume ermöglicht. Eine Besonderheit stellt der als Nutzbelag verwendete Verbundestrich im Bereich der Labore dar. Geschliffen und fluatiert bot sich hier die Möglichkeit zu einer nahezu fugenlosen Gestaltung.



Grundriss Erdgeschoss, © Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg



Ansicht von Süden, © Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg

Fassaden und Materialien

Die massiven Außenwände der Labortrakte erhielten eine hinterlüftete Metall/Glas-Fassade, bei der ein grünlich vorpatinierter Kupferverbundwerkstoff für die Paneele mit

Der Innenbereich ist dagegen sehr zurückhaltend gestaltet:

In den Fluren und als Treppenbelag dominiert dunkler Betonwerkstein. Die Hörsäle mit ca. 120 bzw. ca. 200 Sitzplätzen erhielten eine Komplett-

Energetische Aspekte

Das hoch wärmedämmte Gebäude ist an das Fernwärmenetz der Stadt Erlangen angeschlossen und mit effizienten Einrichtungen zur Wärmehückgewinnung versehen. Es besitzt eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von rund 90 kWp, welche auf den begrünten Flachdächern und den südexponierten Fassaden der Lüftungszentralen angebracht ist. Moderne Gebäudeautomation (ca. 10.000 Datenpunkte) unterstützt eine wirtschaftliche Betriebsführung.

Außenanlagen

Die Gestaltung der Außenanlagen orientiert sich weitgehend an naturnahen Prinzipien. Zur Verzögerung des Regenwasserabflusses sind die Flachdächer extensiv begrünt, das gesamte Regenwasser wird gemäß der städtischen Entwässerungssatzung in offenen Mulden und Rigolen auf dem eigenen Grundstück versickert. Waldinseln sind in ein Konzept aus extensiv zu pflegenden Wiesen und Einzelbäumen integriert. Eine Auswahl standortheimischer Pflanzen erfolgte anhand der Liste „Sandachse Franken“.

Das von Wirtschaftshof unterbaute Forum bildet dazu einen urbanen Kontrast. Großformatige Betonplatten im Raster von 50 x 50 cm bestimmen die Ansicht. In die Sichtbetonaufkantung der Pflanztröge sind die Lüftungsgitter zur Entrauchung des Wirtschaftshofs integriert. Sitzbereiche mit Holzbeplankung, ein Wasserlauf und Schatten spendende Bäume sollen sowohl Studierende als auch Besucher zum Verweilen einladen.

Autorin

Bauoberrätin Dipl.-Ing. Architektin
Doris Ostertag
Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg
doris.ostertag@stbaer.bayern.de

Städtebauförderung in Bayern – Impulse durch Modellvorhaben

Rainer Goldstein
Christian Heck
Armin Keller
Ulrike Mannhart

Als "lernende" städtebauliche Instrumente sind die städtebauliche Erneuerung und die Städtebauförderung immer wieder gefordert, ihre Schwerpunkte und Verfahren weiter zu entwickeln und den geänderten Rahmenbedingungen und Aufgaben anzupassen. Die Oberste Baubehörde unterstützt dies traditionell, indem sie Landeswettbewerbe und Bauherrenpreise auslobt, die sich mit unterschiedlichen Themen der Stadterneuerung beschäftigen und diese in den Fokus der Kommunen und der interessierten Öffentlichkeit rücken.

Auch im Rahmen von Modellvorhaben erprobt die Oberste Baubehörde neue Instrumente und Strategien der städtebaulichen Erneuerung. Dabei werden gemeinsam mit ausgewählten Städten und Gemeinden innovative Ideen, Konzepte und Projekte zur Lösung aktueller städtebaulicher Herausforderungen erarbeitet. Alle drei bayerischen Modellvorhaben der Stadterneuerung zielen vor allem darauf ab, in den Stadtquartieren und Ortszentren vielfältige Kooperationen mit privaten Partnern aufzubauen und das Engagement von Bürgern, Wirtschaft, Eigentümern und lokalen Initiativen mit den kommunalen Investitionen und Aktivitäten zu verstärken und zu bündeln.

Kooperationen – Pilotprojekte für die Stadtgesellschaft Modellvorhaben für die „Soziale Stadt“ in Bayern

Aus der Erkenntnis, dass in sozial und wirtschaftlich benachteiligten Quartieren bauliche Verbesserungen allein nicht ausreichen, um positive Quartiersentwicklungsprozesse in Gang zu setzen, wurde 1999 das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ entwickelt. Ziel der Gemeinschaftsinitiative "Soziale Stadt" ist es, mit Hilfe von baulichen, investiven Maßnahmen und sozialen, nicht-investiven Maßnahmen die Lebenssi-

tuation der Menschen zu verbessern und bürgerschaftliche Potenziale zu aktivieren.

Der Bund und die Länder haben in der Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung 2006 die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen der „Sozialen Stadt“ Modellvorhaben für bauliche sowie soziale Projekte durchzuführen, etwa in den Bereichen lokale

ein großer Erfolg waren: Die Kooperationspartner haben im Schnitt mehr als 30 Prozent der förderfähigen Kosten übernommen und so den kommunalen Eigenanteil der teilnehmenden Städte und Gemeinden erheblich entlastet. Darüber hinaus konnten dank der Kooperationspartner viele erfolgreiche Projekte verstetigt werden. Es wird auch zukünftig eine wichtige



Marktplatz mit Treffpunkt im Oberösch, © Melanie Rutherford, Kempten

Ökonomie und der Betreuung von Jugendlichen. Der Finanzrahmen für das Programm „Soziale Stadt“ wurde dafür um zusätzliche Mittel aufgestockt.

Auf dieser Grundlage hat der Freistaat Bayern erstmals 2007 das Modellvorhaben "Kooperationen" aufgelegt. Ziele des Modellvorhabens sind die Entwicklung innovativer Projekte, die den Ausbau von Netzwerken im Quartier unterstützen und die Einbindung weiterer Partner in die Projekte und Prozesse vor Ort stärken. Diese Partnerschaften sollten ein wichtiger Beitrag zur Verstetigung der von der "Sozialen Stadt" eingeleiteten Aufwärtsentwicklung in den Quartieren sein und waren daher vorrangige Fördervoraussetzung. Aufgrund des erfolgreichen Verlaufs des Modellvorhabens folgte 2009 eine zweite Phase.

Aufgrund des Rückgangs der Finanzmittel in der "Sozialen Stadt" und der Streichung der Modellvorhaben durch den Bund wurde "Kooperationen" ein letztes Mal 2011 ausgelobt. Die 28 Projekte dieser dritten Phase wurden Ende 2013 abgeschlossen und befinden sich derzeit in der Evaluierung. Seit 2007 konnten 93 Modellprojekte mit rund 11 Millionen Euro an Finanzhilfen gefördert werden. Bereits jetzt ist erkennbar, dass die Modellvorhaben

Aufgabe in den Quartieren der Sozialen Stadt sein, auch ohne Modellvorhaben Partner für soziale Projekte zu gewinnen und so den Grundstein für eine nachhaltige, integrierte Quartiersentwicklung zu legen.

"Leben findet Innenstadt – öffentlich-private Kooperationen zur Standortaufwertung"

Vor dem Hintergrund anhaltender Strukturprobleme in den Stadt- und Ortszentren initiierte die Oberste Baubehörde im Jahr 2005 mit dem Modellvorhaben „Leben findet Innenstadt – öffentlich-private Kooperationen zur Standortaufwertung“ ein Projekt zur Stärkung innerstädtischer Quartiere.

Im Rahmen von sogenannten Werkstattphasen erprobten im Zeitraum 2006-2008 die aus 46 Bewerbungen ausgewählten zehn Modellgemeinden Bad Neustadt a. d. Saale, Bamberg, Erlangen, Forchheim, Fürstenfeldbruck, Kaufbeuren, Langquaid, Neunburg vorm Wald, Passau und Wunsiedel in ihren Zentren die Möglichkeiten der öffentlich-privaten Zusammenarbeit. Gemeinsam mit den Modellkommunen engagierten sich die lokale Wirtschaft, Haus- und Grundstückseigentümer, Bürgerinnen und Bürgern, Einzelhänd-

ler, Gewerbetreibende und weitere private Akteure in Lenkungs- und Arbeitsgremien und wirkten an der Vorbereitung und Umsetzung konkreter Projekte zur Standortaufwertung mit.

Ein Expertenteam mit Frau Prof. Dr. Krau (Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung, TU München) und Herrn Prof. Dr. Heinritz (Department für Geographie, Ludwig-Maximilians-

Modellvorhaben "Ort schafft Mitte" – Initiative zur Aktivierung von Brachflächen und Leerständen

Die tief greifenden wirtschaftsstrukturellen und demografischen Veränderungen haben Stadt- und Ortszentren vor allem in strukturschwachen und ländlich geprägten Räumen teilweise erheblich geschwächt. Als Folge sind heute vielerorts Gebäudeleerstände,

reisungsterminen vor Ort boten zwei Transferwerkstätten und drei fachöffentliche Veranstaltungen Raum zum Informationsaustausch. Mit FORUM Huebner, Karsten & Partner aus Bremen stand den Modellkommunen ein in Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung erfahrendes Beratungsbüro für die Koordination und die wissenschaftliche Begleitung zur Verfügung.



Neuer Stadtplatz Eggenfelden, © Siegfried Kerscher



Bürgerhaus der Gemeinde Blaibach, © Edward Beierle

Universität München) sowie eine Werkstattassistentin (Schober Architekten und Stadtplaner München) begleiteten das Modellvorhaben. Auf Landesebene unterstützte ein Netzwerk aus dreizehn Institutionen und Verbänden als Kooperationspartner die Initiative. Dieses Netzwerk repräsentierte alle für die Innenstädte und Ortszentren wichtigen Akteursgruppen und beförderte auch auf lokaler Ebene die Aufwertungsprozesse.

Die 2008 veröffentlichten Ergebnisse des Modellvorhabens „Leben findet Innenstadt“ bestätigten, dass die öffentlich-private Standortaufwertung auf freiwilliger Basis ein erfolgreicher Weg ist, um das Profil der Zentren zu stärken und das Investitionsklima deutlich zu verbessern. Die Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben finden bundesweit Beachtung. Insbesondere eine verstärkte finanzielle Beteiligung der Immobilieneigentümer und der örtlichen Wirtschaft an der Standortaufwertung im Rahmen von Investitionen oder eines öffentlich-privaten Projektfonds wurde in der Förderpraxis weiterentwickelt, vor allem im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ mit aktuell mehr als 90 bayerischen Programmgemeinden.

Brachflächen und Infrastrukturdefizite in den zentralen Ortsbereichen vorzufinden. Um in ausgewählten Modellkommunen ein breites Spektrum innovativer Ansätze der Ortsmittenstärkung zu entwickeln, startete die Oberste Baubehörde 2010 das Modellvorhaben „Ort schafft Mitte“.

Welche Bedeutung die Beseitigung der innerörtlichen Leerstandsproblematik gerade für Städte und Gemeinden insbesondere in strukturschwachen Räumen hat, zeigt sich in der großen Resonanz auf die Auslobung des Modellvorhabens. Aus 85 Bewerbungen wurden durch ein Gremium mit Vertretern des Bayerischen Städtetags und des Bayerischen Gemeindetags die Städte Freyung, Kemnath, Röttingen und Schrobenhausen, die Märkte Mitwitz, Schnaittach und Stadtlauringen, die beiden Gemeinden Blaibach und Mertingen sowie die Städte Schwarzenbach a. Wald, Selbitz und Naila im Rahmen der Interkommunalen Zusammenarbeit SSN+ als Modellkommunen ausgewählt.

Während der dreijährigen Laufzeit von "Ort schafft Mitte" fand ein intensiver Erfahrungsaustausch zwischen den Modellkommunen und der Fachöffentlichkeit statt. Neben 40 Be-

Im Rahmen der Städtebauförderungs-fachtagung 2013 in der Modellkommune Freyung fand die Abschlussveranstaltung des Modellvorhabens "Ort schafft Mitte" statt. Dabei wurden die Impulsprojekte der Modellkommunen und der Abschlussbericht des Modellvorhabens "Ort schafft Mitte" vorgestellt. Der Erfolg von "Ort schafft Mitte" ist eng mit dem außerordentlichen Engagement der Modellkommunen und ihrer Bürgerinnen und Bürger verbunden. Das Modellvorhaben belegt, dass auch abseits prosperierender Räume mit Unterstützung der Städtebauförderung insbesondere auch mit neuen modellhaften Instrumenten wie z.B. dem kommunalen Entwicklungsfonds oder kommunalen Förderprogrammen für den innerstädtischen Handel die städtebauliche Erneuerung von Ortsmitten gelingen kann.

Autoren

Bauberrat Dipl.-Ing. Rainer Goldstein
 Bauberrat Dipl.-Ing. Christian Heck
 Ministerialrat Dipl.-Ing. Armin Keller
 Bauberrätin Dipl.-Ing. Ulrike Mannhart
 Oberste Baubehörde
rainer.goldstein@stmi.bayern.de
christian.heck@stmi.bayern.de
armin.keller@stmi.bayern.de
ulrike.mannhart@stmi.bayern.de

Pilot hoch drei – wie Cadolzburg eine Umgehung bekommen könnte

Rainer Popp
Christian Peetz

Der gedankliche Spagat zwischen einer großräumigen Infrastrukturplanung für ein ganzes Netz und der technischen Entwurfs- bzw. Feststellungsplanung für ein konkretes Projekt gelingt der öffentlichen Wahrnehmung selten. Auch in Cadolzburg, einem typischen fränkischen Marktflecken unmittelbar westlich an die Stadt Fürth angrenzend, war das zu beobachten, als der neue Ausbauplan für die Staatsstraßen 2011 veröffentlicht wurde. Der Aufruhr war groß, weil das Thema Ortsumgehung in den Köpfen der Menschen seit langem zu den Akten gelegt worden war und nun vermeintlicher Weise mit dem Projektdossier eine sehr konkrete Linie im Raum stand. Die örtliche, teils heftige Diskussion über den Nutzen und vor allem den Schaden einer Umgehungstraße war nicht mehr einzufangen. Schnell prallten die verschiedenen Interessen aufeinander: Lärm, Gestank und gefährliche Stellen an der Hauptverkehrsstraße contra Flächenverbrauch, Naturzerstörung und Geldverschwendung. Hinzu kommt, dass der erhebliche Binnen-, Ziel- und Quellverkehr einen Gutteil des Verkehrsproblems ausmachen, also selbst produziert ist. Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat in dieser verfahrenen Situation einen runden Tisch vorgeschlagen, um im Sinn einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung mit allen betroffenen und beteiligten Interessensgruppen die Frage nach dem Ob, dem Wo und dem Wie einer Umgehung für die 10.000 Einwohner große Marktgemeinde zu ergründen.

