

„Wir sind gut durchgekommen“

INTERVIEW Bruchköbels Jahrhundertprojekt „Stadthaus“ aus Sicht der städtischen Planer

Bruchköbel – Nach gut zwei-einhalb Jahren ist das Stadthaus in Bruchköbel am 10. Juli offiziell eröffnet worden. Zwei, die maßgeblich an der Planung und Umsetzung von Bruchköbels Jahrhundertwerk beteiligt waren, blicken im Interview mit unserer Zeitung auf das wohl ambitionierteste Projekt zurück, das in der Geschichte des Amtes umgesetzt worden ist: Ingenieur Björn Schutt, seit Anfang des Jahres Leiter des Bauamts, sowie Jörg Diemer. Der Architekt wurde von Bürgermeisterin Sylvia Braun als Projektleiter Stadthaus eingesetzt.

Sind Sie erleichtert, jetzt, wo Sie auf das fertige Stadthaus blicken können?

Schutt: Wir sind erleichtert, dass wir das Projekt, so wie es geplant und politisch beschlossen wurde, in dem von uns selbst gesetzten Zeitfenster realisiert haben. Wie man weiß, geraten solche Projekte ganz schnell mal zeitlich aus dem Ruder.

Können Sie in drei Sätzen noch einmal die Ziele formulieren, die mit dem Bau des Stadthauses verfolgt wurden?

Diemer: Es sollte ein Ersatz sowohl für das Bürgerhaus, das Rathaus als auch das Parkdeck und den Seniorentreff geschaffen werden. Und gleichzeitig sollte der Bau so attraktiv sein, dass der Innenstadt wieder neues Leben eingehaucht wird und die Geschäftswelt im Umfeld davon profitiert. Ehrlich gesagt: Bei dieser Aufgabenstellung war mir am Anfang ziemlich mulmig zumute.

Warum?

Diemer: Wegen der Komplexität der Aufgabe. Die Vielzahl der genannten Funktionen mit einem einzigen Gebäude zu erfüllen, gleichzeitig das Parkproblem zu lösen und dies auch noch alles in Abstimmung mit dem Discounter, also Rewe, so zu gestalten, dass die Aufenthaltsqualität nicht auf der Strecke bleibt, war anspruchsvoll. Es reichte ja nicht aus, die Funktionen in einzelnen Gebäuden irgendwo anzuordnen. Der Anspruch, den auch Professor Kramm als Architekt hatte, war, durch den neuen Stadtplatz und die Aufweitung des Krebsbachs eine Aufenthaltsqualität zu schaffen. Das Gesamtareal dafür war jedoch nicht groß, wenn man noch einen Rewe-Markt sowie dessen Andienung und Erschließung berücksichtigen muss.

Ist Ihnen auch deshalb mulmig geworden, weil man plötzlich als kleines Bauamt mit einer solchen Mammutaufgabe konfrontiert wird?

Diemer: Klar haben wir uns die Frage gestellt, wie kriegen wir das organisatorisch gewuppt. Auch vor dem Hintergrund, dass die Entscheidung in eine Zeit fiel, in der in der Öffentlichkeit oft und häufig über Kostenexplosionen und Umsetzungsprobleme bei öffentlichen Großprojekten diskutiert wurde. Und dann gab es ja auch die politische Diskussion, wo manch einer die Frage gestellt hat: Kriegt ihr das überhaupt auf die Kette, was ihr euch da vorgenommen habt?

Sie meinen Stuttgart 21 und den Berliner Flughafen.

Schutt: Zum Beispiel, ja. Das Stadthaus-Projekt war anders als die Projekte in unserem



Sitzen vor ihrem Werk: Jörg Diemer (links) und Björn Schutt. Herausfordernd war die Umsetzung vor allem wegen der sich über Jahre ziehenden politischen Diskussion in Bruchköbel.

FOTO: HOLGER WEBER

täglichen Geschäft, wo es beispielsweise um die Planung und Umsetzung eines Kinderartens geht. Da gibt es einen politischen Willen. Der politische Dialog im Zusammenhang mit dem Stadthaus war für uns Neuland. Die Schlüsselentscheidung war ja das Parken und die Frage: Wie gehen wir damit um? Die Frage nach der Tiefgarage hat uns bis zur Auftragsvergabe im Juni 2019 verfolgt. Erst da war ja klar, dass wir als Stadt die Tiefgarage alleine bauen und betreiben. Das ist ja der Hauptdiskussionspunkt im Wettbewerblen Dialog gewesen, wem die teure Tiefgarage zu tragen hat. Die Kostendiskussion hat uns die ganze Zeit begleitet.

Anfänglich war der Plan, dass die Stadt nur einen Teil der Tiefgarage baut.

Schutt: Im Wettbewerblen Dialog hat sich herauskristallisiert, dass ein Marktbetreiber keine Tiefgarage betreiben will. Deswegen fiel die Entscheidung, dass die Tiefgarage von der Stadt gebaut und betrieben wird. Wir haben uns dann im Wettbewerblen Dialog darauf geeinigt, dass der Generalunternehmer Schoofs einen einmaligen Baukostenzuschuss bezahlt. Dafür haben sie vertraglich 80 Stellplätze zugesichert bekommen. Zudem muss das Unternehmen ein Drittel an den Betriebskosten der Tiefgarage tragen.

Der Rewe-Markt gehört nun ja nicht mehr Schoofs.

Diemer: Richtig, der Markt ist in den Besitz eines Fonds gegangen, der sich auf Märkte mit Lebensmittelsortiment spezialisiert hat.

