



Public Private Partnership  
in Hessen und Thüringen e.V.

Medienpartner

**Behörden Spiegel**



**„Zeige mir wie Du baust, und  
ich sage Dir wer Du bist“**

## Inhalt

- 3 **Vorwort**  
Peter Walter, Vorsitzender PPP in Hessen und Thüringen e.V., Landrat a. D.
- 4 **Redebeitrag von Dr. Bernadette Weyland, Staatssekretärin, Hessisches Ministerium der Finanzen anlässlich der Jahrestagung Öffentliches Bauen**
- 6 **Nachlese: Jahrestagung Öffentliches Bauen 2017**
- 9 **ÖPP in Hessen: Analyse der Planungs-, Bau- und Betriebsphase**  
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Tanja Kessel, TU Braunschweig, Kristin Schottel, M.Sc., TU Braunschweig, Dr. Corinna Hilbig, PSPC GmbH
- 10 **Leistungsphase Null beim Schulzentrum Bad Lobenstein**  
Thomas Fügmann, Landrat des Saale-Orla-Kreises
- 12 **Gute Architektur umgesetzt: Das ÖPP-Projekt »BMBF«**  
Christian Pelzeter, Architekt BDA, Heinle, Wischer und Partner, Freie Architekten
- 14 **Kolumne Architektur Exklusiv**  
Michael F. Gunterdsdorf, Geschäftsführer DomRömer GmbH
- 17 **Die Stadt neu denken - zum räumlichen Leitbild Karlsruhe**  
Sigrun Hüger, Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner
- 22 **Mehr Geld alleine löst die Probleme der staatlichen Infrastruktur nicht**  
Thomas Puls, Mobilitätsexperte, Institut der Deutschen Wirtschaft Köln e.V.
- 24 **SMART SILIKAT**  
Wolfgang Glauer-Kusche
- 25 **Kommunen im Wandel: Wie können dringend notwendige Infrastrukturen umgesetzt werden?**  
Monica A. Schulte Strathaus
- 27 **Newsticker**
- 28 **Impressum**



## Vorwort

Peter Walter, Vorsitzender PPP Hessen und Thüringen e.V., Landrat a. D.

**Sehr geehrte Leserinnen und Leser dieses Newsletter,**

bei dem gegenwärtig bestehenden kommunalen Investitionsstau von 126 Milliarden Euro (KfW - Kommunalpanel 2017), der sich trotz historisch günstiger Finanzierungsbedingungen der öffentlichen Hand aufgebaut hat, stellt sich natürlich die Frage, wann und wie soll dieser Berg an Investitionen jemals bewältigt werden?

Für die Straßen und den Verkehrsbereich gibt es den deprimierenden „Bröckel Index“ der „Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur (damit-deutschland-vorne-bleibt.de). „Deutschland fährt auf Verschleiss“ ist hier die zusammenfassende Wertung der Initiatoren.

Dieser Aussage kann man sich ohne Einschränkung anschließen, betrachtet man die vielen anderen Investitionsfelder der Kommunen. Die von den Kommunen verantwortete Bildungslandschaft soll an dieser Stelle als Beispiel dienen. Einen Investitionsbedarf von dringend ca. 33 Milliarden Euro zeigt das KfW Panel 2017 für die Schulen in kommunaler Trägerschaft auf.

Nur was verbirgt sich vor Ort, bei den Kommunen und den betroffenen Kindern und deren Eltern, hinter dieser immensen Zahl? In vielen Regionen Deutschlands regen sich Eltern, zeigen die Mißstände auf, verweisen auf das Schicksal ihrer Kinder - zunehmend auch öffentlich vor den Rathäusern.

Dazu droht aktuell die bestehende Krise sich zuzuspitzen:

Nach u.a. Studien der Bertelsmann Stiftung werden in den nächsten Jahren „2400 Grundschulen“ in Deutschland aufgrund steigender Schülerzahlen (Zuwanderung, Binnenmigration pp) benötigt.

Und die im Bundestagswahlkampf kämpfenden Parteien wollen dazu den Rechtsanspruch auf die Betreuung von Grundschulkindern gesetzlich festschreiben .....

Die Kürze eines Vorworts verbietet mir eine sachliche Bewertung der Gesamtlage.

Es sei mir aber erlaubt Christian Morgenstern (\*6.5.1871; + 31.3.1914) zu zitieren:

*„Zeige mir wie Du baust, und ich sage Dir  
wer Du bist“.*

*Mit freundlichen Grüßen*

Ihr Peter Walter

Landrat a.D., Vorsitzender PPP in Hessen und Thüringen e.V.

# ÖFFENTLICHES BAUEN

**Redebeitrag von Dr. Bernadette Weyland, Staatssekretärin, Hessisches Ministerium der Finanzen anlässlich der Jahrestagung Öffentliches Bauen**

*Sehr geehrte Damen und Herren,  
werte Gäste der 3. Jahrestagung „Öffentliches Bauen“,*

*„Jedes Mal, wenn wir einen Fortschritt gemacht haben, dann geschah das, weil jemand gewillt war, ein Risiko zu übernehmen, seinen Kopf hinzuhalten und etwas Neues auszuprobieren“*

Dieses Zitat, meine Damen und Herren, stammt von Thomas J. Watson, dem Gründer und langjährigen Vorstandsvorsitzenden von IBM. Ich stelle es ganz bewusst an den Anfang meines Grußwortes zur diesjährigen Jahrestagung Öffentliches Bauen.

Ich begrüße Sie hier in der IHK in Frankfurt zu einer Tagung, deren Thema öffentliches Bauen „zwischen Krise und Kreativität“ ist. Öffentliches Bauen ist durch die zentralen Fragen unserer Gesellschaft beeinflusst: Fragen nach bezahlbarem und trotzdem hochwertigem Wohnraum, Fragen nach den Auswirkungen der Energiewende, Fragen nach der Sicherstellung von Mobilität, Fragen zum demografischen Wandel oder den Auswirkungen



Dr. Bernadette Weyland, Staatssekretärin, Hessisches Ministerium der Finanzen

des Klimawandels. Dazu kommen immer umfassendere technische Innovationen und ein damit einhergehender Wahrnehmungs- und Wertewandel.

Das sind die Herausforderungen. Wenn wir auf das heutige Programm schauen, dann entdecken wir viele Themen und Vorträge, die hierfür Antworten und Anregungen geben. Konzeptionelle Überlegungen sind erforderlich für die wichtigen Fragestellungen am Anfang jedes öffentlichen Bauvorhabens. Wie groß ist der Bedarf, gerade unter einem langfristigen Blickwinkel?

Jedes öffentliche Bauvorhaben bewegt sich im altbekannten Dreieck von Kosten, Terminen und Qualität. Es wird Sie nicht überraschen, dass die Staatssekretärin im

Hessischen Finanzministerium Wert darauf legt, dass finanzielle Risiken in Bauprojekten minimiert und Termine und Kostenrahmen eingehalten werden. Es ist nicht so, dass alle Großprojekte scheitern, auch wenn die Ursachenanalyse wichtige Erkenntnisse verspricht. Wir als Land können zeigen, dass Bauprojekte im Termin- und Kostenrahmen durchgeführt werden können.

Die Lebensqualität in einer Stadt wird durch die gebaute Umwelt geprägt. Öffentliche Infrastruktur ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Hier steht die öffentliche Hand in der Verantwortung, hier nimmt die öffentliche Hand Verantwortung wahr. „Baukultur versus Infrastrukturbedarf“, das ist aus meiner Sicht kein Widerspruch. Gerade eine wirtschaftlich wachsende Region wie Frankfurt ist als Sitz wichtiger internationaler Institutionen auf hochwertige Infrastruktur angewiesen.

Bei der Vielzahl der Projekte in einem Land oder einer Kommune: Welche sind die wichtigsten? Wie kann ich den Investitionsstau nachhaltig auflösen? Das sind Fragen, die sich jede Kommune stellen muss.

„Kann man Risiken bei Bauvorhaben erkennen, minimieren und ausschließen?“, wird heute Nachmittag in einem Vortrag gefragt. Von „Kommunen im Wandel“ ist in einem Forum die Rede, damit sie die notwendigen Investitionen in die Gebäudeinfrastruktur stemmen können.

Kann in ÖPP-Verfahren die Architekturqualität sichergestellt werden? Verschiedene erfolgreiche Verfahrenswege gibt es. In einem Workshop werden solche Projekte vorgestellt. Welche Bedeutung haben Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in öffentlichen Hochbauprojekten? Das Land bietet gemeinsam mit der PD ein Anwendertraining für das Rechenmodell Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Meine sehr geehrte Damen und Herren, Sie sehen: Vor uns liegt ein Tag mit vielfältigen Themenstellungen. Mein Anliegen ist das Werben für Qualität und Nachhaltigkeit. Das möchte ich verbinden mit einem Plädoyer für Kreativität und Risikobereitschaft in öffentlichen Bauprojekten.

Risikobereitschaft hat im Jahr 2003 der damalige Hessische Finanzminister Karlheinz Weimar bewiesen als er beschloss, das Finanzzentrum Kassel-Altmarkt als erstes PPP-Projekt in Hessen für Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb auszuschreiben.

Nachhaltig ist die Landesregierung im Ausbau der öffentlichen Infrastruktur durch das umfassende Hochschul-Investitionsprogramm HEUREKA, das im Jahr 2010 die „BDA-Auszeichnung für Baukultur in Hessen“ erhalten hat.

Kreativität und Risikobereitschaft gehörte dazu, als die Hessische Landesregierung 2010 beschloss, den Energiestandard der hessischen Neubauten, egal ob im Eigenbau oder im

PPP, in vollem Bewusstsein der damit verbundenen Kosten deutlich höher anzusetzen, als in der damals gültigen Energieeinsparverordnung gesetzlich vorgegeben.

Ergänzt wurde dies durch das CO<sub>2</sub>-Minderungs- und Energieeffizienzprogramm mit einem Gesamtvolumen von 160 Millionen Euro. Dieses ermöglicht uns, die Gebäude vieler Landesdienststellen energetisch zu sanieren und damit über 30 Jahre gerechnet 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> zu sparen.

Risikobereitschaft mit dem Ziel eines optimalen wirtschaftlichen Ergebnisses zeigt das Land in einem großen PPP-Projekt: Die energetische Sanierung von insgesamt 42 Gebäuden der Bereitschaftspolizeien in Mühlheim am Main und in Kassel. Das Vergabeverfahren läuft aktuell.

Sehr geehrte Damen und Herren, in allen Maßnahmen und Projekten verbinden wir innovative Beschaffung mit Nachhaltigkeit und erzeugen zudem eine hohe Arbeitsplatzqualität für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Inhaltlich und begrifflich sind wir mit Nachhaltigkeit und Arbeitsplatzqualität nicht mehr weit entfernt von Nachhaltigkeit und Lebensqualität, dem Thema des nun folgenden Gesprächs mit Herrn Dr. Michael Denkel, Gesellschafter und Mitglied der Geschäftsleitung von Albert Speer & Partner und Herrn Werner Schlierike.

Professor Speer hat meine langjährige Wahlheimat Frankfurt, und bei weitem nicht nur diese, mit zahlreichen mutigen architektonischen Glanzlichtern geprägt. Und das, soweit ich weiß, ohne große Überschreitungen des Zeit- und Kostenrahmens.

Hiervon können viele lernen!

Damit möchte ich überleiten zum anschließenden Interview mit Herrn Dr. Denkel und bedanke mich sehr für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

**Dr. Bernadette Weyland**

**Staatssekretärin, Hessisches Ministerium der Finanzen**

Hessisches Ministerium  
der Finanzen





Eröffnungsplenum  
Von links nach rechts:  
Dr. Bernadette Weyland,  
Dr. Michael Denkel,  
Werner Schlierike



## Nachlese: Jahrestagung Öffentliches Bauen 2017 Nachhaltiges Bauen und Bewirtschaften im Lebenszyklus

Die dritte Jahrestagung »Öffentliches Bauen« – nachhaltiges Bauen und Bewirtschaften im Lebenszyklus, veranstaltet gemeinsam mit dem Land Hessen, fand am 04. Mai 2017 in den Räumen der IHK Frankfurt am Main statt.