Die Projektwerkstatt

Für den Runden Tisch, der alsbald in „Projektwerkstatt“ umbenannt wurde, waren zunächst grundlegende Fragen zu klären; zuvorderst nach der Zusammensetzung. Das Bauamt als Vorhabensträger sowie Bürgermeister und Marktbaumeister waren selbstredend gesetzte Teilnehmer. Jede Frak-

tion des Gemeinderats hat ein Mitglied entsandt, ebenso Verbände wie Bund Naturschutz und Bauernverband. Über den Gemeinderat gelang es, ansonsten nicht organisierte Bürgerinnen und Bürger – sei es lärmgeplagte Anwohner oder bürgerschaftlich engagierte Persönlichkeiten – für die Projektwerkstatt zu gewinnen. Je-

Verhaltensregeln geben den Rahmen für die Treffen, Diskussionen und Entscheidungen. Die verbindliche und abschließende Entscheidung wird die Bürgerschaft erst nächstes Jahr treffen. Daher – und auch um Lagerbildung und Fronten zu vermeiden, finden in der Projektwerkstatt keine Abstimmungen statt. Das Miteinander ist



Die Cadolzburg mit noch erhaltenen Bauteilen aus dem 13. Jahrhundert wurde nach und nach von einer Verwaltungs- zur Jagdresidenz mit allem damaligen Komfort umgebaut, © Markt Cadolzburg

des Mitglied hat einen benannten Vertreter; die Sitzungen sind öffentlich.

Diese Ausgewogenheit galt es auch in anderen organisatorischen Dingen umzusetzen. Oft hat die Gruppe sich Freitagabend getroffen. Da sind dann die Kühe gefüttert und die Wochenpendler wieder zu Hause in ihrem Heimatort. Rechtzeitige Einladung und ein ordentlicher Tagungsraum sind zudem eine Selbstverständlichkeit. Für einen geregelten Ablauf und den höflichen Umgang untereinander sorgt ein Moderator. Diese Aufgabe hat ein Kollege von der Regierung von Mittelfranken übernommen.

Zweck und Aufgabe der Projektwerkstatt ist es, den Fachplanern Input für die Grundlagenermittlung zu liefern und die erarbeiteten Informationen so zu transportieren, dass sich die Menschen in Cadolzburg eine Meinung bilden können, um im Frühjahr 2015 über das Projekt zu entscheiden. Dazu bringt das Bauamt grundlegende Informationen ein und beauftragt Gutachten wie Verkehrsuntersuchung oder Umweltverträglichkeitsstudie. Transparenz soll durch die öffentlichen Sitzungen und vor allem durch den Internetauftritt entstehen. Klare Spiel-

geprägt durch höflichen, aber offenen Meinungs austausch.

Besonders hervorzuheben ist, dass es bei dieser Bürgerbeteiligung tatsächlich zu einer ergebnisoffenen Entscheidung über das Projekt insgesamt kommt. Bei vielen anderen Projekten ist diese freie Grundsatzentscheidung – schon aus gesetzlichen Gründen – nicht gegeben. Die Bürgerinnen und Bürger können sicher sein, dass der Freistaat Bayern ihre Entscheidung voll und ganz respektiert und keine Straße gegen den örtlichen Willen plant und baut. Der Vorhabensträger hat sich lediglich vorbehalten, Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung einzustellen, falls technische, rechtliche oder finanzielle Gründe es unmöglich machen, das Projekt in der von den Bürgern gewünschten Form zu realisieren.

Der Internetblog

Besonders die Bereitstellung von Informationen sowie die Möglichkeit der Meinungsäußerung und öffentlichen Diskussion runden die Projektwerkstatt ab. Die eigens dafür von der Zentralstelle für Informationssysteme „designte“ Internetseite www.projektwerkstatt-cadolzburg.bayern.de

stellt der Öffentlichkeit neben allgemeinen Informationen zum Planungsprozess sowie zur Projektwerkstatt alle erarbeiteten Untersuchungen und Inhalte offen und transparent zur Verfügung. Über den Blog haben die Besucher der Website die Möglichkeit, bestimmte Beiträge zu kommentieren. Zudem können die Besucher je-

Daten sehr spärlich verwendet. Bei durchschnittlich 13.300 Seitenaufrufen pro Monat zwischen Oktober 2013 und Juni 2014, was auf ein großes Interesse für die Seite schließen lässt, ist der Diskussions- und Beteiligungsdrang bisher sehr spärlich: Sechs Kommentaren stehen 448 aussortierte Spam-Einträge gegenüber. Die

springt, sobald das Verkehrsgutachten vorgestellt wird und die Umweltverträglichkeitsstudie mögliche Trassen bzw. -korridore liefert, was im Oktober oder November 2014 der Fall sein wird.

Der Arbeitskreis Landschaftsgestaltung

Neben Projektwerkstatt und Weblog ist auf Initiative der Obersten Baubehörde hin der AK Landschaftsgestaltung das dritte Pilotverfahren im Bunde. Er soll die weitere Planung beratend begleiten und die gestalterische Qualität der landschaftlichen und städtebaulichen Einbindung verbessern. Mitglieder sind zwei Freiberufler – ein Professor für Landschaftsarchitektur und eine Städtebau-Professorin, zwei hauptamtliche Vertreter für Natur- und Denkmalschutz sowie der Marktbaumeister. Die organisatorischen Dinge erledigt das Bauamt.

Der Arbeitskreis richtet seinen Blick nicht nur nach außen in die Landschaft, sondern auch nach innen hinein in den Ort selbst. So wird den Cadolzburgern unabhängig und konzeptionell aufgezeigt, welche gestalterischen Potenziale in ihrem Markt schlummern und inwieweit diese gehoben werden können, wenn der Durchgangsverkehr herausgenommen wird. Die im Krieg bis auf die Grundmauern herunter gebrannte mittelalterliche Hohenzollernburg ist, zumindest was die äußere Hülle angeht, durch den Freistaat bis 2007 wieder aufgebaut worden. In den nächsten Jahren sollen auch die noch leeren Innenräume ausgestaltet und gefüllt werden und so eine „Erlebnisburg“ mit großer Anziehungskraft entstehen. Cadolzburg ist für Städter und Touristen ein traditionelles Ausflugsziel, dessen Attraktivität durch die „neue“ Burganlage noch weiter gestärkt wird. So wird die Vision von der nachhaltigen Aufwertung des Ortskerns sicherlich auch ein weiches Kriterium bei der Entscheidung über die Umgehungsstraße sein.

Unsere Erfahrungen

Es gibt nichts Gutes – außer man tut es. Das Aufflammen der Diskussion über Sinn und Nutzen einer Umgehungsstraße für Cadolzburg konnten wir mit den üblichen Kommunikationsanstrengungen nicht in den Griff bekommen. Erst mit der Projektwerkstatt gelang es, das Vertrauen der Bevölkerung und der Presse aufzubauen und in eine sachliche Debatte einzu-



Der Markt Cadolzburg liegt auf einem markanten Höhenrücken und unterbricht den Fürther Stadtwald
© Nürnberg Luftbild



Selbst eine Straße planen? Da ist guter Rat teuer!

dem Mitglied der Projektwerkstatt über ein Kontaktformular eine Nachricht per E-Mail zukommen lassen.

Diese Möglichkeit wurde bisher in Ermangelung von wirklich diskussionwürdigen Informationen und

wenigen, dann auch veröffentlichten Kommentare waren zudem hauptsächlich Anregungen der Mitglieder zu den bisherigen Sitzungen.

Wir erwarten allerdings, dass diese moderne Kommunikationsform voll an-

steigen. Dazu war eine gehörige Portion Vermittlungsarbeit notwendig. Auch mussten wir lernen, wie schwierig es ist, die Perspektive zu wechseln und Verständnis für die eigentlichen Befindlichkeiten, Wünsche und Ängste hinter den vermeintlich klaren Belangen der Menschen vor Ort aufzubringen.

Ähnlich aufwändig und nur nach und nach konnten wir die Mitglieder der Projektwerkstatt überzeugen, dass sich der Freistaat bei diesem Projekt verbindlich an die Entscheidung, die nicht von oben herab, sondern im Ort selbst getroffen wird, auch halten wird. Daneben konnten wir feststellen, dass uns Straßenbauern die so selbstverständlichen Abläufe und Zeitspannen sowie Inhalt und Tiefe der Planung immer wieder erläutert und vermittelt werden müssen. Die Projektwerkstatt ist lediglich eine – wenn auch höchst umfassende – Form, die Entscheidung für das Projekt, für den eigentlichen Start des Planungsverfahrens zu schaffen. Spätestens seit Stuttgart 21 weiß man, dass so frühe Entscheidungen erst nach vielen Jahren in der Bevölkerung ankommen. Eben dann, wenn es akut wird, wenn die Betroffenheit sicht- und spürbar wird.

„Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung“ ist ein weites Feld, das intensiv mit den passenden Geräten und Maschinen bestellt werden will. Nur mit den richtigen, ortsangepassten Werkzeugen und Methoden kann ein Dialogverfahren Früchte tragen. Zuvorderst sollte man sich klar darüber werden, wie weit die Beteiligung gehen kann. Sollen die Bürgerinnen und Bürger sowie die Verkehrsteilnehmer lediglich informiert werden oder ist da mehr drin? Die nächste Stufe der Beteiligung nennt die Wissenschaft „Konsultation“. Mit solchen Verfahren werden die Bürger quasi als Berater am Projekt beteiligt. Heraus kommen dann zum Beispiel Bürgergutachten, die Belange, Wünsche und Ängste moderiert zusammenfassen und dem Planer so hilfreiches Wissen und Hintergrundinformationen bringen. Am weitesten, so wie hier die Projektwerkstatt, gehen Kooperationsverfahren, wo wir Planer nicht nur die Meinung einholen, sondern auch tatsächlich Mitsprache gewähren.

Bei einer Sitzung haben wir die Mitglieder mögliche Umgehungstrassen selber entwerfen lassen. An fünf

Planungstischen entwickelten und diskutierten sie ihren eigenen Strich in der Landschaft. Zunächst etwas zurückhaltend, dann aber mit Leidenschaft und Verve wurde wie im richtigen Planer-Leben um die konkrete Lage der Trasse und jedes Detail gerungen. Für uns war es spannend und überraschend zugleich, miterleben zu können, wie verantwortungsvoll und sorgfältig hier abgewogen wurde.

Um die Internetseite samt Blog aufzubauen und zu betreiben, fehlen uns am Bauamt Kapazität und Kompetenz. Gerade die Straßenbauverwaltung sollte sich überlegen, für diese immer wiederkehrende Aufgabe eine Vorlage, das heißt ein Grundgerüst für eine Projekt-Website zentral und professionell zu erstellen, die dann von jedem Bauamt oder jeder Direktion unkompliziert mit einem konkreten Projekt gefüllt werden kann.

Fazit zur Halbzeit

Bürgerbeteiligung ist schön und gut – aber das Projekt muss von der Beschaffenheit, der Größe und dem Stand her eben auch passen. Außerdem muss sich der Vorhabensträger vorher bewusst sein, was er zu bieten hat. Nur wenn diese Geschäftsgrundlagen klar und allen Beteiligten vermittelt sind, kann die frühzeitige Bürgerbeteiligung gelingen und bleibt keine bloße gesetzliche Pflichtübung. Nur mit Vertrauen und Glaubwürdigkeit kann, wenn überhaupt, für das Beteiligungsverfahren selbst und für das Projekt an sich breite Akzeptanz erzielt werden.

Die Projektwerkstatt geht im Herbst in die heiße Phase. Dann müssen Verkehrsprognose und Planungsfälle, Widerstandskarten und Trassenkorridore, Chancen und Risiken für Markt und Landschaft diskutiert und die Entscheidung vorbereitet werden – es bleibt spannend! Abschlussbericht folgt.

Autoren

Baudirektor Dipl.-Ing. Rainer Popp
Bauberrat Dipl.-Ing. Christian Peetz
Staatliches Bauamt Nürnberg
rainer.popp@stban.bayern.de
christian.peetz@stban.bayern.de

Ein Stück Identität bewahren

Generalsanierung des Wohn- und Geschäftshauses Kronacher Str. 6 in Naila, Oberfranken

Alexander Zeller

Die Stadt Naila liegt im westlichen Landkreis Hof ca. 10 Kilometer von der ehemaligen innerdeutschen Grenze zu Thüringen entfernt. Das Mittelzentrum zählt rund 7.800 Einwohner und ist, wie viele Städte und Gemeinden in der Region stark vom Zusammenbruch ganzer Industriezweige und den damit einhergehenden Bevölkerungsverlusten betroffen. Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind im Stadtbild deutlich spürbar und zeigen sich durch zahlreiche Leerstände, oft an städtebaulich herausragenden Stellen.

