

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



B 20 769 E



# bauinter

Juli/August 2016





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

#### Herausgeber

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

#### Redaktionsleitung

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

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

#### Verlag / Druck

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

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

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

Bestellung direkt beim Verlag.  
Das Jahresabonnement verlängert sich um  
ein Jahr, wenn es nicht vor Ablauf des Jahres  
schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

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



## Inhalt

- 4 Roland Degelmann  
**Bundesverkehrswegeplan 2030**  
Der aktuelle Stand
- 7 Christian Stucke, Wolfgang Reiland  
**Das neue Satelliten-Terminal am Flughafen München**  
Bau und Luftsicherheit
- 10 Martin Reiber, Sebastian Hopf  
**Vier Jahre Marktüberwachung**  
Vier Jahre Zuständigkeit für die Überwachung von  
Bauprodukten
- 12 Jürgen König, Hubert Wagner  
**Sanierung der ehemaligen Dominikanerkirche  
in Bamberg**
- 14 Martin Rohrmüller  
**Das Beschussamt in Mellrichstadt**  
Neubau des Dienstgebäudes
- 16 Ralph Imhof  
**Die Bauhütte im Ilzer Land**  
Regionale Initiative zur Innenentwicklung
- 18 Karin Sandeck, Beate Ruhland  
**WAL – Wohnen in allen Lebensphasen**  
Nachuntersuchung der Pilotprojekte aus dem  
Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus
- 20 Daniel Kaus, Ulrike Mannhart  
**Das Kommunalinvestitionsprogramm**  
Umsetzung des Kommunalinvestitionsförderungs-  
gesetzes in Bayern
- 22 Michael König, Bernhard Kressirer  
**Projektabschlussgespräch**  
Wissenstransfer bei Baumaßnahmen
- 24 **Personalien**

#### Titelbild

Das Beschussamt in Mellrichstadt  
© NovArte fotodesign (Ausschnitt)

# Bundesverkehrswegeplan 2030

## Der aktuelle Stand

Roland Degelmann

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege. Grundlage für die Errichtung und die Weiterentwicklung dieser Verkehrsinfrastruktur ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der die hierfür gebotenen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte umfasst.

Der BVWP wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er gilt für den angegebenen Zeitraum (in der Regel 10 bis 15 Jahre), jedenfalls aber so lange, bis es einen neuen BVWP gibt. Derzeit gilt der BVWP 2003.

Aufgrund sich ändernder politischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen sind die Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Daher wurde im Koalitionsvertrag 2009 die Aufgabe formuliert, eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung zu erarbeiten und Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu entwickeln.

### Ziele des BVWP 2030

Die Ziele des BVWP 2030 wurden wie in der Vergangenheit im Vorfeld der Projektbewertungen bewusst nicht quantifiziert. Für einige Ziele existieren keine Vorgaben (z. B. Anzahl zulässiger Stautunden), für andere Ziele gibt es zwar Zielwerte, die sich allerdings auf die Verkehrspolitik im Allgemeinen und nicht explizit auf die Verkehrsinfrastruktur beziehen (u. a. eine Senkung des Endenergieverbrauch im Verkehr um zehn Prozent bis 2020 gegenüber 2005).

Basierend auf den Bewertungsergebnissen erfolgte daher stattdessen eine Zielabwägung unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele im Zuge der Mittelaufteilung auf die Verkehrsträger. Diese sind gemeinsam mit abgeleiteten Zielen und Lösungsstrategien in nachstehender Tabelle „Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030“ zusammenfassend dargestellt.

### Mittelverteilung

Die im BVWP untersuchten Projekte konkurrieren nicht nur untereinander, sondern auch mit Vorhaben aus anderen öffentlichen Sektoren um knappe Finanzmittel. Zahlreiche wirtschaftlich sinnvolle Vorhaben können daher voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030, dem Planungshorizont des BVWP 2030, realisiert bzw. zumindest begonnen werden. Es galt daher, die

Neubau für solche Projekte bereitgestellt werden. Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt im Referentenentwurf vom März 2016 264,5 Mrd. €. Dieses enthält verkehrsträgerübergreifend den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des VB einschließlich des VB-E für die Jahre 2016 bis 2030 (insgesamt 226,7 Mrd. €).