Diese Tagung, konzipiert als Weiterentwicklung der »Jahrestagung PPP«, die sich seit 2011 als eine der zentralen Veranstaltungen zum Thema öffentlicher Hochbau in Deutschland entwickelt hat, richtet sich als zentrale Informations- und Vernetzungsplattform an alle mit öffentlichen (kommunalen) Bauvorhaben betraute Personen und deckte auch dieses Jahr wieder ein breites Spektrum ab.

In drei Foren und einer Reihe von Workshops wurden die diesjährigen inhaltlichen Schwerpunkte dargestellt, aufgearbeitet und diskutiert:

- Weichenstellung Stadtplanung: Nicht nur ein Thema für urbane Zentren
- Planen, Bauen und Betreiben öffentlicher Hochbauten: »Lessons Learned«
- Zwischen Krise und Kreativität: Öffentliche Infrastrukturen im Wandel
- Öffentliche Infrastrukturfinanzierung: Grenzen, Chancen und Möglichkeiten des Ausbaus
- Warum scheitern viele Großprojekte? Und wie kann man dies verhindern?

- Strategisches Multiprojektmanagement: Analysieren, priorisieren, fokussieren, investieren
- Gute Architektur umgesetzt: Die ÖPP-Projekte »BMBF« und »Futurium«

Die Resonanz der Teilnehmer war auch dieses Jahr wieder überwiegend positiv: Betont wurde dabei – neben den Impulsen aus den fachlichen Beiträgen – vor allem die Möglichkeit des Meinungsaustauschs zwischen den Beteiligten, die über die Veranstaltung fortwirkt.

**Save the date: 12. April 2018**

**Jahrestagung Öffentliches Bauen  
IHK Frankfurt**

**(kostenfrei für Besucher der öffentlichen Hand)  
[www.convent.de/bauen](http://www.convent.de/bauen)  
(Informationen und Anmeldung)**



Blick ins Publikum beim Eröffnungsplenum



Zwischen Krise und Kreativität: Öffentliche Infrastrukturen im Wandel;  
Von links nach rechts: Bernward Kulle, Daniel Zimmermann, Prof. Dr. Anke Karmann-  
Woessner, Anett Sommer, Hans-Joachim Paap, Andrea Mühl-Herkströter



Öffentliche Infrastrukturfinanzierung: Grenzen, Chancen und Möglichkeiten des Ausbaus;  
Von links nach rechts: Thomas Puls, Dr. Ulrich Keilmann, Matthias Drexelius,  
Prof. Dr. Tanja Kessel, Dr. Thomas Herr

In Termin- und Kostenrahmen – Die Evaluation der PPP-Projekte  
des Landes Hessen; Prof. Dr. Tanja Kessel



Warum scheitern viele Großprojekte? Und wie kann man dies verhindern?  
Von links nach rechts: Sandra Arendt, Hans-Joachim Paap, ..., Friederike Lindauer, Prof. Torsten Böger, ...



Geschichte und Moderne: Das Dom-Römer-Projekt in Frankfurt; Michael F. Guntersdorf

# ÖPP IN HESSEN

## Analyse der Planungs-, Bau- und Betriebsphase

**Von Univ.-Prof. Dr.-Ing. Tanja Kessel, Kristin Schottel, M.Sc.,  
TU Braunschweig, Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement,  
Dr. Corinna Hilbig, PSPC GmbH**

Seit vielen Jahren realisiert das Land Hessen einen Teil seiner Hochbauprojekte im Rahmen von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP), bei denen eine lebenszyklusübergreifende Leistungsübertragung auf einen privaten Auftragnehmer erfolgt. Die ersten Projekte befinden sich bereits im neunten Betriebsjahr. Dies hat das Hessische Ministerium der Finanzen zum Anlass genommen, den Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement am Institut für Bauwirtschaft und Baubetrieb der TU Braunschweig und die PSPC GmbH mit einer Evaluierung der bisher auf Landesebene realisierten ÖPP-Projekte zu beauftragen. Es wurden folgende acht Projekte untersucht: das Finanzzentrum Kassel Altmarkt, das Justiz- und Verwaltungszentrum Wiesbaden, das Cityrevier Wiesbaden, die Ämter für Bodenmanagement in Limburg a. d. Lahn, Büdingen und Korbach, das Behördenzentrum Heppenheim sowie die Hessische Landesvertretung in Brüssel.

In der durchgeführten Analyse wurden neben der quantitativen Bewertung der Kostenentwicklung insbesondere qualitative Aspekte der Projektrealisierung untersucht.

Die Datenerhebung erfolgte mittels Fragebogen und strukturierter Interviews mit den auf öffentlicher Seite verantwortlichen Mitarbeitern. Neben der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit erfolgte die Analyse der Planungs- und Bauphase, der Transferphase und der Betriebsphase.

Die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit hat einen durchschnittlichen Wirtschaftlichkeitsvorteil von 13,2 % ergeben, womit die ÖPP-Projekte des Landes Hessen im bundesweiten Durchschnitt liegen.

Der Verlauf der Planungs- und Bauphase wurde von den Projektleitern insgesamt als sehr positiv bewertet, auch wenn der Aufwand für die Projektvorbereitung, insbesondere aufgrund der aufwendigen Bedarfsfeststellung, die bei konventionellen Projekten nicht in vergleichbarer Tiefe erfolgt, als hoch beurteilt wurde. Zudem konnte eine hohe Zufriedenheit bezüglich der Kosten- und Termineinhaltung festgestellt werden. Bei sieben von acht Projekten wurden die vereinbarten Fertigstellungstermine eingehalten.

Auch der Übergang von der Bau- in die Betriebsphase wurde von den Objektleitern bei den meisten Projekten mit gut bis sehr gut und nur in Einzelfällen als befriedigend bewertet.

Mit dem bisherigen Verlauf der Betriebsphase herrscht bei den Objektleitern ebenfalls eine hohe Zufriedenheit. In allen untersuchten Projekten wurde der Betrieb für einen Zeitraum von 30 Jahren an den privaten Partner vergeben. Im Gegensatz zur Planungs- und Bauphase wurde der zeitliche Aufwand, der in der Betriebsphase für das Objektcontrolling angefallen ist, überwiegend als gut bis sehr gut bewertet. Die in den hessischen Projekten zugesicherte Verbrauchsmengengarantie für Medienverbräuche wurde teilweise sogar erheblich unterschritten. Die Beurteilungen der Qualität der Unterhaltung und Dienstleistungen durch den privaten Partner sind größtenteils positiv bis sehr positiv ausgefallen. Auch bezüglich der Nutzung von Malus-Regelungen zeigten sich die Objektleiter zufrieden. Malus-Regelungen sind in Verbindung mit definierten Service-Levels bei fast dreiviertel der untersuchten Projekte vertraglich vereinbart und davon bereits bei mehr als der Hälfte der Projekte zur Anwendung gekommen.

Insgesamt wurden die Erfahrungen in den bisher realisierten ÖPP-Projekten des Landes Hessen über alle Lebenszyklusphasen hinweg als zufriedenstellend beurteilt. In den kommenden Jahren wird sich die Qualität der ÖPP-Projekte beweisen, wenn die ersten Instandhaltungsmaßnahmen anstehen.

# SCHULZENTRUM BAD LOBENSTEIN

## Leuchtturmprojekt für den ländlichen Raum

Von **Thomas Fügmann, Landrat des Saale-Orla-Kreises**

Sie begann schon vor etwa zehn Jahren: die Geschichte des „Schulzentrums Bad Lobenstein“. Bereits 2008 wurde ein Ideenwettbewerb mit fünf Architekturbüros aus dem Saale-Orla-Kreis durchgeführt, die allesamt zum Inhalt hatten, in der Karl-Marx-Straße in Bad Lobenstein einen Schulcampus zu planen, der Grund- und Regelschule sowie Gymnasium, Mensa und Sportplätze konzentriert. Jahre mit Diskussionen, die vor allem die Finanzierung eines derartigen Großprojektes betrafen, zogen vorbei. Und dann ging plötzlich alles ganz schnell.

Ende Juni 2015 gab das Thüringer Landesverwaltungsamt in Weimar das Projekt „Schulzentrum Bad Lobenstein“ offiziell frei. Unmittelbar darauf erfolgte die Unterzeichnung des Bauerrichtungs- und Finanzierungsvertrages mit der Züblin AG, die nach einer europaweiten Ausschreibung den Zuschlag als leitende Baufirma erhalten hatte. Das Schulzentrum wurde von Beginn an als ÖPP-Projekt (öffentlich-private Partnerschaft) konzipiert.

Das heißt, das Landratsamt Saale-Orla-Kreis realisierte das Großprojekt als öffentliche Hand gemeinsam mit Unternehmen der Privatwirtschaft: Züblin plante, baute und



Pressestelle Landratsamt Saale-Orla-Kreis

Der offizielle Spatenstich für das „Schulzentrum Bad Lobenstein“ erfolgte bei Kaiserwetter durch (v. l.) Peter Gäbler (Bauoberleiter Züblin Direktion Mitte, Bereich Thüringen), Jens Heynisch (Fachbereichsleiter Zentrale Aufgaben, Bau, Bildung im Landratsamt Saale-Orla-Kreis), Stefan Gruhner (CDU-Landtagsabgeordneter), Gerald Endlich (Bereichsleiter Züblin, Direktion Mitte, Bereich Thüringen), Katrin Gersdorf (Vorsitzende des Ausschusses für Bildung, Kultur und Sport des Saale-Orla-Kreises), Landrat Thomas Fügmann und Klaus Möller (stellvertretender Bürgermeister Bad Lobenstein) am 21. April 2016.

finanzierte nach der vom Landratsamt Saale-Orla-Kreis vorgegebenen Leistungsbeschreibung. Nachdem am 21. April 2016 der offizielle Spatenstich für das Schulzentrum erfolgte, wurde das 8 Mio. Euro-Projekt schon ein Jahr später, nämlich am 18. Mai 2017, feierlich eingeweiht. Bezogen hatten die Grund- und Regelschüler ihre Domizile aber deutlich früher. Die grundhafte Sanierung der Grundschule schafften die ausführenden Bauprofis binnen sechs Wochen Sommerferien 2016. Das Schulzentrum in seiner Gesamtheit wurde insgesamt ganze drei Monate vor dem geplanten Bauende – der Beginn des Schuljahres 2017/2018 – fertiggestellt. „Diese schnelle Leistung und die Tatsache, dass wir im geplanten Kostenrahmen geblieben sind, habe ich bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung noch nie erlebt – und ich bin seit 1990 in der Kommunalpolitik“, gibt Landrat Thomas Fügmann unumwunden zu.

Im Rahmen des Projektes „Schulzentrum Bad Lobenstein“ wurde der Neubau einer Regelschule, der Umbau der vorhandenen Grundschule sowie der Neubau einer Mensa geplant.



Pressestelle Landratsamt Saale-Orla-Kreis  
Dank der großartigen Leistungen aller beteiligten Gewerke konnte das Projekt „Schulzentrum Bad Lobenstein“ ganze drei Monate früher als geplant fertiggestellt werden.

Sportanlagen waren bereits in den Vorjahren am Standort errichtet worden. Die Mensa dient als Multifunktionsgebäude: Im Rahmen der Schulspeisung können etwa 140 Kinder gleichzeitig versorgt werden; bei Veranstaltungen finden hier insgesamt 200 Personen Platz. Die neu gebaute Regelschule besitzt eine Nutzfläche von ca. 2.700 m<sup>2</sup>, 13 Klassenräume – verteilt auf drei Geschosse – sowie sieben Fach- und Nebenräume wie beispielsweise einen Physik-, Biologie-, Chemie- und Werkraum. Zudem lernen die Regelschüler an fünf sogenannten Whiteboards – interaktiven Tafeln also, die den Unterricht multimedial gestalten. Die Grundschule am Schulzentrum beherbergt aktuell 154 Schüler, die in insgesamt acht Klassenräumen und diversen Nebenräumen auf 1.500 m<sup>2</sup> lernen. Selbstverständlich wurden im Zuge des Bauprojektes auch die Außenanlagen gestaltet.