Ein prägender Baustein

Das Anwesen in der Kronacher Straße 6 sticht mit seiner prominenten Lage, an einer der Hauptgeschäftsstraßen Nailas, deutlich aus dem Gefüge des Ortskerns hervor. Markant schiebt sich das Gebäude in die Straßenkreuzung am südöstlichen Eingang des Ortszentrums und definiert mit seiner Giebelseite den Straßenraum. Die Nordfassade begrenzt die schmale Karlsgasse, die in den historischen Stadtkern und schließlich zum Marktplatz führt. Das Untergeschoss vermittelt zwischen dem höher gelegenen Niveau der Karlsgasse und der, in einem südlichen Bogen abfallenden, Kronacher Straße. Es steht außer Frage: Das imposante dreigeschossige Bauwerk mit seinem wuchtigen Natursteinsockel an der Südfassade hat ortsbildprägendem Charakter und blickt zudem auf eine lebhafte Geschichte zurück.

Das genaue Baujahr des Gebäudes ist nicht bekannt. Da die Stadt jedoch 1862, bei einem Großbrand, fast bis auf die Grundmauern niederbrannte, ist zu vermuten, dass die oberen Stockwerke danach auf dem übriggebliebenen Gewölbe neu aufgebaut wurden.

In den folgenden Jahrzehnten wurde mehrmals auf-, an-, und umgebaut. Eine erste größere Erweiterung fand

1907 statt. Bis in die 1960er Jahre hinein beherbergte das Gebäude die Gaststätte "Kulmbacher Hof" und eine Metzgerei und wurde schließlich, nach der Insolvenz der Eigentümer, von der Bürgerbräu Naila erworben. Nach einem umfassenden Umbau wurde der "Bürgerbräukeller" 1969 neu eröffnet und bot, neben den Gast-

venzen der Bürgerbräu Naila schließlich zum Verkauf stand. Im Januar 2011 erwarben die Eheleute Marco und Michaela Hader das Objekt direkt neben ihrem eigenen Wohnhaus in der Nailaer Innenstadt, das sie bereits 2004 gekauft und saniert hatten.

Die neuen Eigentümer konnten das Gebäude vor dem Kauf nicht von

kleinen Wohnungsgrundrisse machten eine umfassende Sanierung und Modernisierung unausweichlich.

Nutzung

Vor der Sanierung standen die Überlegungen an, welche Nutzung in dem Gebäude untergebracht werden soll. Die Gaststätte im Untergeschoss zu modernisieren, erwies sich für die Bauherren schnell als wirtschaftlich nicht tragfähig. Deshalb entschied man sich, die nachträglichen Anbauten abzureißen und das zur Kronacher Straße ebenerdige Untergeschoss als Büroeinheit auszubauen. Die ehemals als Gästezimmer und Pächterwohnung genutzten Obergeschosse sollten eine umfangreiche Modernisierung erfahren und zu drei Wohneinheiten, je eine pro Geschoss, umgebaut werden. Diese Nutzungsmischung barg nach Ansicht der Eigentümer kein großes Risiko, da vor allem der Wohnungsmarkt in Naila im Hinblick auf einen qualitativ hochwertigen Ausbau und zeitgemäßer Ausstattung nur mit einem sparsamen Angebot ausgestattet ist. Aber auch das Deckengewölbe des Untergeschosses stellt mit seinem außergewöhnlichen Ambiente ein Alleinstellungsmerkmal für die Büroeinheit dar, so dass eine dauerhafte Vermietung aussichtsreich erschien.

Architektur

Da die äußere Erscheinung unter den sukzessiven Erweiterungen deutlich gelitten hatte und die geplanten Nutzungen bei der bestehenden Gebäudetiefe nicht ausreichend zu belichten waren, wurde das Gebäude, unter der Leitung des Architekturbüros Hüttner aus dem oberfränkischen Lichtenberg, auf seine ursprüngliche Kubatur zurückgebaut. Auf der gewonnenen Fläche entstanden fünf PKW-Stellplätze für die Wohnungen und das Büro entlang der Straße und eine attraktive Rasenfläche, die sich nun als grüner Teppich zwischen das neugestaltete Gebäude und die benachbarten Grundstücke legt.

Beim Umbau des Innenraumes waren im Erdgeschoss die geringsten Änderungen notwendig. Das Gewölbe der Büroeinheit im nördlichen Teil wurde saniert, die Räume mit Fußbodenheizung ausgestattet, ein hochwertiger Parkettboden verlegt und bodentiefe Fenster eingebaut, die den



Die Kronacher Straße 6 vor der Sanierung, © Marco Hader



Gebäude nach der Sanierung, © Hüttner Architekten

räumen im Untergeschoss, mehreren Gästezimmern und einer Pächterwohnung Platz.

Leerstand und Verkauf

Nach der Aufgabe des Gaststättenbetriebes folgte ein langjähriger Leerstand, bis das Gebäude mit der Insol-

innen besichtigen. Doch was von außen bereits zu erahnen war, bestätigte sich mit dem ersten Betreten: Der Zustand des Gebäudes ließ eine Neuvermietung weder zu Wohn- noch zu Gewerbebezwecken zu. Sowohl die unzeitgemäße Ausstattung als auch die energetischen Mängel und die

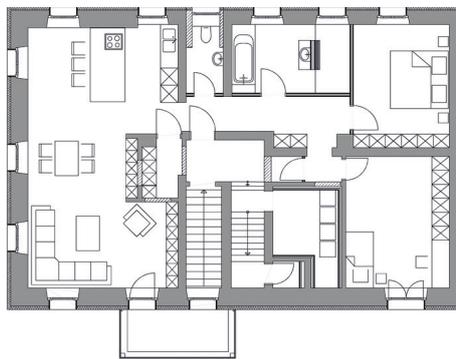
Blick auf den Garten freigeben. Im südlichen Teil sind die Kellerräume der obenliegenden Wohnungen, ein Bad für das Büro sowie die Haustechnik untergebracht. Ein neuer "Mittelrisalit" in Stahl-Holz-Konstruktion dient im Erdgeschoss als Windfang. In den Obergeschossen nimmt dieser die Freisitze der neuen Wohnungen auf. Der Modernisierungsaufwand in den Obergeschossen war deutlich höher als im unteren Geschoss. Die aus heutiger Sicht zu kleinen Gästezimmer und Apartments wurden zu drei Wohnungen mit jeweils drei bis vier Zimmern und 100 bis 114 m² Wohnfläche zusammengefasst. Hierfür mussten die Raumzuschnitte an vielen Stellen verändert werden. Mehrere tragende Wände wurden durch Unterzüge ersetzt und eine neue Erschließungstreppe eingebaut, die den heutigen Brandschutzvorschriften entspricht. Entstanden sind großzügige, offene Wohnungsgrundrisse mit hochwertigen Materialien wie zum Beispiel Echtholzparkett. Hervorzuheben sind die modernen Bäder, die in Ausstattung und Materialwahl deutlich über dem Standard im öffentlich geförderten Wohnungsbau liegen. Doch nicht nur die Grundrisse und die Ausstattung entsprechen mittlerweile den heutigen Ansprüchen, auch das energetische Niveau wurde mit der Sanierung zum Effizienzhaus 85 auf den aktuellen Stand gebracht. Das Dach wurde gedämmt und die Fassade erhielt ein Wärmedämmverbundsystem sowie neue Fenster. Die Energie für Heizung und Warmwasserbereitung liefert eine Holzpelletanlage.

Bauzeit und Kosten

Nach der Förderzusage durch das Sachgebiet Wohnungswesen der Regierung von Oberfranken im Dezember 2011 und dem Abschluss einer Sanierungsvereinbarung des Ehepaars Hader mit der Stadt Naila für Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung, wurde im April 2012 mit der Sanierung begonnen. Bereits zum 1. Dezember 2012 konnten sowohl die drei Wohneinheiten als auch die Gewerbeeinheit bezogen werden, die Außenanlagen wurden 2013 fertiggestellt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme beliefen sich, ohne Grunderwerb, auf rund 480.000,- Euro und konnten über

das Bayerische Modernisierungsprogramm mit Darlehen von insgesamt 301.700,- Euro gefördert werden. Der Abbruch der Anbauten sowie die Gestaltung der Außenanlagen wurde, nachdem das Grundstück innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Altstadt" der Stadt Naila liegt und den Zielen des Modellvorhabens "Ort schafft Mitte" entsprach, mit Städtebauförderungsmitteln des Bundes und des Freistaats Bayern in Höhe von insgesamt 33.600,- Euro bezuschusst. Davon wurde ein Anteil von 20% durch die Stadt Naila getragen.



Grundriss der Wohnung im 1. Obergeschoss
© Hüttner Architekten

Ein Stück Geschichte

Das Vorhaben stellt bei einer festgesetzten Miete von 4,30 €/m² sicher kein Anlageobjekt dar, so dass seine Umsetzung vor allem dem Engagement von Privatleuten zu verdanken ist, die nicht alleine den Renditezwängen eines gewerbsmäßigen Investors unterliegen. Das Ehepaar Hader hat die städtebauliche und baukulturelle Bedeutung der Kronacher Straße 6 erkannt und das Gebäude mit viel Hingabe und unter einem hohen Aufwand an Eigenleistung erhalten. Sie konnten somit einen wichtigen Baustein der Innenstadt in ihrer direkten Nachbarschaft retten und gleichzeitig ihr eigenes Wohnumfeld deutlich aufwerten. Die Eheleute Marco und Michaela Hader haben ein Stück Nailaer Geschichte und Identität nachhaltig gesichert und einen zentralen Baustein der Innenstadt vor dem Verfall bewahrt.

Autor

Baurat Dipl.-Ing. Alexander Zeller
Regierung von Oberfranken
alexander.zeller@reg-ofr.bayern.de

Gemeinde-Allianz Hofheimer Land e.V.

Modellhafter Ansatz zur Gestaltung des demographischen Wandels im ländlichen Raum in Unterfranken

Manfred Grüner

Im Zeichen des demographischen und wirtschaftlichen Wandels werden der zahlenmäßige Rückgang der Bevölkerung und der Prozess der „Überalterung“ fortschreiten. Nach den Bevölkerungsvorausberechnungen des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung wird hiervon der ländliche Raum überproportional betroffen sein. Damit drohen weiter zunehmende Funktionsverluste und Leerstände, insbesondere in den Stadt- und Ortszentren - wichtige Orte der Identifikation für die Bürgerschaft und die Visitenkarte eines Ortes! Um dies zu verhindern müssen sich die Kommunen den Herausforderungen aktiv stellen und dabei erkennen, dass es sinnvoll und notwendig ist, über kommunale Grenzen hinweg zusammenzuarbeiten und sich zu Allianzen zusammenzuschließen. Es geht darum, Kräfte zu bündeln und somit Synergien zu nutzen, wie dies auch das unterfränkische Beispiel der Gemeinde-Allianz „Hofheimer Land“ im Landkreis Haßberge zeigt.

Zu der interkommunalen Allianz „Hofheimer Land“ hatten sich bereits im Juli 2007 sieben Kommunen (Stadt Hofheim i. Ufr., Aidhausen, Bundorf, Burgpreppach, Ermershausen Maroldsweisach und Riedbach) mit insgesamt 16.423 Einwohnern in 52 Stadt-/Orsteilen zusammengeschlossen. Dies erfolgte in dem Bewusstsein, sich in einem breiten interkommunalen Dialog, unter intensiver Einbeziehung der Bürger, dem demographischen Schrumpfungs- und Überalterungsprozess (-15% Bevölkerung bis 2008 – 2028 errechnet) zu stellen.

Interkommunales Flächenmanagement

Ziel der Allianz war zunächst den bestehenden und drohenden Leerständen in den Ortskernen über die Erarbeitung eines Gebäude- und Flächenmanagements, entgegenzuwirken. Mit Hilfe der Flächenmanagement-Datenbank

des Landesamts für Umwelt wurde neben der Erfassung von Leerständen und klassischen Baulücken auch die Beschaffenheit der Gebäude analysiert, sowie die Verkaufsbereitschaft der Eigentümer abgefragt. Bereits seit 2008 werden so die Innenentwicklungspotentiale innerhalb der Allianz dokumentiert, ausgewertet und konsequent auf dem laufenden Stand gehalten. Über die Online-Leerstands Börse der Allianz können zudem verkaufsbereite Eigentümer ihre Immobilie vermarkten.

der Allianzgemeinden, realisiert wurde. Zusätzlich wird Bauwilligen eine kostenlose Erstberatung durch einen Architekten angeboten. Seit Beginn der Förderungen wurden so über 150 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. 700.000 € bewilligt.

„Kleinere Städte und Gemeinden“ – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“

Im Jahr 2010 konnte die Allianz in das damals neue Bund-Länder-Städ-

einzelnen Themenfeldern, Gespräche mit Bürgermeistern und Verwaltung, öffentliche Bürgerveranstaltungen, thematische und gemeindliche Arbeitskreise, sowie Leitprojektwerkstätten.

Auf organisatorischer Ebene koordinierte eine übergeordnete Lenkungsgruppe, die sich aus den Bürgermeistern der Allianzgemeinden, Verwaltung, dem LEADER-Management Haßberge und der Regierung von Unterfranken (Städtebauförderung)



Interkommunales Bürgerzentrum der Allianz Hofheimer Land
© Gemeinde-Allianz Hofheimer Land



Lenkungsgruppe der Allianz Hofheimer Land im Sommer 2013
© Gemeinde-Allianz Hofheimer Land

Auf dieser Grundlage und in dem Bewusstsein, dass in der Schrumpfungregion jeder Siedlungsneubau einen Leerstand im Altort bedingt, wurden zudem ausgewiesene Baulplätze am Ortsrand konsequent zurückgenommen. Auf diese Weise konnten in den letzten fünf Jahren ca. 80 innerörtliche Baulücken bzw. Leerstände die über 12 Monate leer standen, an interessierte Bauwerber vermittelt werden.