Aus dem Gesamtvolumen des BVWP 2030 wurden zunächst die Auf-

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität</li> </ul>
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Transportkostensenkungen</li> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten</li> <li>• Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)</li> </ul>
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> <li>• Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</li> </ul>
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)</li> <li>• Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</li> <li>• Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz</li> </ul>
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs</li> <li>• Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume</li> </ul>
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmvermeidung und Lärmminderung</li> <li>• Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale</li> </ul>

Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030.

Quelle: Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Stand März 2016 © BMVI

bewerteten Vorhaben auf Basis fachlich fundierter, klarer und nachvollziehbarer Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien einzuordnen.

Das vom BMVI erarbeitete nationale Prioritätenkonzept soll garantieren, dass ein Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in großräumig bedeutsame Projekte fließt. Künftig sollen verkehrsträgerübergreifend mindestens 80 % der Mittel für Aus- und

wendungen für Erhaltung bzw. Ersatz (141,6 Mrd. € sowie 6,7 Mrd. € aus der Schleppe) und sonstige Investitionen (21,6 Mrd. €) aller drei Verkehrsträger berücksichtigt. Das verbleibende Volumen von 94,7 Mrd. € steht für den Aus- und Neubau zur Verfügung. Diese Mittel sollten unter strategischen Gesichtspunkten auf die drei Verkehrsträger aufgeteilt werden. Dafür wurden alternative Investitionsszenarien gebil-

det und hinsichtlich ihrer Gesamtplanwirkungen untersucht.

Szenario 1 orientiert sich an der Verkehrsleistung der Verkehrsträger in Deutschland. Verkehrsträger mit der höchsten Verkehrsleistung ist die Straße – sowohl im Personenverkehr (87 % der Personenkilometer 2014) als auch im Güterverkehr (71 % der Tonnenkilometer 2014). Entsprechend ergab sich in diesem Szenario eine stark straßenorientierte Mittelverteilung. Szenario 2 geht von der geplanten Verteilung der Aus- und Neubaumittel im Haushalt 2016 aus und schreibt diese fort. Szenario 3 orientiert sich an der Nachhaltigkeitsstrategie, die eine Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger als Ziel formuliert hat. Entsprechend wurde eine Verstärkung der Investitionen in Schiene und Wasserstraße vorgesehen.

Die Mittelverteilung des BVWP 2030 wurde auf Grundlage der geführten Diskussion soweit wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar zugunsten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene in Richtung des Szenarios 3 verschoben. Die Projektverteilung auf die Verkehrsträger, Länder und Dringlichkeitsstufen erfolgte entsprechend den Mittelanteilen.

### Bayerische Projekte

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom März 2016 sind auch die für Bayern aufgenommenen Projekte für Straße, Schiene, Wasserstraße enthalten. Die Informationen hierzu sind im Internet unter folgendem Link erreichbar:

[http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/bundesverkehrswegeplan2030\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/bundesverkehrswegeplan2030_node.html)

Die Ergebnisse der jeweiligen Projektuntersuchungen können im Internet unter dem Link <http://www.bvwp-projekte.de/> eingesehen werden.

Bereits der Entwurf des BVWP 2030 enthält viele Verkehrsprojekte, die für die weitere Entwicklung Bayerns außerordentlich wichtig sind. Insgesamt steht ein deutlich größeres Projektvolumen für die Straßeninfrastruktur als bisher zur Verfügung. Der Anteil Bayerns an den bundesweiten Gesamtmaßnahmen für den Bereich Straße steigt von bisher 13,7 % auf 16,9 %. Im Bereich Schiene lösen rd. 44 % aller Schienenprojekte im BVWP-Entwurf Modernisie-

rungs- und Ausbaumaßnahmen in Bayern aus. Das dafür notwendige Budget nimmt einen Anteil von fast 30 % der gesamten Investitionssumme ein, die im Entwurf des BVWP für die Schiene hinterlegt ist. Im Bereich Wasserstraße wurde den Anmeldungen Bayerns vollständig entsprochen.