Alle drei Bauphasen – sowohl Umbau- als auch Neubaumaßnahmen – wurden gleichzeitig und bei laufendem Schulbetrieb abgearbeitet. Mit dieser geballten Arbeitsphase reduzierte sich die Bauzeit von drei auf eineinhalb Jahre. Eine Auslagerung der Schulen fand hierbei nicht statt. 30 der insgesamt 40 am Bau beteiligten Gewerke stammten aus der Region um Saale und Orla. „Für uns ging mit dem Bau des Schulzentrums ein fast zehnjähriger Traum in Erfüllung. Mit diesem Schulcampus haben wir hervorragende Bildungsvoraussetzungen für unsere Kinder geschaffen“, resümiert Thomas Fügmann, Landrat des Saale-Orla-Kreises.

Verantwortlich für den großen Projekterfolg sind neben den Mitarbeitern des Landratsamtes Saale-Orla-Kreis in erster Linie natürlich die Züblin AG sowie die zahlreichen Gewerke, die den Bau in einer hohen Qualität und Schnelligkeit verwirklicht haben, die Berliner VBD Beratungsgesellschaft für Behörden mbH, welche das Landratsamt beim reibungslosen Ablauf des aufwendigen Vergabeverfahrens tatkräftig unterstützte, die Thüringer Aufbau-bank als finanzieller Partner des Großprojektes und natürlich die beteiligten Schulen, denn derartige Bauarbeiten bei laufendem Schulbetrieb erfordern einen hohen organisatorischen Aufwand und viel Flexibilität auf allen Seiten.

Am Schulzentrum sind nun Grund- und Regelschule, Turnhalle, Freisportanlage und Mensa für die Schülerspeisung und Veranstaltungen konzentriert. Das Gymnasium Bad Lobenstein, welches sich ebenfalls auf dem Campusgelände befindet, konnte im Zuge des Großprojektes „Schulzentrum Bad Lobenstein“ aus finanziellen Erwägungen heraus zunächst nicht mit umgesetzt werden. Doch auch die umfassende Sanierung dieses Schulgebäudes ist bereits vorbereitet: Fördermittel vom Land Thüringen in Höhe von 977.000 Euro werden – bei einer Gesamtinvestition von über 1,6 Mio. Euro – in die Baumaßnahme fließen. Ziel ist es, noch in den Sommerferien mit der Umsetzung zu beginnen, und das Projekt bis Schuljahresbeginn 2018/2019 abzuschließen.

Spätestens dann scheint das Leuchtturmprojekt „Schulzentrum Bad Lobenstein“ sicherlich weit über die Grenzen des Saale-Orla-Kreises hinaus.

**Kontakt**  
**Jens Heynisch**  
**Leiter Büro Landrat**  
**Fachbereichsleiter Zentrale Aufgaben, Bau, Bildung**  
**Oschitzer Straße 4**  
**07907 Schleiz**  
**Telefon: 03663 - 488203**  
**E-Mail: [landratsbuero@lrask.thueringen.de](mailto:landratsbuero@lrask.thueringen.de)**



# GUTE ARCHITEKTUR UMGESETZT: DAS ÖPP-PROJEKT »BMBF«

**Von Christian Pelzeter, Architekt BDA**

*Dem Neubau des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde im Februar der German Design Award als Special Mention in der Kategorie „Excellent Communications Design“ verliehen.*

Das neue Bundesministerium wurde 2014 nach einem Entwurf von Heinle, Wischer und Partner (Berlin) fertiggestellt und ist ein ÖPP-Projekt in Zusammenarbeit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, der Partnerschaft Deutschland PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH und der BAM Deutschland AG.

Im Berliner Regierungsviertel gelegen, bildet der Neubau eine klare und repräsentative Adresse für das Bundesministerium aus und fügt sich als integrales Bindeglied in die Bebauung entlang des Spreebogens. Seine regelmäßige Natursteinfassade wird mit Elementen aus Fotovoltaik- und Recyclingglaspaneelen aufgebrochen. Grundlegend für den Entwurf war eine konsequente Grundrissstruktur zur flexiblen Einteilung der Büroeinheiten und nicht zuletzt die Aufenthaltsqualität in den Büros. Der Neubau ist nach dem BNB-Gold-Standard zertifiziert und erfüllt mit innovativen technischen Systemen, nachhaltigem Rohstoffeinsatz sowie energiesparenden Maßnahmen die höchsten Anforderungen an modernes und nachhaltiges Bauen.

Vergeben wird der German Design Award vom Rat für Formgebung, der 1953 auf Initiative des Deutschen Bundestages gegründet wurde um den Wirtschafts- und Kulturfaktor



Fotografie: Bernadette Grimmenstein



„Design“ zu fördern. In seiner Stifterversammlung finden sich Vertreter aller am Designprozess beteiligten Kräfte.

Mit seiner Auszeichnung würdigt der Rat hervorragende Leistungen im Produkt- und Kommunikationsdesign und honoriert das Engagement von Unternehmen und Designern.

Aus der Jurybegründung: »Der Entwurf schafft es, moderne Ästhetik und Aspekte nachhaltigen Bauens und Betreibens zu einem repräsentativen Gebäude zu vereinen.«

## **Kontakt**

**Heinle, Wischer und Partner**

**Freie Architekten**

**Gutenbergstraße 4**

**10587 Berlin**

**Telefon +49 30 399920-0**

**[www.heinlewischerpartner.de](http://www.heinlewischerpartner.de)**

**[berlin@heinlewischerpartner.de](mailto:berlin@heinlewischerpartner.de)**



**GERMAN  
DESIGN  
AWARD  
SPECIAL  
2017**



# KOLUMNE ARCHITEKTUR EXCLUSIV

Von Michael F. Gunterdorf, Geschäftsführer DomRömer GmbH

*»Die Deutschen werden immer nostalgischer« hieß es kürzlich in einem Beitrag im Radio. Das mag so sein, ist aber sicherlich nicht der Grund dafür, dass immer wieder über den Wiederaufbau historischer Stadtensembles nachgedacht wird. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit finden wir in Dresden, aber auch Potsdam, Berlin, Lübeck - ein ganz besonderes Beispiel aus neuester Zeit ist dafür sicherlich die »neue Frankfurter Altstadt«.*

Die Chronologie Frankfurts ist nicht nur interessant, sie hilft auch, die Bedeutung dieser Baumaßnahme für die Stadt besser zu verstehen.



Besiedelt war das Gebiet auf dem Römerberg schon seit dem Neolithikum, hier Bestand später ein römisches Militärlager. Direkt nach der Römischen Besiedlung begann mit den Merowingern etwa ab dem 5. Jahrhundert der Aufstieg der Stadt.

Forciert wurde die Entwicklung durch Karl den Großen, der hier einen Königshof erbauen ließ. Unter den Staufern erlebte Frankfurt im Hochmittelalter eine Blütezeit, unter ihnen erwarb Frankfurt das Markt- und Münzrecht. Um das Jahr 1200 war Frankfurt bereits eine bedeutende Messestadt. 1245 wurde Frankfurt unmittelbare, also sogenannte »Freie« Reichsstadt. Durch die Goldene Bulle wurde Frankfurt 1356 ständiger Wahlort der Könige, der Krönungsweg zeugt noch heute davon.

Die Altstadt wurde in ihrer Geschlossenheit nicht nur eine der größten, sondern auch eine der schönsten Altstädte Deutschlands. Der Niedergang begann allerdings bereits während des 30jährigen Krieges, im 19. Jahrhundert standen große Teile der Altstadt leer. Im Zuge der Industrialisierung und des damit zusammenhängenden erneuten rasanten Bevölkerungswachstums zu Beginn des 20. Jahrhunderts war sie mit über 22.000 Bewohnern chronisch überbevölkert und verwahrlost, es herrschten Armut und Kriminalität. Am 22. März 1944 wurde diese Altstadt nahezu vollständig durch einen Britischen Bomberangriff von mehr 1.000 Flugzeugen zerstört.

Bereits damals polarisierte die Diskussion um den Wiederaufbau und man konnte sich nicht über den Bereich zwischen Römer und Dom, wo heute die neue Altstadt entsteht, einigen, er blieb noch viele Jahre weitgehend unbebaut.

Städtebaulich war, auch nach der folgenden teilweisen Bebauung der siebziger und achtziger Jahre, eine indifferent Brache geblieben, die zu anhaltend heftigen Diskussionen über den Wiederaufbau der Altstadt und letztlich 1981 zur Errichtung der sogenannten Ostzeile führte. Nun wollten viele Frankfurter gerne »mehr Altstadt«.



Für eine Neubebauung gab es über die Jahrzehnte mehrere Vorschläge in zeitgenössischer Architektur, aber auch in historischen Modellen. Relativ einig war man sich darin, das Technische Rathaus abzureißen.

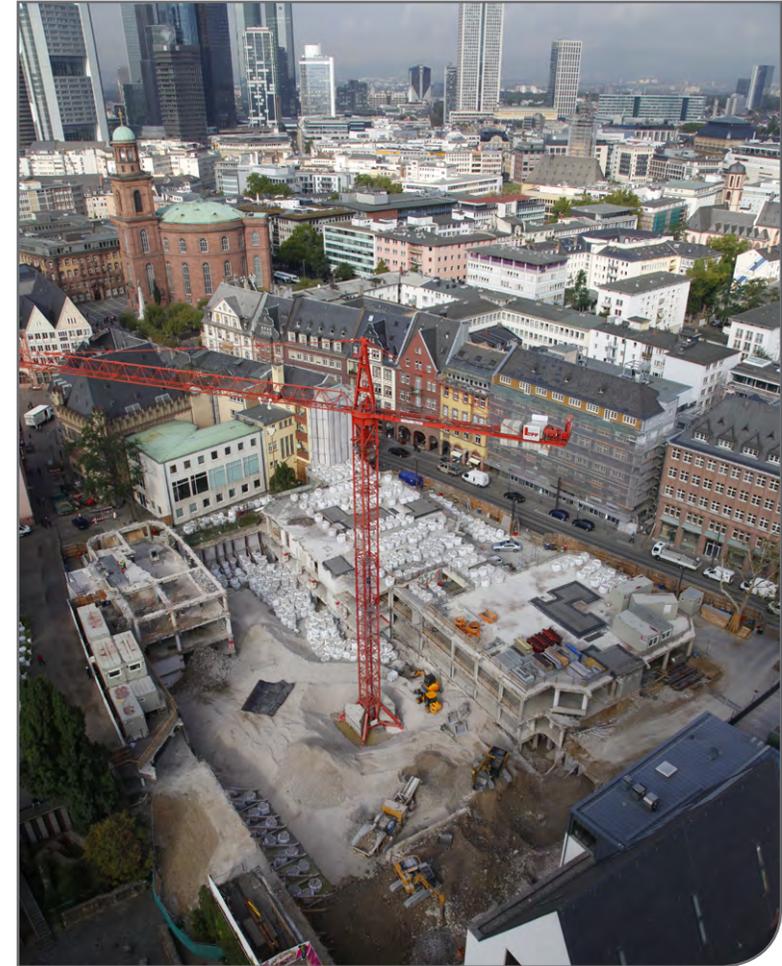
Das, was nun entsteht, ist das Ergebnis all dieser Diskussionen. Alles, was in den letzten über 60 Jahren aus politischer, soziologischer, stadtplanerischer oder architektonischer Sicht aktuell oder diskutierbar war, lag auf dem Tisch.

Unter der Prämisse nicht für die Galerie zu planen und zu bauen, sondern ein bewohnbares, standortadäquates Quartier zu schaffen, entsteht als Ergebnis all dieser Auseinandersetzungen genau die Stadtreparatur, die an diesem Ort angeraten ist.