Allianzweites kommunales Altort-Förderprogramm

Um das Bauen im Altort zu erleichtern und hierzu einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, wurde im Jahr 2008 innerhalb der Allianz ein kommunales Förderprogramm aufgelegt, das einen Zuschuss von bis zu 15.000 € für Investitionen in den Altortbereichen bietet. Das Hofheimer Land war damit die erste Allianz in Unterfranken, in der ein solches Förderprogramm auf interkommunaler Ebene, allein getragen über kommunale Haushaltsmittel

tebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ aufgenommen werden, nachdem die Gemeindeallianz genau den dort geforderten Kriterien entsprach. Seitdem wird die Gemeinde-Allianz Hofheimer Land gemeinsam von der Regierung von Unterfranken und dem Amt für Ländliche Entwicklung fachlich begleitet und finanziell unterstützt. So auch die Erarbeitung eines „Überörtlichen, Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes mit städtebaulicher Vertiefung zur Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge“, die von der Leitkommune Stadt Hofheim i. Ufr. beantragt und der Eigenanteil unter den Allianzkommunen entsprechend der Einwohnerzahl aufgeteilt wurde. Über die beauftragte Bürogemeinschaft IPU - Ingenieurbüro für Planung und Umwelt mit UmbauStadt GbR kamen dabei verschiedene methodische Ansätze zum Einsatz: Expertengespräche mit lokalen und regionalen Akteuren zu den

sowie dem Amt für Ländliche Entwicklung zusammensetzt.

Neben einer Vielzahl von lokalen Projekten, wurden von der Lenkungsgruppe regional bedeutsame Leitprojekte benannt, wovon bereits einige Projekte schon umgesetzt werden konnten.

Interkommunales Bürgerzentrum

Kernstück bildet dabei der Umbau des ehemaligen Rentamtes „Marktplatz 1“ in der Stadt Hofheim i. Ufr. zu einem interkommunalen Bürgerzentrum. Das Gebäude, das über das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ mit 828.000 € bezuschusst werden konnte, ist seit Herbst 2013 eine zentrale Anlaufstelle mit verschiedenen Service- und Dienstleistungsangeboten für alle Bürgerinnen und Bürger der Allianzkommunen – einschließlich einer Dauerausstellung „Bauen im Bestand“ in der angrenzenden Remise. Dort ist auch der Sitz des Allianzmanagers.

Netzwerke aktiver Nachbarschaftshilfe

Hier von ausgehend wird zur Sicherung des sozialen und kulturellen Lebens in dem Allianzgebiet ein Netzwerk von Bürger- und Dorfgemeinschaftshäusern in ehemals leerstehenden Gebäuden aufgebaut. Von den elf geplanten Einrichtungen sind bereits fünf umgesetzt und zwei weitere im Bau. Drei dieser Bürgerhäuser, nämlich in Rügheim (Stadtteil Hofheim i. Ufr.), Kimmelsbach (OT Bundorf) und in Mechenried (OT Riedbach) wurden über Mittel der Städtebauförderung unterstützt. Die anderen Dorfgemeinschaftshäuser werden über Mittel der Dorferneuerung gefördert. Als Raum für Ehrenamt, als Kontaktstelle und als Veranstaltungs- und Versammlungsraum für die verschiedenen Akteure vor Ort leisten die Bürgerhäuser einen wichtigen Beitrag. Angebote wie z.B. gemeinsame Mittagessen für Senioren, Schulkinderbetreuung oder temporäre Räumlichkeiten für Ärzte bzw. Physiotherapeuten werden von der Dorfgemeinschaft mitinitiiert und getragen. Dies ist auch das Erfolgsrezept der über Eigeninitiative der Bürgerschaft entstandenen Dorfläden in Aidhausen und Kleinsteinach, die zwischenzeitlich nicht nur dem Erhalt der Nahversorgung in Ortsmitte dienen, sondern auch einen wichtigen sozialen Ankerpunkt für die Bewohner in den Dörfern darstellen.

Um die Hilfe in der Nachbarschaft weiter zu fördern wurde zudem mit dem „Bürgerservice Hofheimer Land“ ein Netzwerk organisiert, um ehrenamtlich kleine Alltagshilfen flächendeckend im Allianzgebiet anbieten zu können. Besonders älteren und weniger mobilen Bewohnerinnen und Bewohnern fällt es so leichter sich vor Ort zu versorgen und möglichst lange im gewohnten Umfeld selbstbestimmt wohnen zu können.

Verstetigung

Nach den intensiven Bestrebungen der Region nachhaltige Entwicklungsprozesse anzustoßen, war es notwendig diese interkommunale Zusammenarbeit auch zu verstetigen. Hierbei sind insbesondere zwei Maßnahmen hervorzuheben:

- der Zusammenschluss als „Gemeinde-Allianz Hofheimer Land e.V.“

- die Etablierung eines professionellen Allianzmanagements

Der Allianzmanager Herr Tobias Alt, mit Sitz in der Geschäftsstelle im interkommunalen Bürgerzentrum in Hofheim i. Ufr., ist seitdem Ansprechpartner für alle Fragen der Hofheimer Allianz, dessen Aufgabenfeld von der Koordination ehrenamtlicher und nachbarschaftlicher Dienstleistungen, über Öffentlichkeitsarbeit bis hin zur Begleitung und Umsetzung konkreter Allianzprojekte reicht.

Fazit

Der Prozess des demographischen Wandels ist bekanntlich irreversibel – dessen Folgen jedoch gestaltbar. Die Kommunen im Hofheimer Land zeigen beispielhaft auf, dass es auch in peripheren Regionen möglich ist, aus eigener Kraft erfolgreiche Aktivitäten zur Bewältigung des demographischen Wandels in die Wege zu leiten. Das Zusammenwirken von kommunaler Initiative und bürgerschaftlichem Engagement mit Unterstützung durch staatliche Verwaltungen und Fördermittel ist das Erfolgsrezept im Hofheimer Land und hat hierbei Modellcharakter. Nicht zuletzt ist dieser Erfolg auch dem persönlichen Engagement der Bürgermeister zu verdanken, die die Innenentwicklung zur „Chefsache“ machten. Hervorzuheben ist dabei Herr Wolfgang Borst, 1. Bürgermeister der Stadt Hofheim i. Ufr. und Vorsitzender der Hofheimer Allianz, der durch seinen großen Einsatz und seine Überzeugungskraft den Prozess erst in Gang brachte. Durch die Vereinsgründung, die zwischenzeitliche Bildung von Netzwerken mit Unterstützung und Koordination bürgerschaftlichen Engagements unter Federführung eines vor Ort präsenten Allianzmanagers, ist zudem die Fortführung dieses Prozesses auch weiterhin gesichert. Zurecht wurde der Allianz Hofheimer-Land für ihre umfassende Leistungen zur Stärkung des ländlichen Raums mit dem Bayerischen Staatspreis 2014 für Land- und Dorfentwicklung ausgezeichnet.

Weitere Informationen finden Sie auf www.hofheimer-land.de.

Autor

Ltd. Baudirektor Manfred Grüner
Regierung von Unterfranken
manfred.gruener@reg-ufr.bayern.de

Bauliche Nachrüstung des Tunnels Farchant

Stephan Geuder

Ausgangssituation

Die unerwartet dramatisch verlaufenden Brandunfälle im Montblanc-Tunnel (1999), im Tauerntunnel (1999) und im Gotthard Tunnel (2001) mit bis zu 40 Todesopfern zeigten, dass das



Vortriebsarbeiten für den Querschlag 1

Ereignis „Tunnelbrand“ bei der Konzeption und dem Betrieb von Straßentunneln bis dahin nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Die Hauptursachen für die vielen Todesopfer wurden von der international besetzten Fachwelt wie folgt aufgezeigt:

- a) LKW-Brände entwickeln sich extrem schnell.
- b) Der Brandherd mit Temperaturen von über 1000 °C ist für die Rettungskräfte unzugänglich.
- c) Es wird eine große Menge an giftigen Brandgasen freigesetzt.

Im Ergebnis zeigt die Analyse, dass neben der Prävention zur Vermeidung von Tunnelbränden vor allem die mögliche Selbstrettung im Brandfall die oberste Priorität haben muss.

Die „EU-Tunnelrichtlinie, Ausgabe 2004“ und die darauf aufbauende nationale „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006“ haben das Ziel die ermittelten Sicherheitsdefizite zu minimieren.

Umfang der Nachrüstung

Noch im Jahr 2001 wurde dem Tunnel Farchant bzgl. seiner Sicherheitsstandards beim ADAC Tunneltest 2001 die

Note „sehr gut“ erteilt und der Tunnel im europaweiten Vergleich zum Testieger gekürt.

Um weiterhin die größtmögliche Sicherheit gewährleisten zu können wird der Tunnel sowohl baulich, wie auch betriebstechnisch auf das aktuelle Sicherheitsniveau hochgerüstet.

Kernstück der Maßnahme ist die Herstellung von vier zusätzlichen Rettungsquerschlägen zwischen den beiden Tunnelröhren. Damit halbiert sich der Flucht- und Rettungswegabstand

Die beiden Röhren sind im Abstand von ca. 600 m mit insgesamt drei Querschlägen verbunden. Gegenüber den Querschlägen sind an den Außenseiten Pannenbuchten angeordnet. Im Abstand von 150 m befinden sich Notrufstationen, die in den Tunnelaußenwänden integriert sind.

Die Tunnellüftung ist im Regelbetrieb als Längslüftung mittels Strahlventilatoren konzipiert. Im Brandfall erfolgt zusätzlich eine Rauchabsaugung über einen oberhalb der Zwi-

die vorhandenen Rettungsquerschläge gleichzeitig als Flucht- und Rettungsweg für die Verkehrsröhre genutzt werden kann. Der Bauablauf für die unterschiedlichen Gewerke der baulichen und betriebstechnischen Nachrüstung ist bereits in der Ausschreibungsphase detailliert aufeinander abzustimmen.

Errichtung der vier zusätzlichen Rettungsquerschläge

Die neuen 7 bis 31 m langen begehbaren Rettungsquerschläge werden in



Herstellen der Abdichtung und des Solgewölbes



Herstellen der Innenschale mittels Schalwagen

zwischen den drei bereits bestehenden Querschlägen. Sämtliche Querschläge erhalten Brandschotts und Türen, die im Brandfall die Ausbreitung von Rauch und Feuer in die nicht betroffene Röhre verhindern. Eine helle Beschichtung der Tunnelwände wird die Sichtverhältnisse im Tunnel verbessern und die Dauerhaftigkeit der Innenschale erhöhen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Erneuerung von 430 Kabelzugschachtabdeckungen.

Bestandsbauwerk

Der rund 2,4 km lange zweiröhrige Tunnel ist Bestandteil der Ortsumfahrung Farchant im Zuge der B 2neu, die nach fünfjähriger Bauzeit im Jahr 2000 unter Verkehr genommen werden konnte.

Beide Röhren weisen zwei Fahrstreifen mit beidseitigen Notgehwegen auf. Während die nördlichen 0,6 km des Tunnels als Rechteck- bzw. Gewölbequerschnitt in offener Bauweise erstellt werden konnten weist der daran angrenzende 1,8 km lange südliche Tunnel einen Gewölbequerschnitt auf, der in bergmännischer Bauweise hergestellt wurde.

schendecke liegenden Lüftungskanal zu einem zentralen Lüftungskamin in Tunnelmitte.

Baudurchführung

Die Nachrüstarbeiten finden in zwei Hauptbauphasen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs statt. Lediglich punktuelle Nachsperrungen sind möglich. Hierzu muss der Verkehr auf je einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung reduziert werden. Während der Verkehr in der einen Tunnelröhre im Gegenverkehr (Verkehrsröhre) geführt wird, laufen in der anderen Röhre (Bauröhre) die Bauarbeiten.

Im Jahr 2013 wurden die neuen Rettungsquerschläge und die Bauarbeiten der Fahrtrichtung München durchgeführt. Nach der Winterpause begannen die Bauarbeiten für die Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen, die im Herbst 2014 abgeschlossen werden.

Wichtigste Randbedingung während der gesamten Bauzeit ist, dass die reguläre Betriebssicherheit für die Verkehrsteilnehmer in der Verkehrsröhre jederzeit gewährleistet ist. Hierzu ist es u. a. erforderlich, die Arbeiten in der Bauröhre ständig so zu koordinieren, dass die Bauröhre über

bergmännischer Bauweise als Gewölbequerschnitt hergestellt. In einem ersten Schritt wird die vorhandene Tunnelinnenschale provisorisch unterstützt. Zur örtlichen Absenkung des Bergwasserspiegels werden Entwässerungsbohrungen gesetzt. Erst daran anschließend darf die Innenschale geöffnet werden, um die Vortriebsarbeiten für den neuen Querschlag durchzuführen.

Die Randbedingungen bzgl. der Geologie sind sehr unterschiedlich. Die Querschläge 1 und 3 sind im Lockergestein (Auffüllung bzw. Hangschutt, Moräne) oberhalb des natürlichen Bergwasserspiegels im Baggervortrieb aufzufahren. Die Querschläge 5 und 7 befinden sich ca. 17 m unterhalb des höchsten Bergwasserspiegels im Bereich des kompakten Hauptdolomites und werden weitgehend im Sprengvortrieb aufgefahren.

Während die temporäre Sicherung des nur ca. 7 m langen Querschlages 1 über einen zwischen beiden Tunnelröhren durchgehenden Rohrschirm erfolgt, wird die Sicherung des Querschlages 3 über einen Spießschirm erreicht. Für die Querschläge 5 und 7 sind nur punktuelle Sicherungsmaßnahmen

(Anker) erforderlich. Zusätzlich ist bei allen Vortrieben eine Spritzbetonaußenschale vorgesehen, die parallel mit den Vortriebsarbeiten hergestellt wird.

Die Vortriebsarbeiten laufen im Wesentlichen in drei Schritten ab, Ausbruch der Kalotte und der Strosse, Ausbruch der Sole und zum Schluss die Herstellung der Aufweitungen im Anschlussbereich zu den Bestandsröhren. Die Abschlaglängen betragen je nach Situation zwischen 1 bis 2 m. Nach Abschluss der Vortriebsarbeiten erfolgt der Einbau der Abdichtung (Kunststoffdichtungsbahn) und die Herstellung der 35 cm starken Tunnelinnenschale getrennt für Sole und Gewölbe mittels Schalwagen in Regelabschnittslängen von 4,75 m. Zum Schutz des Verkehrs beim Durchschlag und den Betonarbeiten sind vorab errichtete Abschaltungen in der Nachbarröhre (Verkehrsröhre) eingebaut.

