

Regierung von Unterfranken betreute 2011 Straßen- und Brückenbauprojekte von über 111 Millionen Euro

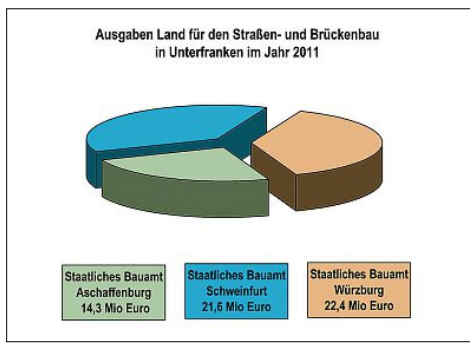
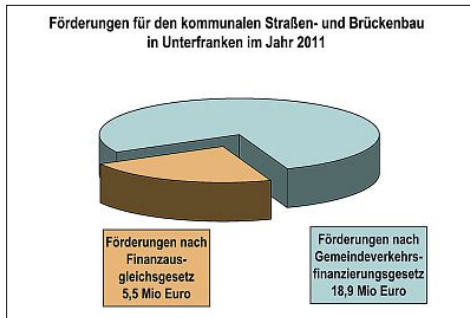
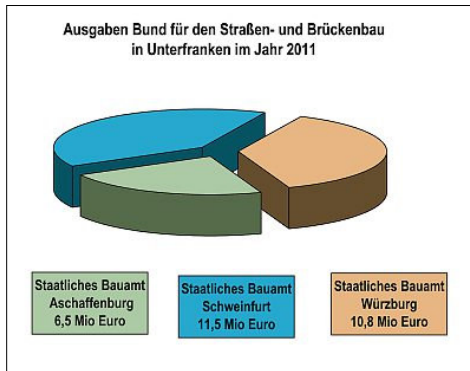
Wichtiger Investitionsimpuls

Die Regierung von Unterfranken hat im Jahr 2011 Ausgaben des Straßen- und Brückenbaus von rund 111 Millionen Euro betreut. Davon wurden 24,3 Millionen Euro den unterfränkischen Kommunen für den Um- und Ausbau ihrer Straßennetze als Zuwendung zur Verfügung gestellt. Aus den in der Regel über mehrere Jahre laufenden Förderungen ergibt sich zusammen mit den Eigenanteilen der Kommunen ein wichtiger Investitionsimpuls für die regionale Bauwirtschaft.

Betreuungsschwerpunkt waren die nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz bereit gestellten Mittel. So hat die Regierung 102 Straßen- und Brückenbaumaßnahmen, davon 50 neue Projekte gefördert. Für 52 Bauvorhaben mit Gesamtkosten von rund 78,5 Millionen Euro wurden 2011 erstmalig Fördermittel in Aussicht gestellt. Die Bandbreite der Förderung reicht vom Neu- und Ausbau von Ortsstraßen über Lückenschlüsse im Radwegenetz bis hin zu umfangreichen und verkehrsbedeutenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr oder weniger aufwändigen Ingenieurbauwerken.

Die größten im Jahr 2011 neu begonnenen Maßnahmen in Unterfranken sind der 2. Bauabschnitt der Bahnparallele Dammbach durch die Stadt Aschaffenburg (Gesamtkosten: 25,2 Millionen Euro, 2011 ausbezahlte Fördermittel: 350 000 Euro), der Umbau der „Neuen Mainbrücke“ in Lohr am Main (Gesamtkosten: 2,2 Millionen Euro, 2011 ausbezahlte Fördermittel: 280 000 Euro) sowie der Ausbau der Kreisstraße NES 37 zwischen Melrichstadt und Sondheim, BA 1 (Gesamtkosten: 2,0 Millionen Euro, 2011 ausbezahlte Fördermittel: 300 000 Euro).

Zudem wurden unter anderem bereit gestellt die Fördermittel an die Stadt Aschaffenburg für die Verlegung der Staatsstraße 2309 in Obernau (Gesamtkosten: 16,3



Millionen Euro, 2011 ausgezahlte Fördermittel: 1,5 Millionen Euro) sowie für den Ringschluss Ost, 2. Bauabschnitt „Fasanerie“ (Gesamtkosten: 26,8 Millionen Euro, 2011 ausgezahlte Fördermittel: 2,5 Millionen Euro), an die Stadt Kitzingen für den Bau der Nordtangente, Bauabschnitt 1-neu (Gesamtkosten: 16,1 Millionen Euro, 2011 ausgezahlte Fördermittel: 1,5 Millionen Euro), an die Stadt Würzburg für den Ausbau Oberer Mainkai/Willy-Brandt-Kai, BA II von der Reibeltgasse bis Sanderglacisstraße (Gesamtkosten 3,2 Millionen Euro, 2011 ausgezahlte Fördermittel 1,3 Millionen Euro) sowie an die Stadt Ochsenfurt für den Neubau der „Alten Mainbrücke“ (Gesamtkosten 8,3 Millionen Euro, 2011 ausgezahlte Fördermittel 1,1 Millionen Euro).