Wenn diese „Reparatur am offenen Herzen“ wie sie einmal genannt wurde letztlich dazu führt, dass das Quartier von einem Großteil der an ihrer Stadt interessierten Bürgern und Bürgerinnen angenommen wird und wenn das, was entsteht so unprätentiös und zeitlos ist, dass es seine Qualität über Jahre oder Jahrzehnte behält, dann ist sie ein glaubhafter Beitrag nicht nur zur Diskussion über zeitgemäße Architektur, sondern darüber hinaus auch ein Statement darüber, wie bürgernahe Politik heute sein sollte.

Die Entscheidung, die Altstadt wiederauferstehen zu lassen, ist lange gereift. Es war eine Entscheidung großer Tragweite, denn die Stadt konnte zu keiner Zeit davon ausgehen, hier eine gewinnversprechende Baumaßnahme zu initiieren. Dies war nie das Ziel. Es geht der Stadt auch nicht darum, neue Denkmäler zu schaffen. Es geht darum, ein Stück vernachlässigter Stadt für die Bürger und Bürgerinnen zurückzugewinnen, als Raum zum Leben - nicht als Museum.

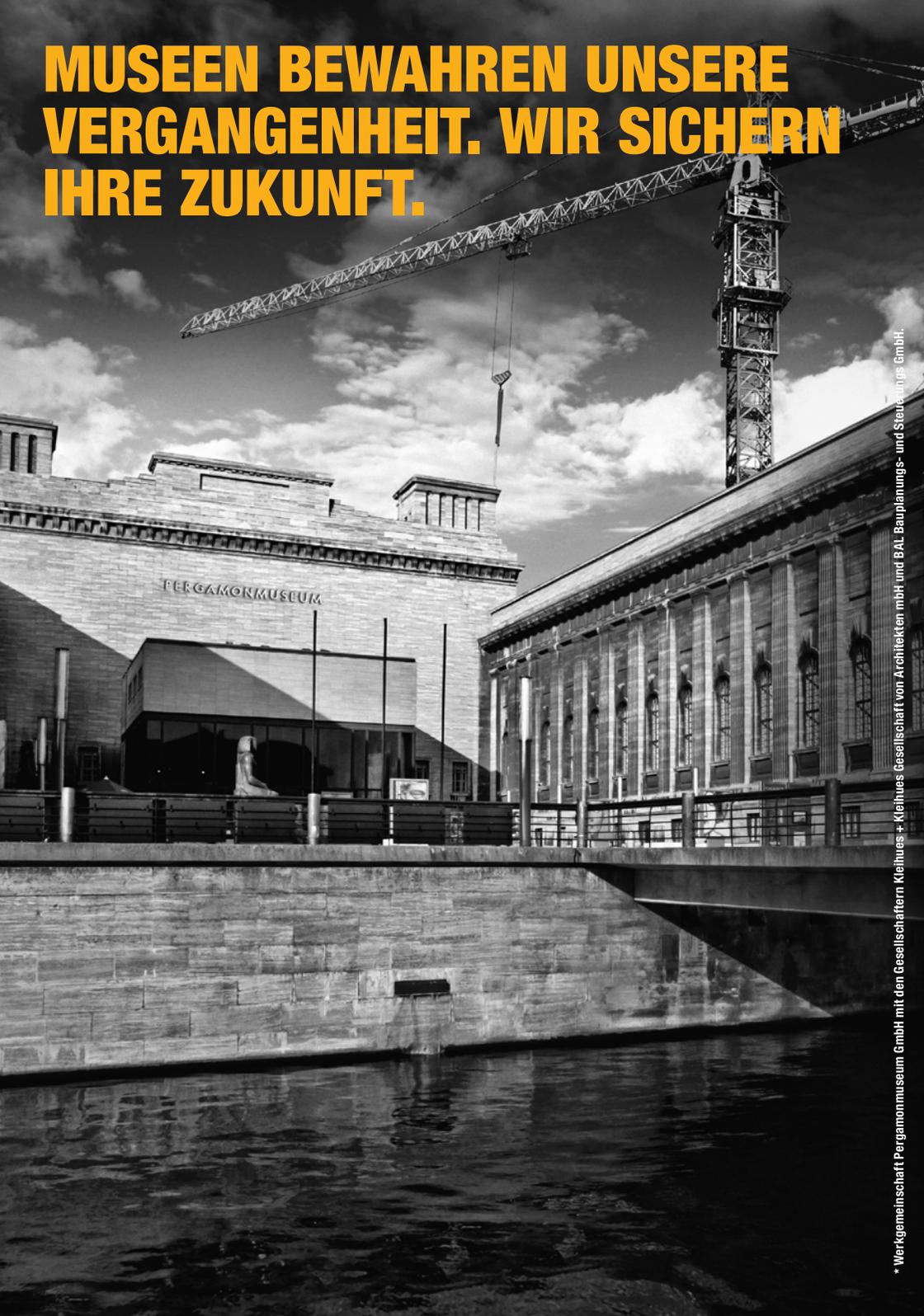
Die Stadtreparatur, wie sie jetzt durch den Bau der neuen Altstadt umgesetzt wird, bringt der Stadt indirekt Gewinn, da sie das Bild der Stadt aufwertet. Der heute schon erlebbare



Imagegewinn schafft einen Mehrwert, der sich z.B. bei Unternehmensansiedlungen, bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze und im Bemühen um qualifizierte Arbeitnehmer zeigen mag. Alles in Allem wird sich dieses Vorhaben somit langfristig für die Stadt auszahlen.

Mag auch der intellektuelle Höhenflug nicht stattfinden, ein bürgernahes Stück Stadt entsteht. Und nur diese allgemeine Akzeptanz stellt sicher, dass das neue Stück Frankfurt integraler und gleichzeitig alltäglicher Bestandteil der Stadt wird. Und damit wird viel erreicht werden, viel mehr, als nach den kontroversen Diskussionen der vergangenen Jahre zu erwarten war.

**MUSEEN BEWAHREN UNSERE  
VERGANGENHEIT. WIR SICHERN  
IHRE ZUKUNFT.**



\* Werkgemeinschaft Pergamonmuseum GmbH mit den Gesellschaftern Kleihues + Kleihues Gesellschaft von Architekten mbH und BAL-Bauplanungs- und Steuerungs GmbH.

**SCHÜTZT VOR RIESIGEN RISIKEN:  
DEUTSCHLANDS  
BAUSPEZIALVERSICHERER**

**VON EXPERTEN  
VERSICHERT**

**VHV**   
**VERSICHERUNGEN**

Es ist das größte Bauprojekt auf der Berliner Museumsinsel – der für 13 Jahre veranschlagte Umbau des unter UNESCO-Schutz stehenden Pergamonmuseums. Deshalb vertrauen die verantwortlichen Architekten und Ingenieure\* der VHV, wenn es um die Absicherung großer Haftpflichtrisiken geht. Genauso professionell versichern wir natürlich auch Ihr Bauunternehmen und Ihre Bauprojekte. Denn als Bauspezialversicherer bietet die VHV optimalen Schutz vor Risiken und liefert so die nötige Sicherheit bei Planung und Baudurchführung. Nähere Informationen erhalten Sie unter **Tel.: 0180.22 32 100\*\*** oder unter **[www.vhv-bauexperten.de](http://www.vhv-bauexperten.de)**

\*\* Festnetzpreis 6 Cent pro Anruf, aus Mobilfunknetzen höchstens 42 Cent pro Minute.

# DIE STADT NEU DENKEN

## Zum räumlichen Leitbild Karlsruhe

Von Sigrun Hüger, Anke Karmann-Woessner

### **Einführung**

*Bis heute prägen sehr unterschiedliche städtebauliche Leitbilder nicht nur den Stadtgrundriss von Karlsruhe, sondern stehen für ein immer wieder verändertes gesellschaftspolitisches Verständnis von Stadtgesellschaft. Bereits im Entwurf zum ersten Stadtvergrößerungsplan für Karlsruhe 1802 hat Friedrich Weinbrenner nicht nur mit deutlichen baulichen Akzenten den fächerförmigen Ideal-Stadt-Grundriss neu definiert, sondern auch den Veränderungsprozess von der absolutistischen Ständegesellschaft hin zur bürgerlichen Stadtgesellschaft ablesbar gemacht.*

Leitbilder skizzieren heute weder Archetypen noch eine ganz bestimmte Gesellschaftsordnung. Was unter dem Begriff Leitbild verstanden wird reicht heute vom Synonym für Ziele, Prinzipien, Konzepte, Strategien bis hin zur grundsätzlichen Notwendigkeit, anstehende Herausforderungen und Zielkonflikte vielfältiger Fachplanungen zusammen zu führen. In Karlsruhe entsteht ein Leitbild, das grafisch einprägsam ist und wie ein Regiebuch diese Leitlinien der Stadtplanung durch die frühzeitige und schrittweise Identifizierung und Verdichtung der Themen vereinbart, in seiner Methodik ein „lernendes System“.

In Karlsruhe geht es nicht in erster Linie um Stadtentwicklung durch Wachstum, sondern in viel größerem Umfang um die Bewältigung der vielfältigen demographischen, ökologischen und strukturellen Veränderungsprozesse. Eine Vielzahl von Fachdisziplinen müssen in einen ganzheitlichen Steuerungsprozess integriert werden. Veränderungen gibt es in der Maßstäblichkeit, den inhaltlichen Fragestellungen und Rollen der unterschiedlichen Akteure

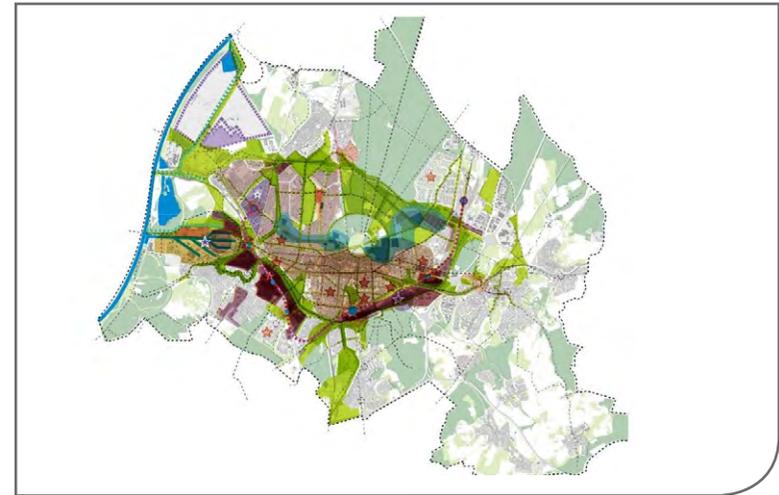


Abb. 1 Titelbild: Überlagerung der Ergebnisse

von der Ideenfindung bis zur Realisierung. Im Vergleich zu den Modellen der 90er Jahre ist entscheidend: Die heutigen Konzepte werden nicht nur im Dialog entwickelt, sie sind in einem diskursiven Verfahren überhaupt erst möglich.

### **Geplante Stadtgründung**

Karlsruhe gilt als Musterbeispiel einer Planstadt. Der Karlsruher „Fächer“ mit den vom Schloss strahlenförmig abgehenden Raumachsen bestimmte mit seinen absolutistischen Idealen und der angestrebten Harmonie zwischen Stadt und Landschaft die Innen- und Außenwahrnehmung der Stadt. Damit ist die Stadtgründung 1715 bereits einer ganz konkreten Projektidee des Markgrafen Karl-Wilhelm von Baden-Durlach zu verdanken.

Der Privilegienbrief formulierte dann aber erst die Voraussetzungen für die Realisierung der Idealstadt-Vision und schaffte mit der in sich widersprüchlichen Allianz aus Absolutismus und Weltoffenheit auch den unkonventionellen Ansatz für eine moderne Zuwanderungspolitik.