Im Bereich Straße und Schiene gab es allerdings für Bayern bedeutende Vorhaben, die im Referentenentwurf nach Auffassung der Staatsregierung noch nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Hier sind insbesondere folgende Projekte zu nennen, die für Bayern hohe Priorität haben:

- durchgängiger Ausbau der B 12 zwischen A 7 (Kempten) über Kaufbeuren bis zur A 96.

### Schieneinfrastruktur

- Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung der Strecke München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Bundesgrenze D/ CZ (– Prag) inkl. Ausbau der Strecke Nürnberg – Amberg – Schwandorf;
- Elektrifizierung, Ausbau und Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg (ABS 38);
- Ausbau der Strecke Landshut – Plattling



Große Infrastrukturprojekte werden auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans realisiert.

Foto: Baustelle an der A3 © Hajo Dietz Luftbild, Nürnberg

### Bundesfernstraßen

- Durchgängiger 6-streifiger Ausbau der A 3 zwischen AS Nittendorf und der Bundesgrenze bei Passau;
- 6-streifiger Ausbau der A 8 zwischen AS Traunstein/Siegsdorf und der Grenze D/A;
- Ausbau der B 303 (E 48) von Markredwitz-West über die A 93 bis zur Landesgrenze bei Schirnding;
- 4-streif. Ausbau der B 20 von Cham über Straubing (A 3) nach Landau (A 92) u. Rissmannsdorf – Traitsching;

Der Freistaat Bayern hat sich entsprechend dieser Einschätzung im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Referentenentwurf gegenüber dem BMVI geäußert und entsprechende Nachbesserungen eingefordert und wesentliche Korrekturen erreicht.

### Zusammenfassung

Der Bundesverkehrswegeplan ist Grundlage für den Planungshorizont von 2016 bis 2030 und umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- bzw. Er-

Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhaltung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs- /Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schleppe“ (ab 2031)	
			Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E		
		Erhaltungs-/ Ersatzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Ausbauprojekten)			Neue Vorhaben VB/VB-E (mit Erhaltungs- /Ersatzanteil)	
Bundesfernstraßen	130,7	12,0	67,0	15,9	19,3	16,4
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
<b>Alle Verkehrsträger</b>	<b>264,5</b>	<b>21,6</b>	<b>141,6</b>	<b>25,2</b>	<b>38,4</b>	<b>37,8</b>

Gesamtvolumen des Bundesverkehrswegeplans 2030

Quelle: Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Stand März 2016 © BMVI

Ausgewählte Wirkungsgrößen	Einheit	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
		Verkehrs- leistung	Status Quo	Stärkung Schiene/ Wasserstraße
Nutzenbarwert	Mio. € Barwert	222.691	174.982	113.203
Kostenbarwert	Mio. € Barwert	57.953	54.148	48.957
Mittleres NKV	-	3,8	3,2	2,3
Interne Nutzen der Nutzer (Reisezeit- gewinne, Betriebskosteneinsparungen etc.)	Mio. € Barwert	200.848	158.920	102.943
Nutzen aus Verkehrssicherheit	Mio. € Barwert	21.106	15.100	6.653
Monetarisierte Umweltnutzen	Mio. € Barwert	-2.545	76	5.966
darin enthaltene Nutzen aus CO <sub>2</sub> -Änderungen	Mio. € Barwert	-4.478	-1.821	3.527
darin enthaltene Nutzen aus sonstigen Schadstoffen	Mio. € Barwert	-58	383	1.633
darin enthaltene Nutzen aus Lärm	Mio. € Barwert	1.992	1.514	806
Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit	Anzahl	183	130	58
Flächeninanspruchnahme	Hektar	24.097	18.216	9.651
Beeinträchtigung von Naturvorrangflächen	Hektar	3.303	2.377	3.679
Erheblicher Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten	Anzahl	224	174	118
Zerschneidung von unzerschnitten Großräumen	Kilometer	3.028	2.303	1.246
Zerschneidung von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen	Kilometer	104.464	77.671	38.602

Investitionsszenarien zum Bundesverkehrswegeplan

Quelle: Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Stand März 2016 © BMVI

satzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte auf den Verkehrsnetzen der Straße, Schiene und Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes.

Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Bewertung von Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.

Im Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen wurde im März 2016 von Seiten des BMVI der erste Gesamtplanentwurf vorgelegt.

Nach der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der BVWP im Bundeskabinett beschlossen. Die Ausbaugesetze werden entsprechend mit den angehängten Bedarfsplänen in den Deutschen Bundestag eingebracht und dort verabschiedet. Alle fünf Jahre

werden diese dann im Rahmen von Bedarfsplanüberprüfungen auf Aktualität hin überprüft werden.

#### Autor

Roland Degelmann  
Ministerialrat  
Oberste Baubehörde  
roland.degelmann@stmi.bayern.de

# Das neue Satelliten-Terminal am Flughafen München

Bau und Luftsicherheit

Christian Stucke  
Wolfgang Reiland

2015 nutzten 41 Millionen Fluggäste – so viele wie noch nie – den Flughafen München (MUC) als Ausgangspunkt, Zwischenstopp oder Ziel einer Flugreise. An diesem internationalen Drehkreuz bedienen derzeit 97 Luftverkehrsgesellschaften 247 Flugziele in 70 Staaten. Neben zahlreichen Langstreckenverbindungen in alle Welt weist der Flughafen München ein besonders dichtes Europanez mit 150 Destinationen auf. Am 26. April 2016 wurde nun ein neues Satelliten-Terminal für 11 Millionen zusätzliche Fluggäste in Betrieb genommen.

Wie bereits bei dem 2003 fertiggestellten Terminal 2 wurde der Satellit als Joint Venture von der Flughafen München GmbH (FMG) und der Deutschen Lufthansa AG (DLH) geplant und finanziert. Die Gesamtkosten für den Bau inkl. der Erweiterung der Gepäckförderanlage und der Vorfeldflächen belaufen sich auf ca. 900 Millionen Euro. Als Architekt und Generalplaner für das neue Abfertigungsgebäude zeichnet – wie auch für das Terminal 2 – das Münchner Büro Koch + Partner verantwortlich. Nach Grundsteinlegung im April 2012, Richtfest im September 2013 erfolgte Ende 2015 die bauliche Fertigstellung und im Anschluss daran der operative Probebetrieb.

Am 22. April 2016 war es dann so weit: Das neue Satelliten-Terminal wurde im Rahmen einer Feierlichkeit mit rund 2.000 geladenen Gästen von Staatsminister Dr. Markus Söder und Vertretern der Stadt München, der FMG, der DLH und dem Büro Koch + Partner eröffnet.

Beim Satellit handelt es sich um ein sog. „Midfield-Terminal“ – also ein Passagiergebäude, das sich quasi in „Insellage“ auf dem Vorfeld ohne direkten Zugang vom öffentlichen Bereich befindet. Eine Anbindung an das Terminal 2 ist nur durch eine unterirdische, führerlose Bahn (Personentransportsystem – PTS) gegeben. Das Gebäude wurde – auf 609 m Länge und 53 m Breite – auf der bestehen-

den einstöckigen Gepäcksortierhalle mit drei zusätzlichen Ebenen für die Fluggäste errichtet. Durch diese Baumaßnahme konnten die Abfertigungskapazitäten von Terminal 2 mit 52 zusätzlichen Gates und 27 gebäu-

hierzu bei. Diese 4,5 m breiten Bereiche trennen das eigentliche – beheizte oder gekühlte – Gebäudeinnere von der Außenfassade und haben die Funktion von begehbaren Klimapuffern. Mit Hilfe von Rolltreppen und



Die ersten „Abflüge“ im neuen Satellitenterminal des Münchner Airports: Akrobatinnen sorgen für einen spektakulären Start des neuen Passagiergebäudes. Die Darbietungen im Luftraum über dem „Marktplatz“ im Herzen des Satelliten waren der Auftakt zum Rahmenprogramm der Eröffnungsfeier am 22. April 2016 mit rund 2.000 geladenen Gästen.  
© Flughafen München GmbH

denahen Flugzeugabstellpositionen wesentlich erweitert werden.