Kann sich eine Tiefgarage eigentlich durch die Parkgebühren langfristig amortisieren?

Schutt: Es geht dabei nicht ums Geldverdienen, sondern darum, die Tiefgarage einigermaßen betriebswirtschaftlich zu betreiben. Dass sie attraktiv, sprich in gutem Zustand bleibt.

Diemer: Es wurde immer kommuniziert: Wir sind kein privatwirtschaftlicher Betrieb. Die Tiefgarage ist eine städtebauliche Investition. Der Gewinn liegt darin, dass wir keine zugeparkte Innenstadt bekommen, sondern einen Stadtplatz und Wege für die Fußgänger.

Inwieweit haben Corona und der Preisanstieg in der Bauwirtschaft das Projekt beeinträchtigt?

Schutt: Corona hat uns eigentlich eher in die Karten gespielt, weil der Erdbau zu

einer Zeit stattfand, zur der die Geschäfte wegen des Lockdowns alle geschlossen waren. Das hat die Verkehrsbelastung deutlich entschärft.

Diemer: Es gab zwar Corona-Schutzmaßnahmen, aber die Leute konnten ja weitestgehend normal auf der Baustelle weiterarbeiten.

Schutt: Insgesamt muss man sagen, dass wir gut durchgekommen sind, die Probleme der Bauwirtschaft, die bekanntlich unter Materialmangel leidet, haben wir gar nicht so mitbekommen. Erst am Schluss, als dann noch ein paar Kleinigkeiten fehlten: ein paar Türen, die Medientechnik. Dinge, die aber verkraftbar waren. Wir sind auch von der Preisexplosion im Bausektor verschont geblieben. Da muss man sagen, das hat Schoofs wirklich gut gemeistert.

Ein Wort zu den Kosten. Es kursieren verschiedene Angaben. Können Sie sagen, was das Gesamtprojekt gekostet hat?

Schutt: Die gesamten Ausgaben für das Projekt belaufen sich auf rund 41,5 Millionen Euro inklusive Mehrwertsteuer. Darin enthalten sind die Bau- und Planungskosten, alle Kosten der Ausstattung für das Stadthaus, Tiefgarage und Freianlagen sowie der realisierten Straßenbaumaßnahmen. Dem gegenüber stehen Einnahmen für Grundstückserlöse, der Baukostenzuschuss von der Tiefgarage sowie bewilligte Zuwendungen von rund sieben Millionen Euro.

Haben Sie Einfluss darauf, dass das Wohn- und Geschäftszentrum, das an der Stelle des jetzigen Bürgerhauses gebaut werden soll, optisch zum Stadthausareal passen wird?

Diemer: Es gibt die Vorgabe, dass das Projekt städtebaulich passen muss. Das heißt, der Investor Bonava hat gewisse Kriterien genannt bekommen, an das sich das Unternehmen halten muss. Das betrifft beispielsweise die Fassadengestaltung und andere Dinge, die wir auch kontrollieren werden.

Eine Frage, die sich die Anrainer stellen, lautet: Wird die Belastung ähnlich sein wie beim Bau des Stadthausareals, so dass wir in Sachen Stadttumbau gerade nur den Halbzeitpiff gehört haben?

Schutt: Es ist ein größeres privates Bauvorhaben, das sicherlich auch Belastungen mit sich bringen wird, aber es wird schneller gehen, Stra-

ßensperrungen werden sich in Grenzen halten.

Diemer: Beim Stadthausprojekt hatten wir die Problematik, dass mit dem Inneren Ring und der Hauptstraße zwei anliegende Straßen betroffen waren. Bei dem Wohnhausprojekt haben wir nur den Krebsbachbereich als Einmündung. Es wird also weniger kompliziert sein mit Blick auf die Baustelleneinrichtung und Erschließung.

Wann beginnt der Abriss des Bürgerhauses?

Diemer: Ende des Jahres. Bonava möchte eine Teilbaugenehmigung erwirken, damit das Unternehmen mit den Abbrucharbeiten schon starten kann. Beim Abbruch entsteht ja eine Baugrube, die dann so ausgebildet wird, dass man gleich weiterbauen kann.

Das Riesenprojekt ist jetzt abgearbeitet. Fallen Sie alle jetzt in ein tiefes Loch?

Diemer: Nein, wir werden jetzt da anknüpfen, wo wir aufgehört haben. An der letzten Brücke zum Krebsbachpark.

Schutt: Wir wollen die Wegeverbindung von der Bahnhofstraße bis zum Festplatz entlang des Krebsbachs aufwerten. Das sind die Maßnahmen, die wir im Rahmen des Förderprogramms Wachstum und nachhaltige Erneuerung umsetzen können.

Diemer: Das ist im Übrigen auch ein Wunsch der Bürger, die dies im öffentlichen Beteiligungsverfahren des Förderprogramms gewünscht haben.

Was muss man sich darunter vorstellen? Gibt es neue Bänke?

Schutt: Ja, zum Beispiel. Bänke, Beleuchtung. Im Grunde das, was jetzt im Krebsbachpark zu finden ist, wird man auch entlang der Wege haben. Zudem geht es darum, die Wege begehbarer für Fußgänger und für Radfahrer freundlicher zu machen.



Aufenthaltsqualität schaffen: Das war eines der großen Ziele des Stadttumbaus. Hier sieht man den aufgeweiteten und renaturierten Krebsbach.

FOTO: BENJAMIN THORAN

Das Gespräch führte Holger Weber-Stoppacher