### **Wie plant man eine Planstadt weiter?**

Die ersten Schritte zu diesem Prozess begannen 2009 mit einem internationalen Symposium „Die Stadt neu sehen“, um die Erfahrungen anderer europäischer Städte zu diskutieren und in einer Voruntersuchung die wichtigen Schlüsselfragen der räumlichen Entwicklung zu identifizieren. Parallel wurde das räumliche Leitbild in dem 2012 verabschiedeten

integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2020) als Leitprojekt für Karlsruhe formal verankert. Im Sommer 2013 konnten in der Ausstellung „Die Stadt neu sehen: 10 Fragen an Karlsruhe“ der Prozess präsentiert und mit einem ergänzenden Begleitprogramm der Dialog in der Stadt beginnen. Um die Arbeit am räumlichen Leitbild über den gesamten Zeitraum zu konzipieren und zu begleiten, wurde eine Prozessgruppe aus Stadtplanungsamt, Karlsruher Institut für Technologie – Prof. Markus Neppi – und externen Experten gebildet. Diese Gruppe diskutiert bis heute nicht nur die Planungs- und Beteiligungsprozesse, sondern begleitet auch die fachlichen Inhalte. Ergänzt wird die Prozessgruppe von einem breit aufgestellten

Begleitgremium aus Vertretern der lokalen Politik, Fachverbänden, relevanter Ämter der Stadt und der Bürgerschaft.

#### Die Planungswerkstatt: Drei Teams und drei Etappen

Alleinstellungsmerkmal und wesentlicher Baustein des gesamten Planungsprozesses war die von Januar bis Juni 2014 durchgeführte Planungswerkstatt. Drei interdisziplinäre Teams waren aufgefordert worden, die zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung in Karlsruhe in langfristige räumliche Planungsziele umzusetzen: Das internationale Planerteam West8 (Rotterdam) mit Verkehrsplus (Graz), die Arbeitsgemeinschaft der Karlsruher Büros berchtoldkrass space&options und STUDIO.URBANE STRATEGIEN zusammen mit URBAN CATALYST studio (Berlin), sowie die Stadtplaner von Machleidt (Berlin), gemeinsam mit den Landschaftsarchitekten Sinai (Berlin) und SHP Ingenieure (Hannover).

Intention der Auswahl war es, Planer mit sehr unterschiedlichen städtebaulichen Ansätzen und Erfahrungshorizonten dieselbe Aufgabe zu stellen.

In drei mehrwöchigen Etappen arbeiteten die Teams teils unter sich, teils in gemeinsamen Workshops in Karlsruhe und präsentierten ihre Ergebnisse an drei Terminen öffentlich. So konnten unmittelbar Interessenschwerpunkte aus der Diskussion und Beteiligung aufgenommen und weiter bearbeitet werden. An den Teamstationen sowie den sogenannten Bürgertischen bestand jeweils die Möglichkeit für Gespräche. „Die öffentliche Beteiligung tut dem Verfahren gut. Es ist ein Spagat und Herausforderung zugleich, Inhalte so aufzubereiten und zu transportieren, dass man sowohl Fachpublikum als auch die breite Öffentlichkeit mitnehmen kann.“ sagte Philipp Krass von berchtoldkrass. Und Christoph Elsässer von West8 bemerkte: „Man muss die Karten offen auf den Tisch legen, auch zu einem Zeitpunkt, wo man selbst glaubt, noch gar nicht so weit zu sein“.

Zur Schlusspräsentation Ende Mai 2014 stellten die Teams ihre Ergebnisse vor, zwei Wochen später im Werkstattfinale wurden diese Leitbild-Entwürfe im Hinblick auf die nächsten Schritte des Prozesses vom Begleitgremium analysiert und bewertet. „Ich habe noch nie ein Verfahren in ähnlicher Struktur mitgemacht, bei dem von Anfang an so viele Akteure beteiligt waren. Das Transportieren der einzelnen Ideensplitter in die Diskussion aller Beteiligten ist das Besondere dieses Verfahrens.“ (Prof. Dr. Walter Schönwandt, Experte Begleitgremium)

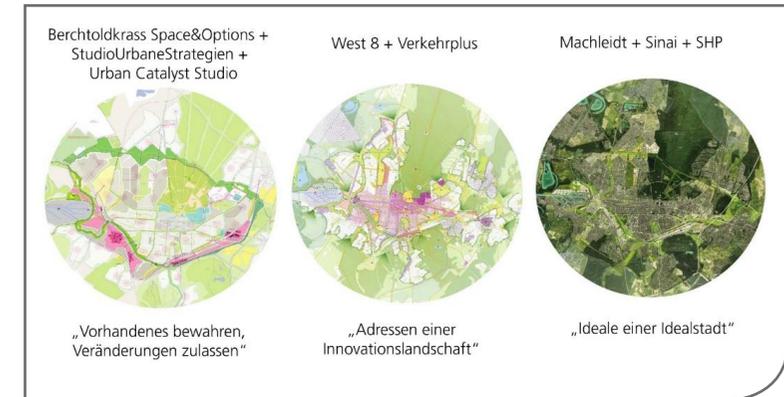


Abb. 2: Ergebnisse Planungswerkstatt

#### Drei Ergebnisse im Vergleich

Jedes Team hatte seine eigene Herangehensweise und „planerische Herkunft“, was in ihren Arbeiten zu durchaus kontroversen Ideen führte – aber auch zu deutlichen Parallelen: West8/verkehrsplus konzentrierten sich auf die Konturen und Schnittstellen der Stadt zur Landschaft sowie die Zwischenräume innerhalb der Stadtteilstruktur. Der enge Freiraumbezug, die Nähe verschiedener Landschaftstypologien und die klaren Identitäten einzelner Stadtteile sollten mit einer Qualifizierung der Ränder und Adressbildung innerhalb sowie nach außen gestärkt werden.

Machleidt/Sinai/SHP bearbeiteten den Konflikt zwischen gewünschter Freiraumsicherung und der klaren Absage Karlsruhes an weiteres Flächenwachstum. Sie schlugen dafür, entlang zweier Entwicklungsachsen im Norden und Süden, neue verdichtete Wohn- und Gewerbe-Areale kombiniert mit ausgeprägten Grünraum-Korridoren vor.

berchtoldkrass/S.US/UC fassten die Qualitäten Karlsruhes in fünf Schwerpunkte zusammen, die ineinander greifen und sich gegenseitig ergänzen. Dazu zählen neben den charakterstarken Nachbarschaften auch die diversen Landschaften in und um Karlsruhe.

Auch hier werden Entwicklungspotentiale entlang der nördlichen und südlichen Korridore identifiziert, allerdings sollen diese als reiner Grünring ausgebildet werden. Als einziges Team schlugen sie daher vor, den Bau- und Entwicklungsbedarf ausschließlich im Bestand durch Qualifizierung, Nachverdichtung und Verkehrs-Verknüpfungen zu ermöglichen. Erwartung an die Planungswerkstatt war weder ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept noch ein fertiges Leitbild. Vielmehr ging es um ein inhaltliches Grundgerüst für die integrierte und langfristige Ausrichtung der räumlichen Entwicklung aus unterschiedlichen Blickwinkeln und Herangehensweisen. In einer ausführlichen Analyse, den „Empfehlungen an das Begleitgremium“, wurden die drei Arbeiten gewürdigt, verglichen, kommentiert und Handlungsfelder, Aufgaben und Ziele für das weitere Vorgehen formuliert. Darauf aufbauend führt die Überlagerung der Schnittmengen und Unterschiede der Arbeitsergebnisse der drei Teams zu ablesbaren räumlichen Schwerpunkten. Aufgabe der Verwaltung ist insbesondere die Gegenüberstellung mit bereits vorliegenden und in Bearbeitung befindlichen strategischen Projekten, Planwerken und Konzepten. Dazu zählen unter anderem das integrierte Stadtentwicklungskonzept, der Verkehrsentwicklungsplan, Grünsystem, Klimaanpassungsplan und auf räumlicher Ebene der Landschaftsplan und die Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie stadtteilbezogene Rahmenpläne.

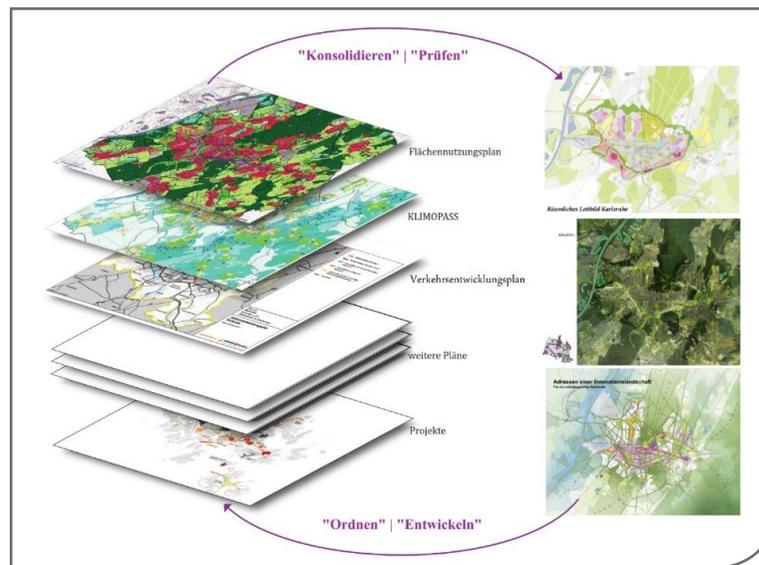


Abb. 3: Konsolidieren/Prüfen

In ämterübergreifenden Abstimmungsterminen geht es im Anschluss darum, Ideen und Strategien vorzustellen und zu testen sowie die unterschiedlichen Sichtweisen, Aufgabenstellungen und Zielkonflikte herauszuarbeiten. Es zeigt sich: In vielen Bereichen und Aufgaben gibt es teils große Übereinstimmung und Synergien, die es zu nutzen gilt. In dieser Phase wird deutlich, wie sehr der weitere Prozess von der intensiven Vorbereitung der Aufgabenstellung und Planungswerkstatt sowie der frühen Einbindung aller relevanten Ämter, Entscheidungsträger und Bürger profitiert.

Das räumliche Leitbild kann somit als Plattform dienen, um bestehende und angestrebte Ideen und Planungen aus verschiedenen Richtungen aufzugreifen und miteinander zu verknüpfen. Zusätzlich zu dieser internen Synopse bleibt weiterhin der Blick von außen entscheidend. Regelmäßige Treffen des Begleitgremiums erlauben eine breitgefächerte Rückmeldung zum aktuellen Arbeitsstand, was wiederum Voraussetzung für eine kontinuierliche Kommunikation in die Politik und Verbände ist. Auch initiierte im Oktober 2014 das Architekturschaufenster Karlsruhe einen Workshop „Reflexionen zum räumlichen Leitbild“. Dort konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger mit Fachleuten aus Stadtplanung, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur die Ergebnisse der Planungswerkstatt zum räumlichen Leitbild 2015 reflektieren und mit eigenen Vertiefungen anreichern. Im Anschluss präsentierte eine Ausstellung die Ergebnisse. In diesem Rahmen wurden in einer „Update“-Veranstaltung auch die Synopse-Etappe und die geplante Ausstellung 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt.