Der Satellit mit den großen Glasfassaden zeichnet sich durch eine offene und transparente Bauweise aus. Klar strukturierte Räume unterstützen die Orientierung und Übersichtlichkeit. Architektonischer Höhepunkt ist der integrierte, bei Baubeginn bereits bestehende Vorfeldtower, um den nun ein lichtdurchfluteter zentraler Marktplatz mit zum Verweilen einladenden Gastronomie- und Einkaufsangeboten angeordnet wurde. Auch bei den Umweltstandards und der Energieeffizienz setzt der Satellit Maßstäbe.

Neben modernsten Baustoffen und innovativen Heizungs-, Kühlungs- und Beleuchtungstechniken trägt nicht zuletzt auch die sog. „Klimafassade“

Aufzügen in der Klimafassade werden die Passagiere – je nach Destination des einzelnen Fluges – zwischen den drei Passagierebenen (Schengen, Non-Schengen, kontrollpflichtiges Umsteigen) und dem Luftfahrzeug geführt.

## Neue Sicherheitskontrollstellen

Der Freistaat Bayern hat im Satellit durch die für Luftsicherheit zuständige Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – drei neue Kontrollstellen mit insgesamt 25 Kontrollspuren für die Durchführung von Fluggastkontrollen errichtet. Hierbei stehen zwei Kontrollstellen mit 21 Kontrollspuren – zur Stärkung der Drehkreuzfunktion des Flughafens – ausschließlich für die Kontrolle von Transferfluggästen, die von NON-EU-Destinationen



Oben: Das Satelliten-Terminal, Luftaufnahme. Das Passagiergebäude wurde als „Midfield-Terminal“ angelegt und ist nicht direkt zugänglich. Die Anbindung an das Terminal 2 erfolgt über das Personentransportsystem, eine unterirdische, führerlose Bahn © Flughafen München GmbH  
 Unten: Die neue Fluggastkontrollstelle. Die Frontverkleidungen aus grauem Linoleum bildet einen farblichen Kontrast zu den Edelstahloberflächen der Kontrolltische. Die geöffneten Kontrollstellen werden jeweils durch beleuchtete Sockelleisten markiert. © ATF Pictures

– ohne USA und Kanada – nach München kommen und hier für den Weiterflug umsteigen, zur Verfügung. Weitere vier Kontrollspuren dienen der Abfertigung von Fluggästen mit

Ziel in den USA, die einem erhöhten Kontrollstandard unterliegen.

Um den Anforderungen eines dynamischen Kontrollprozesses gerecht zu werden, wurde eine deutliche Ver-

längerung der Kontrollspuren auf nunmehr ca. 16 m als auch die Verbreiterung einer Doppelkontrollspur auf fast 10 m vorgenommen. Im Hinblick auf die Passagierfreundlichkeit wurde die

Vorbereitungsfläche zum Ablegen von mitgeführten Gegenständen vergrößert, die passiv- und aktiven Rollenbänder zum Transport der Wannen mit den Gepäckstücken und Gegenständen zur und von der Röntgenanlage wurden verlängert. Aus Gründen des

Um der technischen Entwicklung in diesem Bereich nicht zu weit vorzugreifen, wurde die überwiegende Anzahl der Kontrollstellen jedoch noch mit Torsonden ausgestattet. Die modernen Röntgengeräte vom Typ HISCAN 6040 aTIX weisen vier Röntgengenera-

ausgestattet. Die Meldeanlage dient dem Kontrollpersonal u. a. dazu, bei Zwischenfällen bewaffnete Kräfte herbeizurufen. Die Aufzeichnungen mittels CCTV sind vor allem zur Beweissicherung der Kontrollabläufe bei Schadensereignissen erforderlich. Alle



Blick auf den Eingang zur Flugastkontrollstelle mit dem Sicherheitsscanner  
© ATF Pictures



Die Klimafassade des Satelliten-Terminals  
© Flughafen München GmbH

Komforts wurden Klappsitze an den Kontrolltischen eingebaut, auf denen der Passagier während notwendiger Schuhkontrollen Platz nehmen kann.