Den Kommunen wichtige Bauprojekte ermöglicht

Durch die Bereitstellung von Fördermitteln durch Bund und Bayerischen Landtag wird den Kommunen die Durchführung wichtiger Straßen- und Brückenbauprojekte ermöglicht. Sie tragen wesentlich zu einem flüssigen und sicheren Verkehrsablauf bei und stärken die regionale Wirtschaft. Die Gelder werden von der Regierung von Unterfranken bewirtschaftet.

Für eigene staatliche Baumaßnahmen wurden bei den Staatlichen Bauämtern in Aschaffenburg, Schweinfurt und Würzburg 2011 in den Bereichen des Straßen- und Brückenbaus insgesamt über 87 Millionen Euro aufgewendet. Die von der Regierung betreuten Ämter gaben davon im Landeshaushalt 58,3 Millionen Euro und im Bundeshaushalt 28,8 Millionen Euro aus. In der Betreuung der Kreisstraßen wurden durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg für den Landkreis Miltenberg 2,4 Millionen Euro im Straßen- und Brückenbau und durch das Staatliche Bauamt Würzburg 3,9 Millionen Euro für den Landkreis Würzburg umgesetzt. > B52

40 Jahre Olympiapark

Münchens einziges Denkmal, das Weltarchitektur ist

„Seit 40 Jahren prägt der Olympiapark das Bild Münchens weit. Münchens einziges Denkmal, das Weltarchitektur ist. Ein sehr gutes Beispiel, welche Strahlkraft ein Denkmal haben kann. Der Olympiapark hat für München einen ähnlichen Symbolwert wie der Eiffelturm für Paris oder die Oper für Sydney“, erklärte anlässlich des Jubiläums der Eröffnung der XX. Olympischen Sommerspiele vor 40 Jahren Egon Johannes Greipl, Generalkonservator des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege.

Der Olympiapark zeichnet sich durch seine bewusste Abkehr von jeder Monumentalität aus, einer Qualität, die zwar heute Teil des Münchner Stadtbilds ist, bei den Planungen damals jedoch keine Selbstverständlichkeit war. Die Slogans der XX. Olympischen Spiele „Olympische Spiele im Grünen“, „Olympiade mit menschlichem Maßstab“ oder „Olympiade der kurzen Wege“ haben auf überzeugende Art Gestalt angenommen. Darin und in der herausragenden Qualität seiner Einzelarchitekturen ist der Olympiapark über seine Bedeutung für München hinaus ein wichtiges Zeugnis für den Geist der Bundesrepublik vor 1972. Die Qualität des Olympiaparks zeichnet sich auch dahingehend aus, dass bis heute die Sportstätten, Wohnanlagen, Studentenstadt und der Erholungspark sich größter Beliebtheit in der Bevölkerung erfreuen.

In der Gesamtgliederung des Olympiaparks sind zwei Großkomplexe voneinander unterschieden und durch das breite, ost-westlich verlaufende Verkehrsband des Mittleren Rings getrennt: im Süden die Hauptsportstätten (Stadion, Sporthalle, Schwimmhalle), die das Herzstück der Anlage bilden, und im Norden das Olympische Dorf. Das von Günther Behnisch für die Hauptsportstätten entwickelte, übergeordnete Gestaltungskonzept geht von der künstlichen Landschaftsform des Schuttbergs aus, der das Gelände im Süden weitgehend gegen die Stadt abschirmt.

Seine zufällige Haldenform wird zum Leibbild für die Anlage. Sie erfährt variierende Wiederholungen in nach Norden abnehmender Staffelung: der Nymphenburg-Biedersteiner Kanal ist am nördlichen Abhang des Schuttbergs zu einem See aufgestaut. Es gehört zum architektonischen Konzept des Olympiaparks, unter Verwendung vorhandener Elemente (zum Bei-

spiel Berg, Kanal, Fernsehturm, Eisssportthalle) und mit Hilfe neu geschaffener Geländemodellierung übersichtliche Großstrukturen unterschiedlichen Charakters zu schaffen und zwischen diesen Großstrukturen eine ausgewogene Korrespondenz herzustellen.