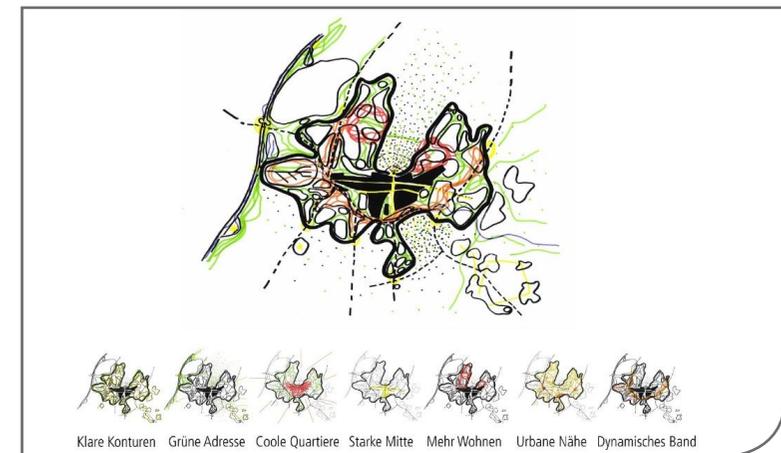


Abb. 4: Stoßrichtungen Ordnen/Entwickeln

### Auf dem Weg zum Entwurf

Die Ideen der Planungswerkstatt und Beteiligung geben wichtige Impulse und Ansätze, die Stadt neu zu denken. Prof. Markus Nepl hat diese Ergebnisse sieben „Stoßrichtungen“ zugeordnet und in charakteristischen Skizzen festgehalten:

1. **„Klare Konturen“:** Karlsruhe bekennt sich zu einer klaren Formulierung seiner Siedlungskonturen. Übergänge zwischen Stadt und Landschaft werden qualifiziert.
2. **„Grüne Adresse“:** Die Kulturlandschaften in und um Karlsruhe sind Teil ihrer besonderen Lebensqualität. Stadtnahe Wälder und der noch anzubindende Rhein werden übergreifender Fokus.
3. **„Cooles Quartiere“:** Klimaanpassung im Quartier, Weiterentwicklung des Grünsystems, energetische Sanierung und die Gestaltung der Straßenräume passieren zusammenhängend.
4. **„Starke Mitte“:** Karlsruhe wächst. Dem wird das Zentrum mit prominenten Entwicklungen nach Süden und entlang der „Boulevards von Morgen“ gerecht.
5. **„Mehr Wohnen“:** Karlsruhe wächst nach innen. Wohnraum- und Entwicklungsbedarf soll innerhalb der Kontur gedeckt werden.
6. **„Urbane Nähe“:** Für Karlsruhe bedeutet Erreichbarkeit nicht nur ein umfassendes Angebot zur Mobilität, sondern auch Qualifizierung der Quartiere: Alles ist in wenigen Minuten erreichbar.
7. **„Dynamisches Band“:** Ein bislang zerstückelter Süd-Korridor konzentriert Gewerbe, Freiräume, Stadteingänge und Infrastrukturen zu einem Band, welches Karlsruhe im Süden neue Entwicklungsräume gibt.

### Die Ausstellung im Jubiläumsjahr

Im Sommer 2015 wurden in einer umfassenden Ausstellung „Die Stadt neu denken“ der gesamte Prozess mit seinen zahlreichen Etappen und Ergebnissen, der Entwurf zum räumlichen Leitbild und die vielfältigen, ineinandergreifenden Facetten eines solchen Projektes ausführlich präsentiert. Auf dem Weg zur und während der Ausstellung wurde ein umfangreiches Begleitprogramm angeboten, das weit über die Fachöffentlichkeit hinaus auf großes Interesse stieß: Beispielsweise moderierte Stadtspaziergänge zu den Schwerpunktthemen „Freiraum“ und „Arbeiten“. In diesem Format wurden konkrete Handlungsfelder vor Ort im Dialog und in direktem Austausch mit den beteiligten Akteuren erfahrbar gemacht.

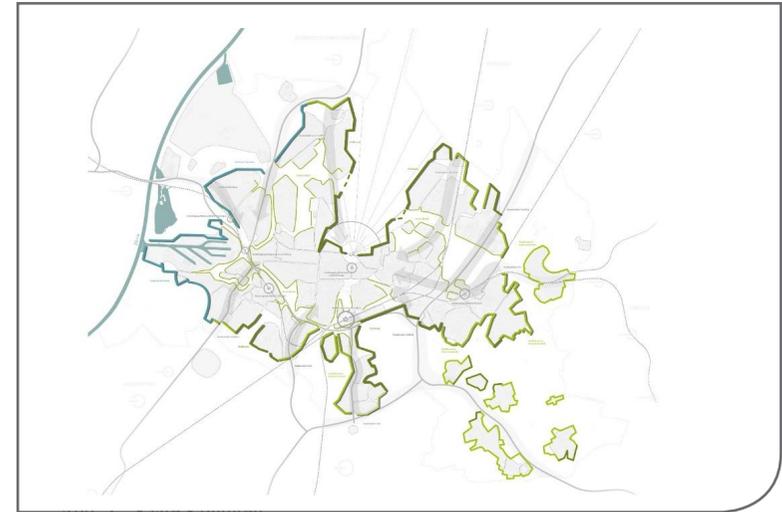


Abb. 5: „Klare Konturen“

Mit fachlichen Beiträgen in der „langen Nacht der Leitbilder“ und einer Podiumsdiskussion im Jubiläumspavillon der Stadt Karlsruhe zum Thema „Beteiligung in der Baukultur“ konnte mit Unterstützung der Stiftung Baukultur der Prozess kritisch betrachtet und in erweiterten Kontext gesetzt werden. Kooperationen mit der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH und dem Badischen Staatstheater sowie eine große Zahl geführter Besuche für externe Gruppen oder die gezielte Einbindung von Kindern und Jugendlichen gingen weit über die üblichen Beteiligungsformate hinaus und konnten das Interesse und die Begeisterung der Bürgerinnen und Bürger im Jubiläumsjahr für ihre Stadt nutzen.

Das Ausstellungskonzept erstellte das Planungsbüro COMPLIZEN aus Halle, bekannt für ihre Ausstellungen und Interventionen zur „IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010“. Es führte die Besucher schrittweise an die komplexe Thematik heran und konnte uns die Stoßrichtungen des räumlichen Leitbildes in einer interaktiven „Werkstatt-Ausstellung“ mittels eines Films sehr anschaulich und nachvollziehbar erklären. Neben den „sieben Stoßrichtungen“ stand im Zentrum der Ausstellung die Agora, in der eine interaktive Erfahrung der gesamten Dimension anhand eines Stadtmodells im Maßstab 1:2000 mithilfe einer digitalen Projektion ermöglicht wurde. Die Agora war Raum für Vorträge, Diskussionen, Führungen oder Präsentationen, auch für externe Institutionen, etwa Universitäten, Schulen oder Fachverbände.



Abb. 6: Blick in die Agora der Ausstellung

#### Fazit und Ausblick

Die Ausstellung schließt zunächst eine weitere Etappe des langen öffentlichen Prozesses ab. Die Erkenntnisse aus der Arbeit zur Ausstellung, die Aufbereitung der Inhalte und das erneute Feedback werden in die letzte Arbeitsphase einfließen. Die unterschiedlichen Themenfelder gilt es im Anschluss mit Handlungsansätzen zu konkretisieren und durch klare und begriffsscharfe Zielsetzungen und Vorhaben zu definieren. Die gesamtstädtischen Stoßrichtungen sind in Zukunft auf Quartiersebene zu implementieren und werden daher zusätzlich in Vertiefungsgebieten, den sogenannten „Lupen“, auf ihre Tragfähigkeit überprüft. Mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ und dem Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) können bereits heute innovative Planungsansätze im gewerblichen Bereich weitergehend untersucht werden. Aufträge für bereits grundsätzlich identifizierte Handlungsfelder – parallel zur Teilfortschreibung des Flächennutzungsplanes 2030 des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe (NVK) – werden zeitnah beauftragt. Damit – und das ist ein entscheidendes Merkmal des Prozesses – wirkt die Identifizierung der räumlichen Potentiale bereits im laufenden Prozess als ein wesentlicher Motor für die Gesamtentwicklung. Die Themen erhalten eine Dynamik, die sie ohne die Planungswerkstatt und die transparente, öffentliche Diskussion zum jetzigen Moment nicht erhalten hätten.

Trotz der Zusammenführung von Fachplanungen wird das räumliche Leitbild Karlsruhe damit nicht zu einem integrierten Stadtentwicklungskonzept, sondern ein Leitbild für die konkreten räumlichen Potentiale. Es ist der gemeinsame Weg, in einem Gegenstromprinzip mit den Bausteinen Vision, strategische Planung und operative Projektentwicklung zu denken und zu entwerfen. Die besondere Herausforderung liegt weniger in der Auswahl der Vorhaben, sondern vielmehr in der jeweiligen Bearbeitungstiefe und damit auch der Konkretisierung der Projektrealisierung. Die Priorisierung und eine erste Budgetierung im kurz- und mittelfristigen Finanzhaushalt ist eine Voraussetzung für eine offensive, transparente Planung. Genau hierin liegt aber die besondere Herausforderung zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Auch die Notwendigkeit, die Öffentlichkeitsarbeit jetzt stärker auf Nachbarschaften und konkrete Planungsräume zu fokussieren, um die Akzeptanz und die Identifikation der Akteure vor Ort mit der Planung herzustellen.

Bis Ende 2016 wird in kontinuierlicher Abstimmung ein konsensfähiges Dokument ausgearbeitet und vom Gemeinderat als verbindliches Rahmenwerk für Karlsruhe beschlossen werden. Damit erhält die Politik eine Entscheidungshilfe zur Einordnung strategischer und planerischer Fragestellungen an die Hand, die Verwaltung eine Orientierung für die tägliche Arbeit und die Öffentlichkeit einen Ausblick in die zukünftige Entwicklung Karlsruhes.

#### Kontakt:

**Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt**

# STAATLICHE INFRASTRUKTUR

## Mehr Geld alleine löst die Probleme der staatlichen Infrastruktur nicht

Von Thomas Puls

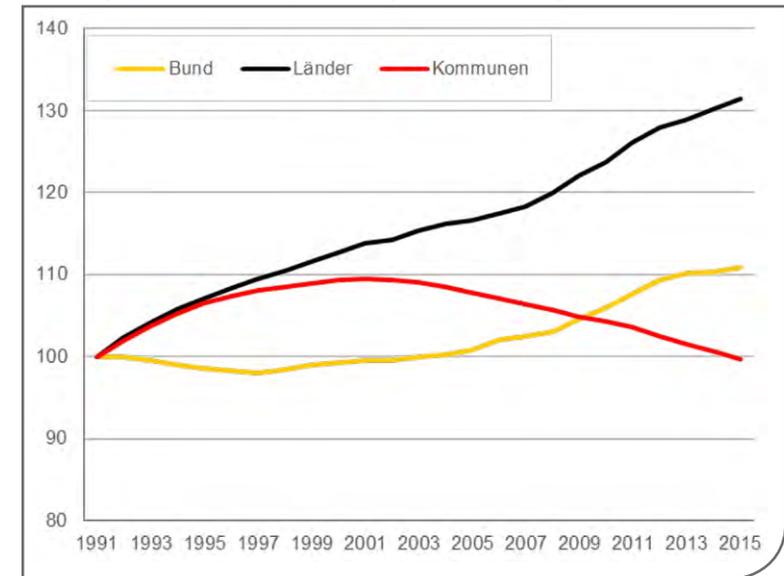
Seit langem reichen die realen Investitionen des Staates kaum mehr aus, um die Abschreibungen auf seinen Kapitalstock zu decken. Insbesondere in den Kommunen wird von der Substanz gezehrt. Inzwischen sind die Folgen des Underinvestments für den Bürger unübersehbar. Das hat den Druck erhöht gegenzusteuern. Tatsächlich steigen die Investitionen heute wieder, aber die realen Bauleistungen bleiben hinter den Erwartungen zurück. Das liegt zum einen an steigenden Baukosten aber auch ganz stark an fehlenden personellen Kapazitäten in den Bauämtern.

Früher galt die gute Infrastruktur als wichtiger Standortfaktor. Doch nun droht sie zum Wachstumshemmnis zu werden. Bereits im Jahr 2013 gaben in einer Befragung des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln 67 Prozent von 3.000 befragten Unternehmen an, dass sie in ihrer regelmäßigen Geschäftstätigkeit durch Infrastrukturmängel beeinträchtigt würden. Diese Quote dürfte seither weiter gestiegen sein. Es gibt Schätzungen, dass allein im Jahr 2016 volkswirtschaftliche Staukosten von 69 Milliarden Euro aufliefen.