Beschichtung der Tunnelinnenwände

Die Tunnelinnenwände werden bis zu einer Höhe von 3,00 m über Gehwegoberkante auf der gesamten Tunnellänge mit einem Oberflächenschutzsystem mit erhöhter Dichtigkeit (OS-C) beschichtet (Gesamtumfang ca. 30.000 m²).

In einem ersten Arbeitsgang wird hierzu die Betonoberfläche mittels Druckwasserstrahlen maschinell aufgeraut. Die Blockfugen werden mittels Handlanze nachbearbeitet. Anschließend erfolgt der händische Auftrag der Feinspachtelung in zwei Arbeitsgängen frisch in frisch. Zum Schutz der frischen Spachtelflächen vor frühzeitigem Austrocknen werden diese mittels abgehängter Planen vor Zugluft geschützt. Zum Schluss kann die Oberflächenschutzbeschichtung (Epoxidharz) maschinell in zwei Lagen aufgespritzt werden. Bei den Beschichtungsarbeiten ist neben der sicheren Einhaltung des Taupunktes an der Betonoberfläche auch eine absolute Staubfreiheit im Tunnel erforderlich.

Sonstige Nachrüstarbeiten

Weitere Nachrüstarbeiten sind:

- der Austausch von 430 stark korrodierten Kabelzugschachtabdeckungen durch eine mit Beton gefüllte Wannenkonstruktion aus nicht rostendem Stahl (W.Nr. 1.4571)

- der Einbau von Betonschutzwänden an den Stirnseiten der Pannbuchten
- der Austausch von 54 Rauchabzugsklappen in der Zwischendecke und 3 Drehklappen im Lüftungskanal
- der barrierefreie Umbau der Notgehwege vor den Querschlägen
- der Einbau einer Orientierungsbeleuchtung und einer optischen Leiteinrichtung entlang der Notgehwege
- die Erneuerung der Videoüberwachung, der Tunnelfunk- und Lautsprecheranlage und der gesamten Tunnelverkabelung
- die Verbesserung des Lüftungskonzeptes



Fertiggestellter Querschlag



Herstellen der Wandbeschichtung

Kosten

Die Gesamtkosten der Nachrüstmaßnahme werden sich auf ca. 13 Mio. € belaufen. Davon betragen die Kosten für die bauliche Nachrüstung ca. 8 Mio. € und für die betriebstechnische Nachrüstung ca. 5 Mio. €.

Autor

Baudirektor Dipl.-Ing. Stephan Geuder
Autobahndirektion Südbayern
stephan.geuder@abdsb.bayern.de

Operation an einer Hauptschlagader – verkehrsgerechter Ausbau der B 10 in Neu-Ulm

Wilhelm Weirather
Bastian Wufka

Die Große Kreisstadt Neu-Ulm liegt am nordwestlichen Rand des Landkreises Neu-Ulm und ist mit rd. 55.000 Einwohnern zugleich dessen Verwaltungssitz. Die Bundesstraße 10 verbindet die Autobahnen A 8 und A 7 in Ost-West-Richtung, ehe sie die Stadt Neu-Ulm durchquert und an der Anschlussstelle Neu-Ulm Mitte auf die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße 28 trifft. Von dort führt die Bundesstraße 10 Richtung Norden über die Donau zur Baden-Württembergischen Universitätsstadt Ulm.

Die Bundesstraße 10 im Stadtbereich Neu-Ulm

Die Bundesstraße 10 verläuft als sogenannte Europastraße zweibahnig durch den Siedlungsraum der Stadt Neu-Ulm und ist in diesem Bereich mit rd. 30.000 Kfz/24Std. hoch belastet. In diesen Streckenzug münden zahlreiche querende Straßen ein, die mit der B 10 höhengleich verknüpft sind. In der Vergangenheit haben die Verkehrsteilnehmer dementsprechend drei große höhengleiche Kreuzungsbereiche innerhalb einer Streckenlänge von rd. 2,5 km vorgefunden.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungszahlen war die Leistungsfähigkeit der einzelnen Straßenquerschnitte nicht nur ausgeschöpft, sondern bereits teilweise überschritten. Die einzelnen signalgesteuerten Kreuzungen konnten in den täglichen Spitzenstunden einen geregelten Verkehrsablauf nicht mehr gewährleisten. Stau- und Kolonnenbildung mit allen negativen Begleiterscheinungen war die Folge (Lärm- und Abgasbelastung, Kraftstoffverbrauch, Zeitverluste etc.). Aufgrund der Vielzahl möglicher Konfliktpunkte zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem motorisierten Verkehr waren die Kreuzungsbereiche darüber hinaus als Unfallhäufungsstellen in der bayernweiten Unfallstatistik ausgewiesen.

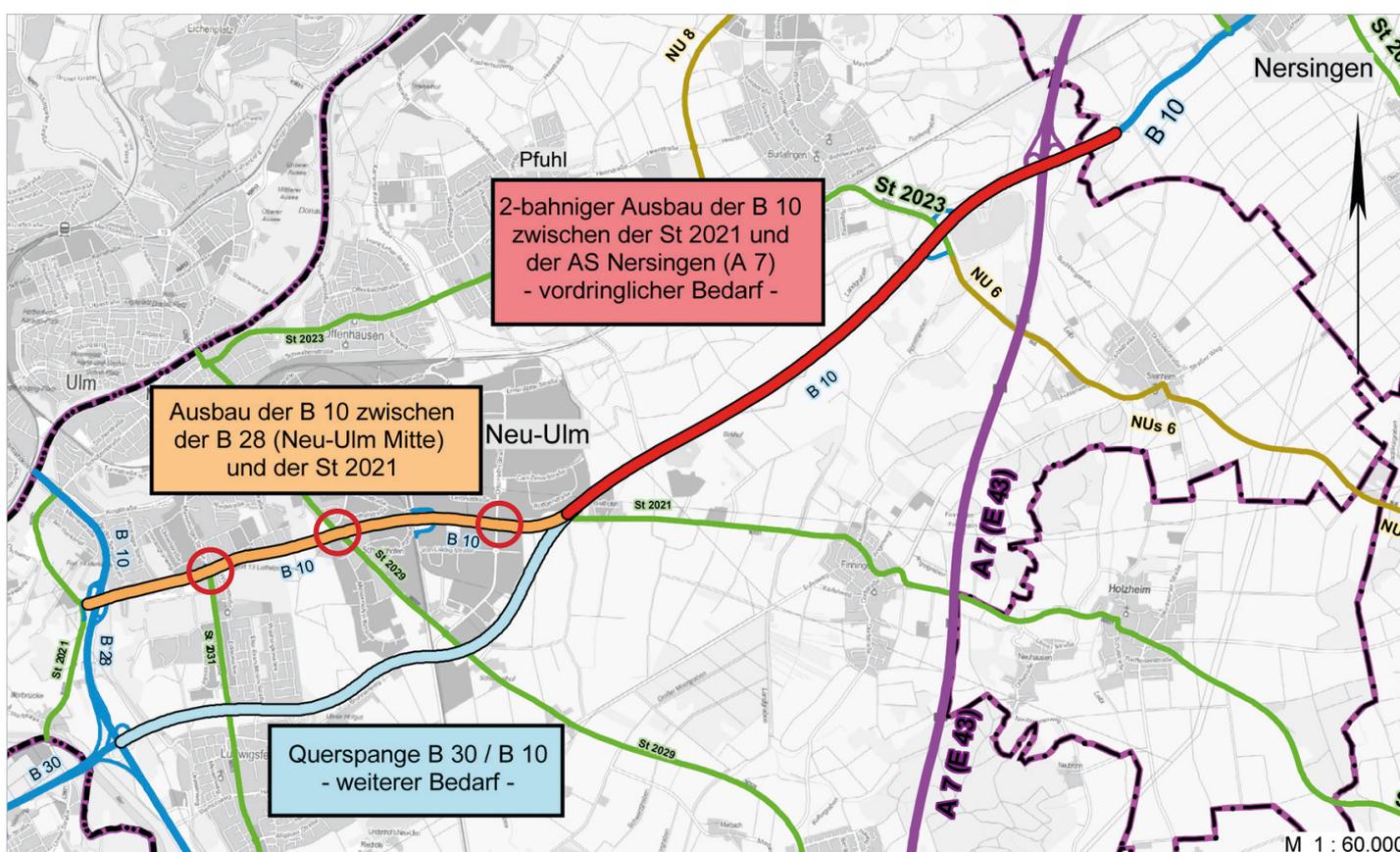
Unfälle mit teils schwerwiegenden Unfallfolgen brachten immer lauter werdende Klagen der Verkehrsteilnehmer und der Polizei mit sich. Ein dringender Handlungsbedarf war daher geboten.

Planungsgeschichte

Zur Bewältigung der überörtlichen und weiträumigen West-Ost-Verkehrsströme aus dem Baden-Württembergischen Großraum Biberach/Laupheim über die B 30 zur A 7 war in den entsprechenden Ausbauplänen des Bundes seit den 70er Jahren der Neubau einer zusätzlichen

hat der Stadtrat der Stadt Neu-Ulm große Vorbehalte gegenüber der neuen Straßenführung vorgebracht und letztlich diese Planungsüberlegungen mehrfach abgelehnt. Zur Erarbeitung alternativer Lösungsmöglichkeiten wurde in der Folge ein sogenannter „Runder Tisch“ ins Leben gerufen. An diesem Diskussionsforum, das 2002 gegründet wurde, waren neben den Repräsentanten der Stadt Neu-Ulm und der Bayerischen Straßenbauverwaltung auch zahlreiche Vertreter der unterschiedlichsten gesellschaftlichen Gruppierungen und Verbände beteiligt.

voranzutreiben. Der „Runde Tisch“ war der Auffassung, dass ein Ausbau der Europastraße mit höhenfreier Gestaltung der unfallträchtigen Kreuzungsbereiche für die leistungsfähige Abwicklung des künftigen Verkehrsaufkommens ausreichend sei. Dieser Empfehlung hat der damalige Stadtrat im Jahr 2003 mit einer relativ knappen Mehrheit zugestimmt. Ebenso ist der Bund diesen konzeptionellen Überlegungen gefolgt, hat allerdings im Gegenzug das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der vordringlichen Einstufung enthaltene Projekt „Querspange südlich Neu-Ulm“ einer



Übersichtslageplan Streckennetz B 10 / B 28 / B 30 / A 7

Entlastungsstraße im Neu-Ulmer Süden vorgesehen. Diese seinerzeitigen planerischen Überlegungen verfolgten das Ziel, die überörtlichen Verkehre auf einer neuen, leistungsfähigen Querspange zu bündeln, um so das nachgeordnete Straßennetz zu entlasten und in der Folge die verkehrlichen Defizite auf der bestehenden Europastraße zu beseitigen.

Aufgrund massiver Widerstände und Bedenken aus der Bevölkerung

Nach mehr als einem Jahr teils heftiger und kontroverser Diskussionen konnten sich die Mitglieder des „Runden Tisches“ auf einen Kompromissvorschlag verständigen. Im Ergebnis folgte das Gremium weitgehend den Vorstellungen der Stadt Neu-Ulm und sprach sich mit großer Mehrheit dafür aus, den Neubau der Querspange zunächst zurückzustellen und stattdessen den Ausbau und die verkehrliche Ertüchtigung der Europastraße

nachrangigen Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

Planungsphase

Entsprechend dem nun vorliegenden Planungsauftrag hat das Staatliche Bauamt Krumbach gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm ein konkretes Ausbaukonzept erarbeitet, das die Vorstellungen des „Runden Tisches“ weitestgehend berücksichtigt und gleichzeitig den Planungsvorgaben des Bundes

genügt. Dieses Konzept sieht vor, die überlasteten Knotenpunktbereiche im Zuge der Europastraße im laufenden Betrieb umzubauen und zu ertüchtigen. Dabei sollen die unterschiedlichen Verkehrsströme auf verschiedenen Ebenen geführt werden. Während der durchgehende Verkehrsstrom auf der B 10 in Tieflage unter dem Kreuzungsbereich hindurchgeleitet wird, soll sich der ausfahrende bzw. einmündende Verkehr geländegleich mit dem kreuzenden Verkehr verflechten. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die drei Knotenpunkte Memminger Straße, Reuttierstraße sowie Otto-Hahn-Straße/Otto-Renner-Straße. Bestandteil des Konzepts ist darüber hinaus die Verbreiterung des vorhandenen Straßenquerschnitts im Bereich der B 10 zwischen Memminger Straße und der Anschlussstelle Neu-Ulm – Mitte um einen weiteren Fahrstreifen.

Das gesamte Investitionsvolumen der vier Teilmaßnahmen beläuft sich auf rd. 30 Millionen Euro. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen im Straßenkreuzungsrecht, müssen die Kosten für die Kreuzungsmaßnahmen zwischen der Stadt Neu-Ulm und dem Bund geteilt werden. Damit ist die Stadt Neu-Ulm nahezu zur Hälfte an der Finanzierung beteiligt.

Ausführung

Nachdem die notwendigen Umbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen alleamt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden mussten, war es erforderlich, für die vier Einzelmaßnahmen eine voneinander unabhängige und zeitlich gestaffelte Bauausführung vorzusehen. Die konkrete zeitliche Abstimmung, sowie die Festlegung der Reihenfolge der umzusetzenden Maßnahmen erfolgte gemeinsam mit der Stadt Neu-Ulm, wobei die anstehenden Großereignisse und städtische Großbaustellen (Landesgartenschau, Ratiopharmarena, Wiley-Areal, City-Galerie, etc.) die entsprechenden Zeitfenster vorgaben.