Insbesondere wurde aber darauf Wert gelegt, die Kontrollstellen mit modernster Luftsicherheitskontrolltechnik auszustatten. Zur Personenkontrolle werden Torsonden und Sicherheitsscanner, zur Handgepäckkontrolle Röntgengeräte – kombiniert mit verschiedenen Typen von Sprengstoffpürgeräten – eingesetzt. Den vier aufgestellten Sicherheitsscannern liegt die sog. Millimeterwellentechnologie zugrunde, von der jedoch keine gesundheitsschädliche Strahlung ausgeht.

Anstatt der Konturen des Fluggastes werden lediglich ein Piktogramm sowie ggf. – mit Hilfe der intelligenten Software – mögliche Fremdkörper wie Waffen und Sprengstoffe als verdächtiger Bereich bildlich dargestellt. Die freiwillige Nutzung durch den Fluggast soll im Vergleich zur Durchsuchung mit Torsonden und anschließender Nachkontrolle per Hand in Zukunft zu einer Reduzierung des körperlichen Kontakts bei der Kontrolle beitragen.

toren mit einer Zwei-Bild-Aufschaltung auf, so können die Röntgenbilder der Gepäckstücke und mitgeführten Gegenstände durch das Kontrollpersonal bereits in unterschiedlichen Ansichten und mit einer hohen Bildauflösung ausgewertet werden.

Mit einer Ausführung der Kontrollstellen in Modulbauweise ist beabsichtigt, sich die Flexibilität im Hinblick auf künftige Kontrollverfahren und -technologien zu erhalten. Das Design wurde den gehobenen und modernen Gestaltungsformen des neuen Satelliten-Terminals anpasst. So wählte man für die Frontverkleidungen und Möbel eine graue Linoleumoberfläche mit indirekter LED-Beleuchtung in den Sockelleisten, um einen farblichen Kontrast zu den blanken Edelstahloberflächen und Rollenbändern der Kontrolltische zu erhalten. Mit den beleuchteten Sockelleisten wird den Passagieren bereits beim Zulaufen auf die Kontrollstelle signalisiert, welche Kontrollspuren geöffnet sind.

Ferner wurden die Kontrollstellen mit einer Meldeanlage für Sicherheitsorgane (MFS-System) und einem Fernsehüberwachungssystem (CCTV)

Torsonden und Röntgengeräte sind im Übrigen vernetzt, um damit u. a. statistische Erhebungen durchführen zu können.

In Zeiten zunehmender Automatisierung der Abfertigungsprozesse im Luftverkehr sind die staatlichen Sicherheitskontrollen zunehmend auch die Visitenkarte des Flughafens. Der Freistaat Bayern hat dem Rechnung getragen und bei der Errichtung der neuen Kontrollstellen im Satelliten-Terminal hohe Maßstäbe sowohl an das Sicherheitsniveau als auch an die Passagierfreundlichkeit angelegt.

## Autoren

Christian Stucke  
Regierungsrat  
Oberste Baubehörde  
christian.stucke@stmi.bayern.de

Wolfgang Reiland  
Regierungsamtmann  
Regierung von Oberbayern  
wolfgang.reiland@reg-ob.bayern.de

# Vier Jahre Marktüberwachung

Vier Jahre Zuständigkeit für die Überwachung von Bauprodukten

Martin Reiber  
Sebastian Hopf

## Leistungsfähige Bauprodukte für sichere Bauwerke

Die bei der Schaffung eines gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraums im Rahmen der sog. Neuen Konzeption (New Approach) erlassene Verordnung (EU) Nr. 305/2011 (Bauproduktenverordnung – EU-BauPVO) bildet die europaweit gültige Rechtsgrundlage für den freien Warenverkehr CE-gekennzeichneter Bauprodukte im EU-Binnenmarkt.