Dieser Befund ist die Folge davon, dass Investitionen in die Infrastruktur über einen langen Zeitraum keine hohe Priorität beim Staat hatten. Die Folge: Der preisbereinigte staatliche Nettokapitalstock stagniert seit mehr als einem Jahrzehnt. Das größte Problem liegt dabei eindeutig bei den Kommunen, wie Abbildung 1 zeigt.

Ihr Nettokapitalstock schrumpft seit dem Jahr 2000. Das bedeutet, dass die Investitionen von Städten und Gemeinden seither nicht mehr ausreichen, um die Abschreibungen auszugleichen. Tatsächlich ist der preisbereinigte Nettokapitalstock der Kommunen inzwischen kleiner als im Jahr der Wiedervereinigung. Diese Zahlen können aber die wirkliche Entwicklung auch etwas überzeichnen, da es auch zu Auslagerungen aus den kommunalen Kernhaushalten kam.

Abbildung 1: Der staatliche Kapitalstock gibt Grund zur Sorge



Nettokapitalstock des Staates nach Gebietskörperschaften, preisbereinigt, 1991 = 100

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2016

Der Mangel an Infrastrukturinvestitionen hatte diverse Gründe. Die Kommunen mussten mehr Sozialausgaben schultern. Die Haushaltssanierung gewann an Bedeutung und die Baupreise stiegen ab dem Jahr 2005 kräftig. Die Preiserhöhungen haben seither alle Ausgabenerhöhungen aufgezehrt. Das ist bei den Fernstraßen gut darstellbar. Die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen werden zwischen 2015 und 2018 um etwa 37 Prozent steigen. Preisbereinigt wird damit das Investitionsniveau des Jahres 2005 wieder erreicht. Eigentlich wäre also ein weiteres Anwachsen der Investitionsmittel geboten. Doch das alleine wird nicht reichen, denn es tut sich ein neues strukturelles Problem auf. Dieses zeigt sich bereits beim Mittelabfluss.

Es gibt bereits Probleme dabei, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu verbauen. So gelang es den kleineren Flächenländern schon im Jahr 2015 nicht, ihre Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen abzurufen, da es ihnen an baureifen Projekten mangelte. Dass kein Geld an den Finanzminister zurückgegeben werden musste, lag vor allem daran, dass 20 Prozent mehr verbaute, als ihm nach Länderschlüssel eigentlich zugestanden hätte. Auch im kommunalen Bereich gestaltet sich der Mittelabfluss zäh. Anfang 2017 waren von den 3,5 Milliarden Euro des 2015 aufgelegten Kommunalinvestitionsförderungsfonds gerade einmal 83,4 Millionen Euro abgerufen und 1,6 Milliarden Euro verplant. Das Problem liegt also nicht an fehlenden Mitteln. Tatsächlich hat sich der Personalbestand in den Baubehörden zum Flaschenhals entwickelt.

Laut DIW haben die kommunalen Bauämter zwischen 1995 und 2010 ein Drittel ihrer Stellen abgebaut. Nach 2010 sank ihre Zahl noch einmal um 10 Prozent. In der gleichen Zeit wurden die Bauvorschriften deutlich komplexer, weshalb es heute Kapazitätsengpässe gibt. Und diese Lage wird sich noch verschärfen.

Nach unseren Auswertungen ist der Medianbauingenieur im öffentlichen Dienst inzwischen über 49 Jahre alt. Fast 29 Prozent der jetzt dringend benötigten Fachleute sind älter als 55 und gehen bald in den Ruhestand. Auf der anderen Seite sind nicht mal 8 Prozent der Bauingenieure im öffentlichen Dienst unter 35 Jahre alt und da sind die Mitarbeiter der diversen Lehrstühle mitgezählt. All das zeigt, dass jetzt dringend rekrutiert werden muss, was viele Gebietskörperschaften auch versuchen. Aber erfolgreiches Recruiting ist derzeit kaum möglich, denn der Arbeitsmarkt für Bauingenieure ist leer gefegt. Bei der BA kommen derzeit 94 offene Stellen auf 100 arbeitslose baunahe Ingenieure (Abbildung 2). Im Oktober 2016 waren es noch 78 offene Stellen.

Abbildung 2: Der Bauingenieur wird zum Mangelberuf



Je 100 Arbeitslose waren der Bundesagentur für Arbeit in diesen Monaten so viele offene Stellen gemeldet

Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, 2017; IW Köln

Da im Bereich der Ingenieure typischerweise nur jede vierte Stelle bei der BA gemeldet wird, ist von einem Fachkräftemangel auszugehen. Weil die Absolventen die Auswahl haben, entscheiden sie sich nur selten für den öffentlichen Dienst, denn der kann aufgrund seiner Tarifstruktur den gesuchten Fachleuten keine marktfähige Vergütung bieten. Um die benötigten Fachleute rekrutieren zu können, wird der Staat Wege finden müssen, sie übertariflich zu bezahlen und ihnen langfristige Beschäftigungsperspektiven zu bieten. Hierfür ist es aus unserer Sicht sinnvoll, privatrechtlich organisierte Einheiten zu gründen, in denen Gruppen von Kommunen oder größere Gebietskörperschaften ihre Bauaufgaben bündeln. Ein Schritt in diese Richtung könnte die Bundesfernstraßengesellschaft werden.

**Kontakt:**

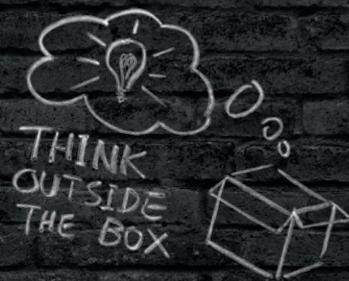
**Thomas Puls**

**Senior Economist**

**Kompetenzfeld Umwelt, Energie, Infrastruktur**

**Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.**

**puls@iwkoeln.de**



## DIE SMART SILIKAT

Die SMART SILIKAT entwickelt, produziert und vertreibt Imprägnierungen und Mörtel aus alternativen Rohstoffen, welche aufgrund ihrer einzigartigen Eigenschaften selbst den Fachmann in Staunen versetzen. Prägnant zusammengefasst ist der Geschäftszweck:

„ENTWICKLUNG, PRODUKTION UND VERTRIEB VON SILIKATISCHEN IMPRÄGNIERUNGEN UND PORTLANDZEMENTFREIEN MÖRTELN ZUR TROCKNUNG, BRANDSCHUTZ UND VEREDLUNG VON MAUERWERK IM HOCH - UND TIEFBAU.“

## DIE MOTIVATION

Die SMART SILIKAT wurde 2015 gegründet um Lösungen für säurebelastete Bauteile in der Landwirtschaft zu finden. So keimte die Idee auf Produkte zu entwickeln die den heutigen Anforderungen gerecht werden. Den Firmengründern war recht schnell klar, dass die zu erfüllenden Anforderungen mit Hilfe der sogenannten „Silikattechnologie“ gelöst werden konnten. Daher rührt auch der Name SMART SILIKAT. Besondere Vorteile für den Endanwender dieser Technologie sind eine einfache Handhabung während der Anwendung, Dauerhaftigkeit nach der Anwendung sowie Umweltverträglichkeit.

## DAS GESCHÄFTSFELD

Da die „Silikattechnologie“ aufgrund ihrer Eigenschaften ein weites Anwendungsspektrum bietet, erweitern sich die Anwendungen zunehmend. Hierzu gehören,

### Hochbau

Mauertrockenlegung  
Fugenverfestigung  
Fassadenschutz

### Tiefbau

Sanierung von Kanal - und Abwasserbauwerken  
Präventive Sanierung von Betonrohren

### Facility Managment

Prävention gegen Moos - und Flechtenbefall  
Wegsicherung, Schutz gegen Frostscha den

### Infrastruktur

Korrosionsschutz für Brückenbauwerke  
Oberflächenschutz für Wasserbauwerke  
Schutz gegen Tausalzeinlagerung

### Landwirtschaft

Schutz für Behälterwände und Böden  
Schutz für Spaltenböden

### Gartenlandschaftsbau

Schutz für Betonbauteile  
Abdichtung für Gartenteiche



Multifunktionales Imprägniermittel



Rissüberbrückende mineralische Dichtungsschlämme - 2k



## KONTAKT

SMART SILIKAT GmbH  
Heinrich - Hasemeier - Straße 26 - 28  
49076 Osnabrück

Telefon +49 541 200 981 7  
Telefax +49 541 200 981 7 - 99  
E - Mail kontakt@smartsilikat.com

[www.smartsilikat.com](http://www.smartsilikat.com)

# KOMMUNEN IM WANDEL

## Wie können dringend notwendige Investitionen schneller umgesetzt werden?

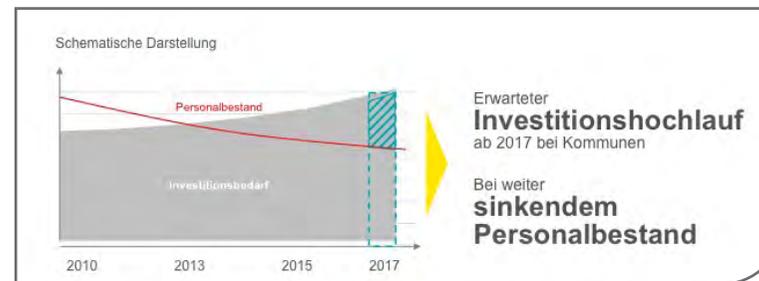
Von **Monica A. Schulte Strathaus, Partner, Ernst & Young Real Estate GmbH** und **Anett Sommer, Manager, Ernst & Young Real Estate GmbH**

*Gerade in letzter Zeit hören wir im Gespräch mit Kommunen unterschiedlichster Größe immer wieder eine Kernfrage: Wie können notwendige Investitionen in die Gebäudeinfrastruktur mit den vorhandenen Personalressourcen zeitnah umgesetzt werden?*

### **Knappe Personalressourcen können den zunehmenden Investitionsbedarf nicht decken**

Seit vielen Jahren haben die meisten Kommunen einen sinkenden Personalbestand zu verzeichnen. Die natürliche demografische Entwicklung kam hierbei der fortschreitenden Digitalisierung entgegen, so dass die Aufgaben der öffentlichen Hand auch mit einem sich reduzierenden Personalbestand erledigt werden konnten.

Der Investitionsbedarf stieg hingegen von Jahr zu Jahr weiter an. Nicht durch einen Mangel an Personal, sondern vielmehr, da vielen Kommunen aufgrund von Haushalts-sperren und Verschuldensbremse nur ein geringer finanzieller Handlungsspielraum blieb. Insbesondere durch das enorme Wachstum der Ballungszentren, der Kitaansprüche und durch Veränderungen im Bildungsbereich wie z. B. die Schullandschaft G8/G9 befindet sich der Investitionsbedarf für Kommunen in 2017 mit über 140 Mrd. EUR (lt. KfW) auf einem Höchstniveau.



### **Finanzielle Mittel stehen im Gegensatz zu früheren Jahren oftmals zur Verfügung**

Dem kommen die mittlerweile veränderten finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sehr entgegen: Finanzielle Mittel stehen im Gegensatz zu früheren Jahren oftmals zur Verfügung, z. B. durch neu aufgelegte Förderprogramme in Milliardenhöhe. Für das Abschöpfen der zur Verfügung stehenden Mittel reicht jedoch das vorhandene Personal nicht mehr aus.