Entsprechend den vereinbarten Zielen konnte noch vor Eröffnung der Landesgartenschau im Jahr 2008 der 1. Kreuzungsumbau an der Memminger Straße fertiggestellt und feierlich für den Verkehr freigegeben werden. Die B 10 wurde in diesem Bereich in einer Grundwasserwanne mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung unter

der lichtsinalgesteuerten Kreuzung hindurchgeführt. Die Maßnahme hat sich seither bestens bewährt und hat zu einem harmonischen und deutlich entspannteren Verkehrsablauf geführt.

Parallel zur Bauausführung an der Memminger Straße wurde die Planung für die Querschnittserweiterung der Europastraße bis zur Anschlussstelle Neu-Ulm – Mitte erstellt. Auch bei diesem Bauabschnitt konnten die terminlichen Vorgaben – Fertigstellung vor Inbetriebnahme der Ratiopharmarena – eingehalten werden. Die Verkehrsfreigabe für den Straßenbau einschließlich einer umfangreichen Lärmschutzmaßnahme erfolgte am 10.09.2011.

Nahtlos ging es weiter mit den Planungen für die Umbaumaßnahme an der Reuttier Straße, sodass bereits im Januar 2012 die entsprechenden Bauaufträge vergeben und die Bauarbeiten begonnen werden konnten. Analog zur bereits fertiggestellten Memminger Straße wurde auch hier die B 10 in eine Grundwasserwanne unterhalb des oberliegenden Kreuzungsbereiches verlegt. Um Unterhalts- und Betriebskosten zu sparen und zugleich eine verkehrssichere und gestalterisch ansprechende Lösung zu schaffen, entschied man sich bei der Reuttier Straße für die planerische Lösung eines oberliegenden Kreisverkehrsplatzes mit vier Bypässen und Verbindungsrampen. Mit der offiziellen Verkehrsfreigabe am 13.06.2014 konnte ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse markiert werden.

Als letztes großes Projekt des „Runden Tisches“ steht nur noch der Umbau der Kreuzung Otto-Hahn/Otto-Renner-Straße an. Die entsprechenden Planungen laufen auf Hochtouren, sodass realistisch von einem Baubeginn im Jahr 2016 ausgegangen werden kann. Mit dieser letzten „Operation an der Hauptschlagader“ wird die einstige Empfehlung des damaligen „Runden Tisches“ aus dem Jahr 2003 zur Vollendung gebracht.

Ausblick

Der zweibahnige Ausbau der bestehenden B 10 weiter in Richtung Osten zur A 7 (Anschlussstelle Nersingen) ist zwar nicht im Maßnahmenbündel des „Runden Tisches“ enthalten, sollte aber mit Blick auf die räumlichen und verkehrlichen Zusammen-

hänge nicht unerwähnt bleiben. Für die rd. 25 Millionen teure Maßnahme läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren, sodass nach Fertigstellung der Kreuzungsmaßnahmen im Stadtbereich der zeitnahen Verwirklichung einer leistungsfähigen Weiterführung zur A 7 nichts im Wege stehen dürfte. Wie eingangs bereits erwähnt, besteht die Verkehrsaufgabe der B 10 im Raum Neu-Ulm darin, neben den weiträumigen West-Ost-Verkehren auch die örtlichen Ziel-, Quell-, und Binnenverkehre zu bündeln und leistungsfähig abzuwickeln. Wenn das oben beschriebene Maßnahmenpaket insgesamt umgesetzt ist, dürfte dieses planerische Ziel erreicht und die Anforderungen an eine leistungsfähige Straße erfüllt sein.

Demgegenüber bleiben allerdings die bereits seit langem bestehenden verkehrlichen Probleme im Verknüpfungsbereich der B 30, B 28 und B 10 völlig ungelöst. Auch wenn die durchgehende Strecke der B 10 nun leistungsfähig ausgebaut ist, stellen sich aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen im Verflechtungsbereich zwischen der B 30 und der B 28 immer wieder schleppende und ungenügende Verkehrsverhältnisse mit einer deutlich erhöhten Unfallentwicklung ein. Mit Blick auf die weitere allgemeine Verkehrszunahme und vor allem in Anbetracht der prognostizierten Verkehrssteigerungen auf der B 30 nach Fertigstellung der Umgehungsstraße Erbach im Zuge der B 311 ist eine deutliche Verschärfung der bereits bestehenden Probleme zu erwarten. Spätestens dann wird der Planungsgedanke aus den 70er Jahren hinsichtlich eines Neubaus einer Querspange eine Renaissance erfahren.

Autor

Ltd. Baudirektor Dipl.-Ing.
Wilhelm Weirather
Baurat Bastian Wufka, M.Sc.
Staatliches Bauamt Krumbach
wilhelm.weirather@stbakru.bayern.de
bastian.wufka@stbakru.bayern.de

Korruptionsprävention– Vertrauen ist gut, Vorbeugen ist besser

Barbara Schneider
Alfred Huber

Das Thema „Vorbeugung gegen Korruption“ gewinnt nicht nur bei Unternehmen, sondern auch bei der öffentlichen Hand zunehmend an Bedeutung. Auch wenn Deutschland im internationalen Vergleich immer wieder gut abschneidet, so ist die Prävention doch eine ständige Aufgabe, um das Vertrauen der Bevölkerung in die öffentliche Verwaltung zu erhalten und Scha-

zusammengeführt. Es geht nicht darum, die jeweiligen Stelleninhaber unter Korruptionsverdacht zu stellen. Ziel der Festlegungen ist es, sicher zu stellen, dass eine ausreichende Sensibilität für die Korruptionsgefährdung besteht und – gerade auch im Interesse der Fürsorge gegenüber den Inhabern korruptionsgefährdeter Funktionen – alle Maßnahmen einer effektiven Korruptionsprävention ergriffen werden.

Die KorruR sieht verschiedene personelle und organisatorische Maßnahmen vor, die in der Regel daran anknüpfen, in welchem Grad ein Dienstposten bzw. eine Funktion korruptionsgefährdet ist. Dementsprechend wird entschieden, welche Maßnahmen zur Korruptionsprävention im Einzelfall zu treffen sind und in welcher Intensität:

diesen Dritten um einen sehr hohen materiellen oder immateriellen Vorteil oder Nachteil geht. Der Schwerpunkt liegt hier bei hohen Vergabe- oder Fördersummen. Es kann sich aber auch um das Setzen von Standards mit weitreichenden Auswirkungen für den Dritten sowie Prüfungen bei Unternehmen handeln. Darüber hinaus wird in diesem Bereich bei der Aufgabenerledigung zu dem außenstehenden Dritten eine Beziehungsstruktur aufgebaut, die längerfristig besteht.

In einem ersten Umsetzungsschritt wurde 2012 in Zusammenarbeit mit der Innenrevision mit der Gefährdungsanalyse der Dienstposten begonnen und 2013 bei allen Dienststellen abgeschlossen. Hierzu wurden mit einem



Korruption



Verdachtsmoment

den abzuwenden. Die Staatsregierung hat bereits im Jahr 2004 eine Richtlinie dazu erlassen. Danach sind korruptionsgefährdete Bereiche zu analysieren, Innenrevisionen einzurichten und verschiedene personelle und organisatorische Maßnahmen zu ergreifen, wie z. B. Personalrotation oder das Vier-Augen-Prinzip. Dieses Konzept zur Verhütung und Bekämpfung von Korruption muss besser umgesetzt werden, schrieb der Bayerische Oberste Rechnungshof in seinem Bericht von 2012.

Das Konzept der Bayerischen Staatsregierung zur Korruptionsprävention in der öffentlichen Verwaltung wurde mit der letzten Änderung der „Richtlinie zur Verhütung und Bekämpfung von Korruption in der öffentlichen Verwaltung“ (Korruptionsbekämpfungsrichtlinie – KorruR) vom 14. September 2010 umgesetzt. Mit dieser hat Bayern die bereits in der Vergangenheit veranlassten Maßnahmen ergänzt und systematisch

Korruptionsgefährdete Dienstposten und Arbeitsplätze

Als korruptionsgefährdet gelten Dienstposten und Arbeitsplätze, bei denen durch das Verhalten eines dort Beschäftigten oder durch eine dort getroffene Entscheidung ein außerhalb der Dienststellen des Freistaats Bayern stehender Dritter einen materiellen oder immateriellen Vorteil erhält bzw. einen Nachteil abwendet.

Besonders korruptionsgefährdete Dienstposten und Arbeitsplätze

Bei besonders korruptionsgefährdeten Dienstposten und Arbeitsplätzen kommt hinzu, dass diese Vor- bzw. Nachteile für einen Dritten von besonderer Bedeutung sind.

Besondere systematische Korruptionsgefährdung

Eine besondere systematische Korruptionsgefährdung liegt vor, wenn es für

ressortübergreifend erarbeiteten Fragebogen zur Feststellung korruptionsgefährdeter und besonders korruptionsgefährdeter Bereiche die in den Sachgebieten anfallenden Aufgaben und objektiven Tätigkeitsmerkmale abgefragt. Bei mehr als der Hälfte der Dienststellen der Staatsbauverwaltung wurde bereits auch der Umfang der systematischen Korruptionsgefährdung erhoben.

Nach der Auswertung der Befragung wurden bereits einige Maßnahmen gestartet.

Personelle Maßnahmen

An der Obersten Baubehörde und bei der Hälfte der Dienststellen wurde ein Ansprechpartner für Korruptionsvorsorge ernannt. Dieser ist organisatorisch der Behördenleitung direkt unterstellt und kümmert sich beispielsweise um die Umsetzung geeigneter Präventionsmaßnahmen.

Bei den Maßnahmen zur Korruptionsprävention steht zunächst die die Aufklärung und Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem „Verhaltenskodex gegen Korruption“ sowie die Fortbildung mit dem E-Learning-Programm „Korruptionsprävention“ für alle gefährdeten Dienstposten im Vordergrund. Mit diesem anschaulichen Programm können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter via Internet an ihrem Arbeitsplatz in ca. 45 Minuten über das Thema Korruption informieren. Um die Schulung in den Arbeitsalltag einzupassen, kann das Programm sogar unterbrochen werden. Für besonders gefährdete Bereiche sind spezielle Schulungsangebote geplant, die allerdings konventionell als Präsenzschiulung vermittelt werden.

Korruptionsprävention ist aber nicht nur Angelegenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch Führungsaufgabe. Mit einem Leitfadens gegen Korruption für Führungskräfte wird an das verantwortungsbewusste Verhalten von Vorgesetzten appelliert. Bei der Personalauswahl und -rotation für Dienstposten in korruptionsgefährdeten Bereichen müssen Vorgesetzte auf die Zuverlässigkeit der Bewerber besonders achten, in Arbeitsbereichen mit besonderer systematischer Korruptionsgefahr wird eine Personalrotation nach spätestens sieben Jahren angestrebt. Weiter sind hier die Regelungen zur Nebentätigkeit und der Annahme von Belohnungen und Geschenken zu nennen.

Organisatorische Maßnahmen

Die organisatorischen Maßnahmen beziehen sich auf die Transparenz der Aktenführung und verstärkte Vorgangskontrolle im Rahmen der Dienst- und Fachaufsicht, das Mehraugenprinzip sowie der verstärkten Kontrollen durch die Innenrevision. Eigene Innenrevisionen sind an der Obersten Baubehörde und den Autobahndirektionen eingerichtet. Für die Staatlichen Bauämter wird diese Funktion von den zuständigen Regierungen wahrgenommen.

Maßnahmen im Vergabebereich

Die Vergabebereiche zählen regelmäßig zu den besonders gefährdeten Bereichen. Die KorruR enthält daher zur Verhütung von Manipulationen im Vergabungswesen u. a. folgende wesentlichen Grundsätze:

- Verpflichtung, nur qualifizierte Beschäftigte mit Vergabeangelegenheiten zu befassen und deren fachliche Fortbildung sicherzustellen
- Vorrang der öffentlichen Ausschreibung auch in Fällen, in denen eine beschränkte Ausschreibung zulässig wäre
- Beachtung der Beteiligung des Beauftragten für den Haushalt
- Dokumentation der beschränkten Ausschreibungen und freihändigen Vergaben ab 2.500 € in Listen.

Wesentliche Elemente bei der Korruptionsbekämpfung im Zusammenhang mit Baumaßnahmen sind die strikte Beachtung der Vergabe- und Vertragsordnung sowie das Mehraugenprinzip.

Mit der Inbetriebnahme der Vergabeplattform (www.vergabe.bayern.de) ging die Staatsbauverwaltung als Vorreiter bereits vor zehn Jahren einen wichtigen Schritt, Manipulation bei der Vergabe von Aufträgen zu erschweren. Von der Bekanntmachung über die Angebotsabgabe bis zur Wertung der Angebote sind alle erforderlichen Verfahrensschritte auf der Plattform abgebildet. Über ein Rollen- und Rechtssystem wird sichergestellt, dass das Mehraugenprinzip eingehalten wird und einzelne Beteiligte nur auf bestimmte Inhalte Zugriff haben.

Die neuen EU-Vergaberichtlinien sehen vor, dass spätestens bis zum Herbst 2018 die Vergabeverfahren nur noch mit Hilfe elektronischer Kommunikationsmittel abgewickelt werden. In der Bayerischen Bauverwaltung werden derzeit bereits knapp 40 % aller Angebote elektronisch abgegeben. Ein weiterer wesentlicher Meilenstein für die Korruptionsvorsorge ist die Trennung zwischen Bedarfs-, Vergabe- und Abrechnungsstellen. Im nachgeordneten Bereich der Staatsbauverwaltung sind durchgängig von den Bedarfs- und Abrechnungsstellen getrennte Vergabestellen eingerichtet. Die vollständige Trennung der drei Bereiche Bedarf, Vergabe und Abrechnung wird derzeit bei einem Drittel der Dienststellen erreicht.