So wie das die einzelnen Haupt-sportstätten zusammenbindende Zelt Dach (Entwurf: Büro Behnisch und Partner in Zusammenarbeit mit Frei Ott) gemeinsam mit der Großform des künstlichen Schuttbergs im Süden des Geländes einen Großraum bildet, so sind im Norden des Geländes zwei weitere Großräume – allerdings gegensätzlicher Natur – geschaffen: im Osten der des Olympischen Dorfs, im Westen der einer großzügigen Frei-



Blick über den Olympiapark mit dem berühmten Zelt Dach. FOTO: BLD

fläche, in die die flachen Bauten der Zentralen Hochschulsportanlage und deren Sportplätze integriert sind.

Auffällig sind auch die Korrespondenzen zwischen dem Olympiapark, der Zelt Dachlandschaft der Hauptsportstätten und der gebauten Geländedeformation der hochgestaffelten Architekturen des Olympischen Dorfs. Dieses, von Werner Wirsing, Erwin Heilne und Robert Wischer als mehrgliedriges Wohnanlage nach dem Trabantenstadt-Prinzip entworfen, greift ebenfalls bewußt Motive künstlicher Landschaftsgestaltung auf.

Ein hoher Stellenwert kommt innerhalb der Gesamtkomposition des Olympiaparks der gärtnerischen Gestaltung zu, die in Händen von Günther Grzimek lag. Der Gesamtkomposition lag die Vision des antiken Hains in Olympia, die in dieser Form für die Schaffung moderner Olympia-Sportstätten einmalig ist. Ähnlich durchdacht, wie die künstlich geschaffenen Landschaftsformen des Olympiaparks sind seine Wegesysteme, seine Ruheplätze, seine Ausstattung mit Kleinarchitekturen und Sitzbänken. > B52

Büchting + Streit AG feiert 50-jähriges Bestehen

Anspruchsvolle Projekte

Die Büchting + Streit AG, Beratende Ingenieure VBI, aus München feiert in diesem Jahr 50-jähriges Bestehen des Ingenieurbüros. Das 1962 von Frank Büchting gegründete Unternehmen bietet Beratung, Planung, Prüfung, Begutachtung und Überwachung im Brückenbau und im sonstigen konstruktiven Ingenieurbau.

Die dem Unternehmen angehörenden Prüfingenieure prüfen derzeit unter anderem die Planungsunterlagen der Saale-Elster-Talbrücke, nach ihrer Fertigstellung Deutschlands längste Eisenbahnbrücke, und des neuen Tunnels im Zuge des Mittleren Rings am Luise-Kieselbach-Platz in München. > B52

Staatsstraße 2385 für Verkehr freigegeben

Eine wichtige Verbindung

Die Staatsstraße 2385 stellt eine wichtige Straßenverbindung für den Hesselberg (Mittelfranken) dar. Westlich von Weitingen wurde die vorhandene Ausbaulücke von 1,5 Kilometern Länge beseitigt. Dabei wurde die Linienführung verbessert und die Fahrbahn verbreitert. Die Strecke erhielt einen Begleitweg, der auch von Radfahrern genutzt werden kann.

Vor Durchführung der Maßnahmen wurden umfangreiche archäologische Untersuchungen durchgeführt, um den Verlauf des Limes zu dokumentieren. Dabei konnte im Straßenbereich ein römischer Wachstum nachgewiesen werden. Die Kosten für die Baumaßnahme betragen rund 1,1 Million Euro. Den Löwenanteil trägt der Freistaat Bayern. Beteiligt ist die Gemeinde Weitingen am Begleitweg und für den im Ortsbereich gebau-

ten Regierungspräsident Thomas Bauer ging noch auf weitere Straßenbaumaßnahmen im Bereich des Hesselbergtraums ein. Für die Bundesstraße 25 läuft das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung von Greiselbach. Für die Ortsumgehung von Dinkelbühl wird die haushaltsrechtliche Genehmigung der beteiligten Ministerien in den nächsten Monaten erwartet, so dass dann mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen werden kann.