### **Engpass Personalressourcen verzögert Investitionen**

Um diesem Engpass zu begegnen, kommen grundsätzlich drei Maßnahmen in Betracht:

1. Aufstockung und entsprechende Ausrichtung der personellen Ressourcen
2. Optimierung der bestehenden Prozesse und
3. Überdenken der bisherigen Vergabestrategien zur Realisierung von Baumaßnahmen

### **Ausrichtung und Weiterentwicklung der vorhandenen Personalressourcen**

Neueinstellungen zur Deckung von dringend erforderlichen Personalkapazitäten scheinen erst einmal nahezu unmöglich. Es ist allerdings offen, ob in der Kürze der Zeit geeignetes Personal im derzeitigen, hart umkämpften Arbeitsmarkt gefunden wird und ob die aufgestockten Personalressourcen auch langfristig benötigt werden. Effektiver ist es, diese geänderten Rahmenbedingungen als Chance zu begreifen und die bestehenden Personalressourcen zu überprüfen und neu auszurichten:

Den Überlegungen vorausgehen sollte eine eingehende **Bewertung der aktuellen Personalstruktur**:

- Wie ist das Personal zusammengesetzt, wo gibt es Überschneidungen, wo gibt es Lücken?
- Welches Fachwissen ist vorhanden? Welche Themen und Kenntnisse können vertieft werden? Können Schulungen/Fortbildungen angeboten werden?
- Gibt es eine geeignete Struktur zur Sicherung des Wissenstransfers und ein übergeordnetes Qualitätsmanagement?

**Die Optimierung der bestehenden Prozesse ist der Hebel, um mit dem Wandel Schritt zu halten**

In Bezug auf Beschaffungsprozesse – insbesondere für großvolumige Bau-Projekte – finden wir in den öffentlichen Verwaltungen ganz unterschiedliche Standards vor:

Mal sind sehr ausführliche Prozesse vorhanden, sie sind aber nicht mit allen Beteiligten abgestimmt oder bekannt, mal gibt es noch keine definierten Prozesse oder diese sind nicht »zu Ende gedacht«, d. h. sie berücksichtigen nicht alle Lebenszyklusphasen, mal fehlt die Definition von Verantwortlichkeiten und Schnittstellen.

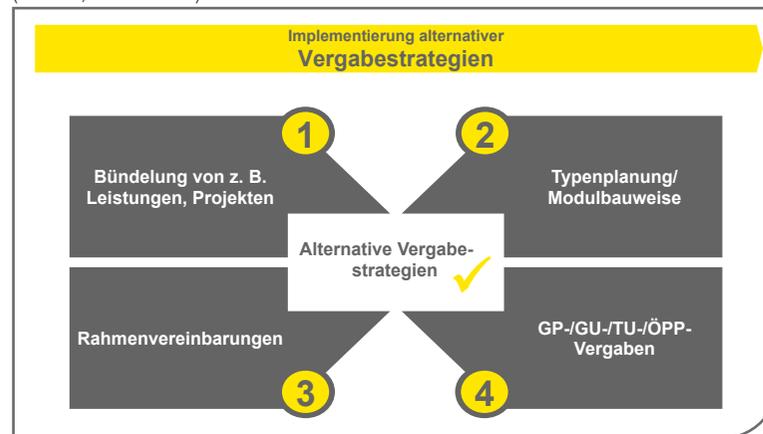
Ziel ist es Prozesse zu verschlanken, um verwaltungsintern effizienter zu werden und den bestehenden Marktanforderungen gerecht zu werden. Abhängig von der Ausgangssituation führen schon geringe Anpassungen von Prozessen zu Beschleunigung und Einsparungen. Hier stehen zwei Ansatzpunkte im Vordergrund:

- Definierte und standardisierte Beschaffungsprozesse über alle Lebenszyklusphasen
- Interaktion/Beteiligung von Bedarfsträgern und anderen Organisationseinheiten

**Durch passgenaue Vergabestrategien werden spürbare Beschleunigungseffekte erzielt**

Bei der Analyse von kommunalen Baumaßnahmenkatalogen wird deutlich, welche grundsätzlichen Anwendungsfelder für alternative Vergabestrategien bestehen:

Deutliche Effekte bzgl. Zeit- und Personaleinsparungen lassen sich durch die Bündelung von Maßnahmen erzielen (durch reduzierte Anzahl an Ausschreibungen und damit einhergehend weniger benötigte Personalressourcen in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase). Hierfür eignen sich besonders mehrere gleichartige Maßnahmen wie bspw. Neubau/Umbau/Sanierung von Kitas oder Ausbau von Schulen für den Ganztagesbetrieb (Küchen, Mensen etc.)



Durch Typenplanung und/oder Modulbauweise können aufgrund von Wiederholungseffekten weitere Beschleunigungspotentiale gehoben werden. Es werden z. B. flächendeckend nur noch ein oder zwei Typen von Kitas oder Grundschulen geplant und gebaut.

Bei der Optimierung der Vergabestrategien kann der Aufwand für den Vergabeprozess durch Rahmenvereinbarungen reduziert werden: Rahmenverträge ermöglichen der Kommune kurzfristige Entscheidungen und flexible Handlungsfähigkeit, beispielsweise bei der Sanierung von Sanitäranlagen in Schulen, Maßnahmen zur Digitalisierung.

Anstelle von Einzelvergaben führen zudem alternative Vergabeformen wie Generalplanung, GU-Vergabe, TU-Vergabe und ÖPP-Vergabe dazu, wesentliche Risiken (wie z. B. Schnittstellenrisiken, Terminrisiken etc.) sowie den Großteil des Koordinierungsaufwands auf den Auftragnehmer zu übertragen. So können Zeit und Personal eingespart werden.

**Individuelle Rahmenbedingungen erfordern ausgewogene Gesamtkonzepte**

Doch keine Kommune ist wie die andere. Völlig unterschiedliche Ausgangssituationen erfordern auch unterschiedliche Ansatzpunkte.



Die ehrliche Bewertung der Stärken und Schwächen des Status Quo bildet die Basis für ein passgenaues Gesamtkonzept, das durch konkret auf die Kommune zugeschnittene und optimal miteinander verzahnte Maßnahmen überzeugen sollte.

# news ticker

12. April 2018  
SAFE THE DATE

Jahrestagung Öffentliches Bauen

Veranstalter: CONVENT  
Veranstaltungsort: **IHK Frankfurt am Main**

04. – 06. Oktober 2017

EXPO REAL

Ort: Messe München

23. Oktober 2017  
ab 13.00 Uhr

Forum Infrastruktur 2017: Schwerpunkt Schiene & Straße

Veranstalter: IG Lebenszyklus Bau  
Ort: Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Infos: <http://www.ig-lebenszyklus.at/foruminfrastruktur>



21. November 2017  
ab 12.00 Uhr

Kongress 2017: Zukunft passiert jetzt!

Veranstalter: IG Lebenszyklus Bau  
Ort: WKO, Julius-Raab-Saal, Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien  
Infos: [www.ig-lebenszyklus.at/kongress2017](http://www.ig-lebenszyklus.at/kongress2017)



21. November 2017

Tagung „Zukunft der Infrastrukturentwicklung“

Veranstalter: Verband Öffentlicher Banken Deutschlands (VÖB) in Kooperation mit dem Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge der Universität Leipzig und Ernst & Young.  
Ort: Berlin  
Infos: [www.pd-g.de/termine/termine-detail/news/tagung-zukunft-der-infrastrukturentwicklung-am-21-november-2017-in-berlin](http://www.pd-g.de/termine/termine-detail/news/tagung-zukunft-der-infrastrukturentwicklung-am-21-november-2017-in-berlin)

21. November 2017  
9.00 – 12.00 Uhr

Generalversammlung und Informationsveranstaltung zum Thema  
»Die Digitalisierung der Bauprozesse begünstigt PPP«

Veranstalter: Verein PPP Schweiz  
Ort: Bern  
Infos: [www.ppp-schweiz.ch/de/veranstaltungen/veranstaltungen-des-vereins](http://www.ppp-schweiz.ch/de/veranstaltungen/veranstaltungen-des-vereins)

30. November 2017  
8.00– 18.00 Uhr

12. Bundeskongress Öffentliche Infrastruktur »Infrastruktur-Agenda 2020«

Veranstalter: Behörden Spiegel Ort: andel's Hotel Berlin  
Info: [www.oeffentliche-infrastruktur.de/wp-content/uploads/2017/07/kongress\\_2017.pdf](http://www.oeffentliche-infrastruktur.de/wp-content/uploads/2017/07/kongress_2017.pdf)

NEWS

Handbuch „Einführung in die öffentliche Beschaffung“

[www.bundesanzeiger-verlag.de/oeffentlichebeschaffung](http://www.bundesanzeiger-verlag.de/oeffentlichebeschaffung)

NEWS

Artikel Public Private Partnership, Alexander Dahmen

<http://bit.ly/2van017>



Public Private Partnership  
in Hessen und Thüringen e.V.

## IMPRESSUM

### Vorstand

Peter Walter  
Landrat a.D.  
Senckenberganlage 10-12  
60325 Frankfurt am Main

Dr. Hans-Georg Napp  
Direktor Landesbank  
Hessen-Thüringen  
Neue Mainzer Straße 52 - 58  
60311 Frankfurt

Bettina Haase  
Geschäftsführerin  
Bauindustrieverband  
Hessen-Thüringen e.V.  
Rechtsanwältin  
Blosenburgerstraße 4  
99096 Erfurt

Prof. Dr. Lars Wellejus  
Frankfurt University of  
Applied Sciences  
Nibelungenallee 1  
60318 Frankfurt

Bernhard Mundschenk  
Handwerkskammer Wiesbaden  
Bierstadter Straße 45  
65189 Wiesbaden

Matthias Drexelius  
Direktor  
Hessischer Landkreistag  
Frankfurter Straße 2  
65189 Wiesbaden

Ulf Greiner-Mai  
Mitglied der Geschäftsleitung  
GMP Ingenieure Greiner Mai und Partner  
Dipl. Ing. (TU)  
Washingtonstr. 53 A  
99423 Weimar

Thomas Kahmann  
Niederlassungsleiter  
HOCHTIEF Building GmbH  
Niederlassung ÖPP Erfurt  
Schmidtstetter Straße 30a  
99084 Erfurt

Dieter Schlempp  
Hessischer Städtetag  
Frankfurter Straße 2  
65189 Wiesbaden

### Kooptierte Mitglieder gemäß Satzung

Marion Schmitz-Stadtfeld  
Leiterin Fachbereich

Integrierte Stadt- und Gewerbe-  
flächenentwicklung  
NH ProjektStadt  
Eine Marke der Unternehmensgruppe  
Nassauische Heimstätte/Wohnstadt  
Maineum

Alte Mainzer Gasse 35-37  
60311 Frankfurt am Main

Karl-Christian Schelzke  
Geschäftsführender Direktor  
Hessischer Städte- und  
Gemeindebund  
Henri-Dunant-Straße 13  
63165 Mühlheim/Main

Dr. Klaus Lippold  
MdB a.D.  
Vereinigung der hessischen  
Unternehmerverbände e.V.  
Emil-von-Behring-Straße 4  
60439 Frankfurt am Main

Dr. Burkhard Siebert  
Hauptgeschäftsführer  
Bauindustrieverband  
Rechtsanwalt  
Hessen-Thüringen e.V.  
Abraham-Lincoln-Straße 30  
65189 Wiesbaden

### Ehrenmitglied

Dipl.-Ing. Detlef Knop  
Direktor a.D.  
Weimarer Str. 26  
65191 Wiesbaden

### Ständiger Experte

Dr. Walter Arnold  
Mitglied des Hessischen Landtags  
Staatssekretär a.D.  
Michael-Henkel-Str. 4-6  
36043 Fulda

### Geschäftsführung und Kontakt

Doris Reitz-Bogdoll

PPP [Sitz Frankfurt]  
Senckenberganlage 10-12  
60325 Frankfurt am Main

Telefon +49 69 794095-76  
Mobil +49 160 90686462

PPP [Geschäftsstelle Weimar]

Am Schloß 1  
99439 Ettersburg  
Telefon +49 3643 7428454  
E-Mail [info@ppp-verein.de](mailto:info@ppp-verein.de)  
Web [www.ppp-verein.de](http://www.ppp-verein.de)

### Artwork

Uwe Hornung  
[post@brand-kitchen.de](mailto:post@brand-kitchen.de)