Persönliche Haltung

Der wichtigste Punkt im Kampf gegen Korruption ist jedoch nach wie vor die persönliche Haltung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Um noch wirkungsvoller der Korruption vorzubeugen und korrupte Verhaltensweisen

aufzudecken, ist die gemeinsame Anstrengung aller Beschäftigten der Staatsverwaltung erforderlich.

Eine uneigennützig und auf keinen persönlichen Vorteil bedachte Führung der Dienstgeschäfte ist eine der wesentlichen Grundlagen des öffentlichen Dienstes. Sie ist Voraussetzung für das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Gesetzmäßigkeit des Verwaltungshandelns und damit in den Rechtsstaat.

Denn:

- Korruption schadet dem Rechtsstaat und dem Ansehen seiner Beschäftigten.
- Korruption führt zu hohen volkswirtschaftlichen Schäden.
- Korruption ist kein Kavaliersdelikt, sondern strafbares Verhalten.
- Korruption kann schon mit kleinen Gefälligkeiten anfangen.

Daher:

- Zeigen Sie durch Ihr Verhalten, dass Sie Korruption weder dulden noch unterstützen.
- Wehren Sie Korruptionsversuche sofort ab und informieren Sie unverzüglich Ihre Vorgesetzten.
- Vermuten Sie, dass jemand Sie um eine pflichtwidrige Bevorzugung bitten will, so ziehen Sie einen Kollegen als Zeugen hinzu.
- Arbeiten Sie so, dass Ihre Arbeit jederzeit überprüft werden kann.
- Trennen Sie Dienst und Privatleben. Prüfen Sie, ob Ihre Privatinteressen zu einer Kollision mit Ihren Dienstpflichten führen.
- Unterstützen Sie Ihre Dienststelle bei der Entdeckung und Aufklärung von Korruption. Informieren Sie Ihre Vorgesetzten bei konkreten Anhaltspunkten für korruptes Verhalten.
- Unterstützen Sie Ihre Dienststelle beim Erkennen fehlerhafter Organisationsstrukturen, die Korruption begünstigen.
- Lassen Sie sich zum Thema Korruptionsprävention fortbilden.
- Informieren Sie sich über die geltenden Regelungen zur Korruptionsprävention.

Autoren

Baudirektorin Barbara Schneider
Oberregierungsrat Alfred Huber
Oberste Baubehörde
barbara.schneider@stmi.bayern.de
alfred.huber@stmi.bayern.de

HaSta – Reise in ein unbekanntes Land

Dr.-Ing. Jochen Eid
Barbara Langer
Stefan Tyroller

Das neue „HaSta“ (Haushaltsverfahren der Staatsbauverwaltung) ist eines der größten, wenn nicht das größte IT-Verfahren, das bislang in unserer Verwaltung entwickelt wurde. Nach einer intensiven Planungsphase ist das Projekt mittlerweile dabei, in die Realisierungsphase einzutreten. Die vorgesehene Lösung wird konkreter, der Weg hierhin war anfänglich unbekannt und steinig. Was noch aussteht, ist vielfach noch nicht vollständig festgelegt. Grund genug zurückzublicken, einen Einblick zu gewähren und einen Ausblick zu geben.

Projektanlass

HaSta wird den Behörden der Bayerischen Staatsbauverwaltung eine gemeinsame und einheitliche IT-Anwendung für die Abwicklung aller Haushalts- und Zahlvorgänge im Sachhaushalt, im Straßenbau und im Hochbau bieten. Neben dem fachlichen Ziel eines integrierten Haushaltsverfahrens spielen auch organisatorische und strategische Ziele eine zentrale Rolle: in Anbetracht des anstehenden Personalabbaus und der ungünstiger werdenden Altersstruktur gilt es die Effizienz der Staatsbauverwaltung zu steigern. Hierzu werden Geschäftsprozesse standardisiert und harmonisiert. Schnittstellen werden die „Inseln“ verschiedener Fachverfahren verbinden und so Redundanzen und Parallelverfahren beseitigen. Als behördenübergreifendes gemeinsames Werkzeug wird HaSta auch eine wesentliche Komponente im Informationsmanagement der Staatsbauverwaltung darstellen und durch Sammlung, Auswertung und Aufbereitung von Daten verschiedenste Aufgaben unterstützen.

Projektstand

Seit unserem letzten Bericht in »bau intern« vor mehr als einem Jahr hat sich viel getan im Projekt. Mittlerweile ist das Fachfeinkonzept als Grundlage für die Vergabe abgeschlossen. Das Fachfeinkonzept enthält als La-

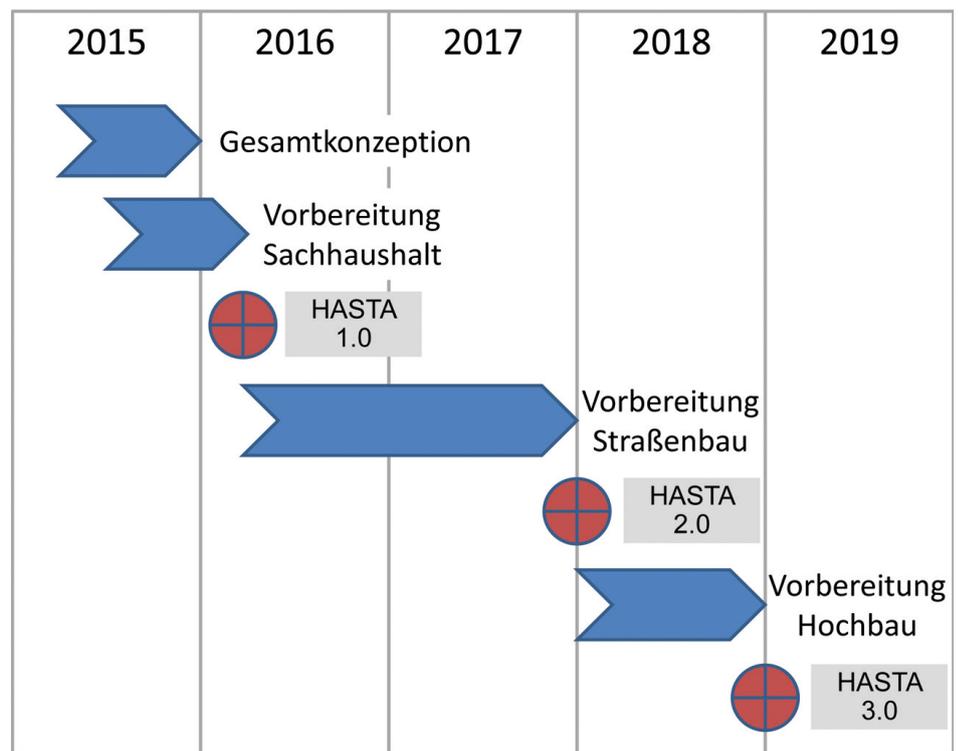
stenheft die Anforderungen des Auftraggebers. Zentraler Baustein darin ist die Definition der künftigen Soll-Prozesse mit Haushaltsbezug. Dazu gehören etwa Vertragsabschluss oder Rechnungsbearbeitung. Stark mit den Prozessen verzahnt ist die Festlegung, in welchen Stufen Haushaltsmittel zukünftig gebunden werden. Neben den Prozessen wurden zahlreiche andere Aspekte für die Realisierung von HaSta beschrieben, etwa Funktionen, Auswertungen und Datenmodell. Dies alles dient dazu, die fachlichen Zusammenhänge zu beschreiben und für die Anbieter verständlich zu machen. Dabei entspricht die Leistungsbeschreibung eines IT-Verfahrens eher einer funktionalen Ausschreibung als einem klassischen Leistungsverzeichnis.

Das HASTA-Fachfeinkonzept ist die Leistungsbeschreibung innerhalb der Vergabeunterlagen. Die Werk- und

seiner Mehrstufigkeit voraussichtlich ein Jahr in Anspruch nehmen.

Weitere Vorbereitungen

Bislang wurden in stark fachlich geprägten Projektgruppen die Anforderungen ermittelt. Dies geschah – gewissermaßen als Bauherrenaufgabe – verwaltungsintern als Antwort auf die Frage „Was brauchen wir in Zukunft?“. Nach dem Ende der Arbeiten am Fachfeinkonzept geht die Projektarbeit in eine neue Phase über und es steht die konkrete Umsetzung stärker im Visier. Dabei darf man nicht übersehen, dass während der Realisierung von HaSta nicht nur der Auftragnehmer, sondern auch der Auftraggeber stark gefordert ist. Umfangreiche Mitwirkungspflichten ebenso wie der Wille zur Gestaltung der Lösung führen zu einer intensiven und engen Zusammenarbeit zwischen den Projektbeteiligten.



Projektplan zur Realisierung von HaSta

Dienstleistungen für HaSta werden als VOL-Leistung europaweit im Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Die Vergabestelle ist dabei die Autobahndirektion Südbayern, die auf einen großen Erfahrungsschatz in der Abwicklung von komplexen Verhandlungsverfahren zurückgreifen kann. Das Vergabeverfahren wird auf Grund

Um für diese Phase vorbereitet zu sein, werden die interne Projektstruktur und die Projektgruppenarbeit derzeit neu geordnet. Einen zentralen Baustein darin bilden die Pilotämter. Auch hier beschreiten wir einen neuen Weg, passend zur Projektkultur von HaSta: klar, transparent und beteiligend. Alle Staatlichen Bauämter sowie die beiden Autobahndirektionen

wurden angeschrieben und gebeten, in einem ersten Schritt intern zu prüfen, ob sie sich eine Tätigkeit als Pilotamt für den Sachhaushalt vorstellen können. Mit den interessierten Ämtern werden die Aufgaben und Erwartungen geklärt. Erst danach muss sich ein Amt entscheiden, ob es weiterhin interessiert ist. Unter den Interessenten wird dann eine geeignete Auswahl getroffen, die die Vielfalt der Aufgaben sinnvoll verteilt. Für die HaSta Versionen zum Straßenbau und zum Hochbau wollen wir dann wieder so vorgehen.

Bislang ist die Resonanz auf den ersten Schritt sehr positiv. Von den 22 Bauämtern und 2 Direktionen können sich mehr als 15 Ämter die Aufgabe als Pilotamt vorstellen. Eine Zahl, die uns im Projekt Zuversicht verleiht. Beschreibt sie doch auch die hohe Motivation, die Lust auf neue Aufgaben und den Gestaltungswillen der Bauverwaltung insgesamt.

Ausblick auf die Realisierungsphase

HaSta kann nicht auf einmal, mit vollem Funktionsumfang und an allen Standorten eingeführt werden. Daher wurde die Einführung von HaSta in mehrere Versionen unterteilt, was auf der einen Seite die Einheitlichkeit sicherstellen und auf der anderen Seite die Komplexität beherrschbar machen soll. Abbildung 1 zeigt den groben Projektablauf. Die Version HaSta 1.0 umfasst den Sachhaushalt und stellt damit Grundfunktionen zur Verfügung. Dies ist ab 2016 vorgesehen. Dem folgt nach einer Konsolidierungsphase die Einführung von HaSta 2.0 im Straßenbau. Den Abschluss bildet die Einführung von HaSta 3.0 im Hochbau. Damit nehmen die Zahl der Anwender – verbunden mit einem entsprechenden Schulungsaufwand – und die Funktionalität der Lösung schrittweise zu. Gleichzeitig gewinnt auch die Bauverwaltung Zug um Zug Sicherheit und Übung im Umgang mit der neuen Lösung.

Umgang mit Veränderungen

Die Einführung einer neuen Software ist immer auch mit Veränderungen für die Mitarbeiter verbunden. Im Rahmen einer Standardisierung und Harmonisierung von Geschäftsprozessen werden Arbeitsabläufe verändert, Arbeitswerkzeuge ersetzt und Zuständigkeiten verschoben. Der Mensch steht

in der Regel Veränderungen skeptisch gegenüber. Veränderungen werden mit Unsicherheit verbunden und als Risiken wahrgenommen, so dass Mitarbeiter verständlicherweise eher mit Widerstand als mit Akzeptanz auf eine neue Software reagieren.

Auch die Einführung von HaSta ist mit Veränderungen für die Mitarbeiter verbunden. Im Rahmen des „Change Managements“ wollen wir den Veränderungsprozess so begleiten, dass die Mitarbeiter rechtzeitig auf die anstehenden Veränderungen vorbereitet und in den Realisierungsprozess von HaSta eingebunden werden. Ziel ist es, für die Einführung von HaSta vermeidbare Widerstände auch tatsächlich zu vermeiden und möglichst zügig eine hohe Akzeptanz bei den Anwendern zu erreichen.

Aufgabe im Projekt ist es auch, jede einzelne Dienststelle bei der Einführung von HaSta zu begleiten. Dazu planen wir sowohl vorbereitende Gespräche als auch konkrete Unterstützung bei der Umsetzung.

Neben der rechtzeitigen und angemessenen Information und Beteiligung ist auch eine erfolgreiche Schulung der Anwender ein wesentlicher Faktor zur Förderung der Akzeptanz. Vor der Einführung der einzelnen HaSta Versionen werden die entsprechenden Anwender in Präsenzs Schulungen geschult. Dabei werden die Schulungsbausteine nach den Anwendergruppen differenziert. Um die technischen sowie die fachlichen Inhalte der Software gleichermaßen zu schulen, soll ein sogenanntes „Trainertandem“ aus Dienstleister und eigenem Personal gebildet werden.

Ausblick auf den Betrieb von HaSta

Der Betrieb von HaSta wird in enger Zusammenarbeit zwischen der Bauverwaltung und dem „IT DLZ“ (IT Dienstleistungszentrum Bayern beim Bayerischen Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung) erfolgen. Im IT-DLZ werden die für HaSta notwendigen IT-Systeme und die IT-Infrastruktur betrieben.

Für die zentrale Administration, Betreuung und Pflege von HaSta im Bereich der gesamten Bauverwaltung wird voraussichtlich an der Autobahndirektion Nordbayern die „Zentrale HaSta Stelle“ eingerichtet. Kern dieser Zentralen HaSta Stelle ist die heute schon bei der Landesbaudirektion an-

gesiedelte HHV-Bau-Leitstelle. Für die lokale Betreuung und Pflege von HaSta im Bereich der einzelnen Ämter und Direktionen ist geplant, „Lokale HaSta Stellen“ an den Dienststellen zu bilden.