Für die Ortsumgehung Burk auf der Staatsstraße 2220 laufen die technischen Planungen in diesem Jahr an, so der Regierungspräsident. Für die Ortsumgehung von Unterschwaningen sollen die überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen im Herbst diesen Jahres bei der Regierung vorgelegt werden, so dass es auch dort weiter gehen kann. > B52

Die Stiftskirche St. Martin in Landshut

Wolkenkratzer des Mittelalters

Die Baumeister der Landshuter Stiftskirche, beherrschten ihr Handwerk einfach offensichtlich besser als die Architekten des spektakulären schiefen Turms von Pisa. Trotz einem ähnlich schwierigen Untergrunds haben die Landshuter Ingenieure die Fehler ihrer Kollegen in Pisa vermieden und auf ein seit 500 Jahren und auf ein stabiles Fundament geachtet. Ein Quadrat aus einem Meter hohen, dicht nebeneinander in den Grund gerammten Tannenholzpfählen hält den gigantischen Kirchturm bis heute in der Senkrechten. Die Holzpfähle verdichteten die lockere Erde in den Zwischenräumen wie Beton und konnten im Grundwasser nicht faulen.

Heute zählt die Landshuter „Stadtkirche“ mit ihrem imposanten Turm zu den bedeutendsten Kirchenbauten Europas. Der Papst verlieh dem weltweit einmaligen Bauwerk vor zehn Jahren sogar den Titel „Basilika minor“ (kleine Basilika), den nur besondere Sakralbauten der Katholischen Kirche tragen.

Die Landshuter Stiftskirche St. Martin gilt als eine der kühnsten Bauleistungen der Gotik und beachtet trotz ihrer Größe durch ei-

nen Charakter von Schlankheit und Schwerelosigkeit. Ihr majestätisches Gewölbe scheint auf den rund 22 Meter hohen Säulen zu schweben. Diese „Skelettbau“-Technik wurde in der Spätgotik entwickelt. > OBX



„Wolkenkratzer des Mittelalters“: Die Stiftskirche St. Martin in Landshut hat den höchsten Backsteinturm der Welt und zählt zu den bedeutendsten Kirchenbauten Europas. FOTO: OBX-NEWS/VERKEHRSVEREIN LANDSHUT

Generalplaner
Architektur und Konstruktion
Moderne Gebäudetechnik
Tiefbau
Baumanagement
Umwelt- und Verfahrenstechnologien
PLUSPunkte
Denkmodelle

Wir entwickeln Lebensräume

COPLAN AG
Hofbräu SS, 84307 Eggenfelden
Tel.: +49 (0)8721 7050
E-Mail: info@coplanonline.de, www.coplanag.de
Berlin • Deggendorf • Dingolfing • Mühldorf • München
Nürnberg • Passau • Regensburg • Weiden

COPLAN AG
Consultants
Architekten
Ingenieure

50 Jahre 1962 - 2012

KOMPETENZ IM BRÜCKENBAU UND INGENIEURBAU

Scherkondetalbrücke NBS Erfurt-Halle/Lelpitz:
Ausführungsplanung, Tragwerksplanung

Wir verstehen uns als qualitätsbewusstesten Dienstleister für technisch anspruchsvollste Aufgaben im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus.

BERATUNG
PLANUNG
PRÜFUNG
BEGUTACHTUNG
ÜBERWACHUNG

BÜCHTING + STREIT
B+V Beratende Ingenieure VBI

BÜCHTING + STREIT AG
GÜNZENLEHSTRASSE 22
80689 MÜNCHEN
TELEFON 089 / 54 61 50 - 0
TELEFAX 089 / 54 61 50 - 10
info@buechting-streit.de
www.buechting-streit.de

VEREINIGTE DR.-ING. WALTER STREIT (VORS.)
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT
O.B.I.V. SACHBEREITUNGSBEREIT

DR.-ING. BEINHARD MANN
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT
MIT NIEDERLAGENFÜHRUNG FRIEDBERG

DIPL.-ING. STEPHAN SONNENBERG
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT

DR.-ING. ANDREAS JÄHRING
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT

PROF. DR.-ING. MARTIN MENSINGER
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT

PROF. DR.-ING. OLIVER FISCHER
PRÜFINGENIEUR FÜR STÄNDIGSICHERHEIT

AUSGEZEHNTE:
DIPL.-ING. FRANK BÜCHTING (VORS.)
PROF. DR.-ING. KARL SCHIKORA
PROF. DR. DR.-ING. H.C. MALTZ
FRIEDRICH SCHNEIDER