Während der Laufzeit des HaSta Projektes werden wesentliche Teile der Administration, Betreuung und Pflege von HaSta vom Auftragnehmer übernommen. Die Zentrale HaSta Stelle und die Lokalen HaSta Stellen werden Zug um Zug aufgebaut und übernehmen nach Abschluss des Projekts die alleinige Zuständigkeit für die Betreuung von HaSta.

Reise in ein unbekanntes Land

Bei der Realisierung von HaSta beschreibt die Staatsbauverwaltung neue Wege. Das Ziel eines neuen Haushaltsverfahrens ist bekannt, der Weg dorthin nicht. Vergleicht man die Realisierung von HaSta mit einer Bergtour, so wissen wir, dass oben ein Gipfel ist, zu dem wir aufgebrochen sind. Den Weg dorthin kennen wir nicht. Ein Projekt zeichnet sich durch seine Einmaligkeit aus – wir sind gewissermaßen mitten in einer Erstbesteigung. Damit wir die Tour bewältigen können, gibt es Basislager – klar definierte Projektphasen und Zwischenziele, die helfen, auf dem richtigen Weg zu bleiben. Als Bergführer sind auch externe Berater eingeschaltet und obwohl sie auch noch nie auf unserem HaSta-Gipfel gewesen sind, kennen sie zumindest vergleichbare Berge. Damit das Projekt ein Erfolg werden kann, ist eine gute Vorbereitung zwingend: die richtige Ausrüstung (fachliche, organisatorische und technische Werkzeuge) und die richtige Seilschaft, also die Projektbeteiligten. Da bekannte und unbekannte Gefahren lauern, ist auch auf dem Weg Vorsicht geboten – im Projektumfeld Risikomanagement genannt. Um sicher den Gipfel zu erreichen, gehen wir Schritt für Schritt, nicht zu groß, um nicht zu strucheln, aber groß genug, um voran zu kommen.

Autoren

Baudirektor Dr.-Ing. Jochen Eid
Bauoberrätin Dipl.-Ing. Architektin
Barbara Langer
Dipl.-Inf. (TUM) Stefan Tyroller
Oberste Baubehörde
jochen.eid@stmi.bayern.de
barbara.langer@stmi.bayern.de
stefan.tyroller@stmi.bayern.de

„Politik im Dialog“ am 16. September 2014

Innen- und Bauminister
Joachim Herrmann zu Gast in der
Bayerischen Architektenkammer

Dr. Eric Mader
Sabine Picklapp
Alexandra Seemüller

Erstmals nach der Landtagswahl im Herbst 2013 begrüßte Kammerpräsident Lutz Heese am 16. September wieder ein Mitglied des bayerischen Kabinetts im Rahmen der Reihe „Politik im Dialog“ in der Bayerischen Architektenkammer.

Der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, stellte sich zusammen mit dem Präsidenten unter dem Motto „Wir haben den Plan ... für qualitätvolles Bauen in Bayern“ den Fragen von Sabine Reeh, Leiterin der Redaktion Kulturberichte und Kulturpolitik beim Bayerischen Fernsehen.

Das Verständnis von Qualität unterliege einerseits einem zeitlichen Wandel, so Herrmann. Andererseits gehöre für ihn die Akzeptanz, mehr noch, das „Wohlfühlen“ der Nutzer zu einer qualitätvollen Architektur, wobei die rechtlichen Rahmenbedingungen so beschaffen sein sollten, dass sie Spielräume für überzeugende bauliche Lösungen offen lassen.

Kammerpräsident Heese hob in diesem Zusammenhang besonders die Bedeutung von Architektenwettbewerben hervor. Sie seien das wirksamste Mittel, um qualitätvolle Bauten zu schaffen. Dies gelte für öffentliche und private Auslober gleichermaßen.

Für Herrmann und Heese gehört vor allem die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in den Ballungsräumen zu den drängenden Aufgaben; ein Problem, das sich nicht ausschließlich durch Nachverdichtung und Ausweisung von Neubaugebieten lösen lasse. Beide plädierten deshalb dafür, einerseits den ländlichen Raum attraktiver zu machen, um der Abwanderung in Ballungsräume vorzubeugen, andererseits aber auch den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern und die interkommunale Zusammenarbeit zu stärken.

Der Minister war sich mit dem Kammerpräsidenten einig, dass Bestandsbauten



Unter dem Motto „Wir haben den Plan ... für qualitätvolles Bauen in Bayern“ stellten sich Innen- und Bauminister Joachim Herrmann und der Präsident der Bayerischen Architektenkammer Dipl.-Ing. Lutz Heese den Fragen von Sabine Reeh, Leiterin der Redaktion Kulturberichte und Kulturpolitik beim Bayerischen Fernsehen. Fotos: Tobias Haase



Anschließend händigte der Innenminister dem Präsidenten der Bayerischen Architektenkammer das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland aus. Foto: Tobias Haase

die größten Energieeinsparpotentiale bergen; er betonte, dass hier die Kreativität der Architekten und Ingenieure besonders gefordert sei.

Dies gelte auch für das Ziel, Bayern bis 2023 barrierefrei zu gestalten, was ein anspruchsvolles Vorhaben sei, dem aber besondere gesellschaftspolitische Bedeutung zukomme.

Kammerpräsident Heese hob vor allem den Planungsbedarf durch den demografischen Wandel hervor und verwies zugleich auf die Erfolge der Beratungsstelle „Barrierefreies Bauen“ der Bayerischen Architektenkammer, die vor 30 Jahren mit Unterstützung des Sozialministeriums gegründet wurde und Architekten, Bauherren und Kommunen inzwischen rund 1.500 Beratungen pro Jahr bietet. Aufgrund dieses Erfolges habe sich die Bayerische Architektenkammer in Gesprächen mit der Obersten Baubehörde auch für eine Beratungsstelle „Nachhaltiges und Energieeffizientes Bauen“ eingesetzt.

Staatsminister Herrmann überreicht Kammerpräsident Heese das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland

Der Abend des 16. September hielt noch eine Überraschung bereit: Im Anschluss an die Podiumsdiskussion überreichte der Staatsminister Lutz Heese das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Mit dieser Auszeichnung würdigt Bundespräsident Joachim Gauck Heeses langjähriges ehrenamtliches Engagement in der Bayerischen Architektenkammer, in der Bundesarchitektenkammer und in zahlreichen anderen berufsständischen Organisationen.

Heese verstehe es, die Belange der Architekten sowohl in die Bundes- und Landespolitik einzubringen als auch der breiten Öffentlichkeit zu vermitteln. Die Wahrung der geschichtlichen Identität historischer Bauwerke liege ihm gleichermaßen am Herzen wie eine zukunftsweisende Gestaltung und Ausführung moderner Bauten. Aufgrund seines verantwortungsvollen Umgangs mit den natürlichen Ressourcen sei er ein Vorbild für seine Branche. Die von Heese und seinen Büros geplanten und begleiteten Bauten prägten bis heute nachhaltig das Erscheinungsbild Münchens, so

Herrmann in seiner Laudatio. Der Kammerpräsident bedankte sich für diese besondere Ehrung, die er als Ansporn und zugleich als Auszeichnung für alle diejenigen versteht, die ihn über lange Zeit begleitet haben.

Aus: DABregional Bayern 10 2014, Seite 3-4 (gekürzt und überarbeitet)

Autoren

Dr. Eric Mader
Referent für Information und Kommunikation
Sabine Picklapp, M.A.,
Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
RAin Alexandra Seemüller
Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Bayerische Architektenkammer
mader@byak.de
picklapp@byak.de
seemueller@byak.de

Veranstaltungshinweis



„Gut vernetzt! Mobilität für Alle“

Veranstaltung im Rahmen der Initiative „Bayerische Innenstädte: attraktiv – lebenswert – unverwechselbar“

**am Freitag, 14. November 2014,
im Festsaal der Residenz
in Neumarkt i. d. Oberpfalz**

Der Wunsch, mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis der Menschen und die Voraussetzung für die Partizipation des Einzelnen am gemeinschaftlichen Leben sowie für wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung. Es ist nicht nur eine Aufgabe der Verkehrsplanung sondern auch eine Herausforderung für die Raumentwicklung und Stadtplanung, Mobilität zu garantieren und weiterzuentwickeln.

Die Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft werden auf der Veranstaltung, gemeinsam mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und dem kommunalen Bereich dargestellt. Gut vernetzte und alternative Mobilitätsangebote für eine integrierte Mobilität werden diskutiert.

**Veranstaltungsort:
Festsaal der Residenz
Residenzplatz 7
92318 Neumarkt i. d. OPf.**

Nähere Informationen unter
<http://www.stmi.bayern.de/buw/staedtebau/innenstadtinitiative/veranstaltungen/index.php>

Ausstellung – Rückblick

Zweite S-Bahn-Stammstrecke München – Kern des Münchner Bahnknotenkonzepts

Ausstellung in der Obersten Baubehörde, 16. September bis 17. Oktober 2014

Die Oberste Baubehörde verantwortet die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs. So wird im S-Bahn-Bereich zusammen mit der Deutschen Bahn der notwendige Infrastrukturausbau gestaltet. Größtes Projekt in den kommenden Jahren wird hierbei die 2. Stammstrecke München sein. Sie

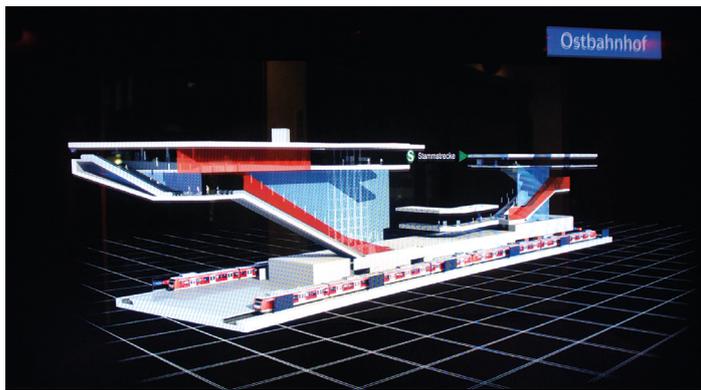
ist zentraler Bestandteil des Bahnknoten-Konzepts der Bayerischen Staatsregierung.

Die 2. Stammstrecke ist die Voraussetzung für eine bessere Anbindung der gesamten Metropolregion an die Münchner Innenstadt und für eine schnelle und attraktive Verbindung zum Flughafen München.

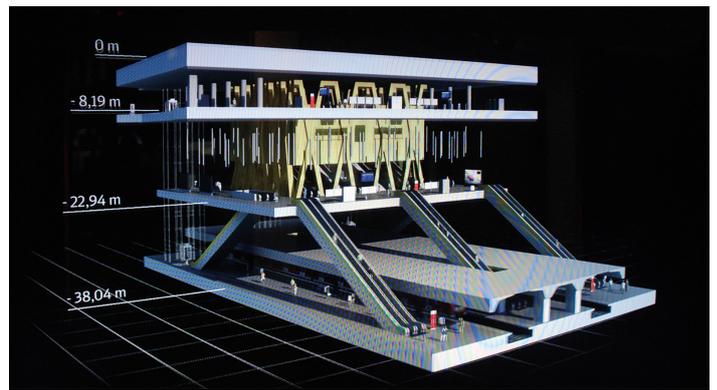
Durch den Bau des 2. Stammstrecken-tunnels wird das Nadelöhr des Münchner S-Bahn-Systems beseitigt. Damit wird die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs mit der Entwicklung der Metropolregion Schritt halten.

Fotos

Albert Kramer, Oberste Baubehörde



Gezeigt wurden u. a. holografische Modelle der drei neuen unterirdischen Stationen



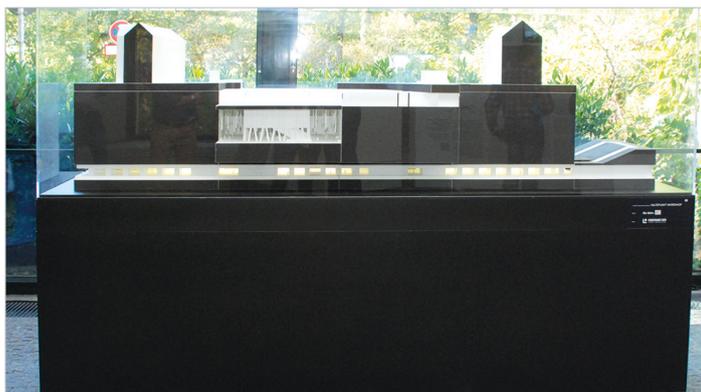
Holografisches Modell der Station „Marienhof“



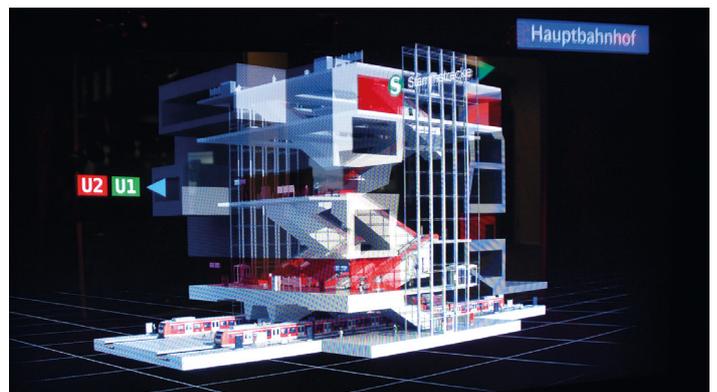
Besucherandrang im Rahmen der Ausstellung



Dieses Exponat soll ab 2015 auf S-Bahnhöfen über das Projekt informieren



Klassisches Modell der Station „Marienhof“



Holografisches Modell der Station „Hauptbahnhof“