Um die Einhaltung der dabei für die Bauprodukte geltenden Anforderungen zu kontrollieren und damit das Vertrauen in den freien Verkehr CE-gekennzeichneter Bauprodukte zu stärken, steht den Mitgliedstaaten der EU das Instrument der Marktüberwachung zur Verfügung. Mit Einführung der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 im Jahre 2010 wurde auf europäischer Ebene der grundsätzliche Rechtsrahmen für dieses behördliche Kontrollinstrument – und damit auch für den Bereich der Bauprodukte – klarer definiert. Die Marktüberwachung prüft, ob Bauprodukte, die im freien Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft gehandelt werden, den auf europäischer Ebene gestellten Grundanforderungen an Bauwerke genügen.

Von anderen Sektoren unterscheidet sich der Bauproduktenbereich im Wesentlichen dadurch, dass Bauprodukte und deren Eigenschaften auf den Nutzer / Verbraucher i.d.R. keine „unmittelbare“ Auswirkung haben, sondern erst durch den Einbau in Bauwerke relevant werden. Im Gegensatz zu klassischen Verbraucherprodukten werden daher im Sektor Bauprodukte die Grundanforderungen an Bauwerke (mechanische Festigkeit und Standsicherheit, Brandschutz, Hygiene, Gesundheit und Umweltschutz, Sicherheit bei der Nutzung, Schallschutz, Energieeinsparung und Wärmeschutz und nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen) durch wesentliche produktspezifische Leistungsmerkmale umgesetzt und wiedergespiegelt.

Die in der EU frei gehandelten Bauprodukte müssen dahingehend

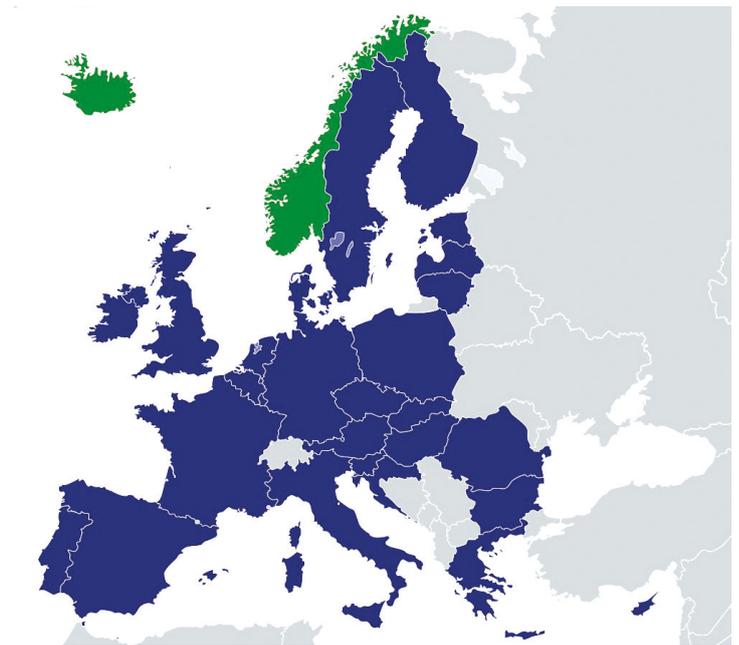
überprüft werden, ob die erklärten wesentlichen Merkmale den erforderlichen Anforderungen an ein Bauwerk genügen.

Gegenstand der Marktüberwachung sind hierbei alle Bauprodukte, die entweder auf Basis einer harmonisierten Europäischen Norm (hEN) oder einer Europäischen Technischen Bewertung (ETA) hergestellt und in

forderungen der jeweiligen hEN oder ETA einhalten.

## Organisation und Durchführung der Marktüberwachung

In Deutschland ist die Marktüberwachung analog dem Bauordnungsrecht föderal strukturiert und somit Aufgabe der Länder. In Bayern ist hierfür die Autobahndirektion Nordbayern



Der Europäische Wirtschaftsraum mit EFTA-Mitgliedstaaten (grün) und den EU-Mitgliedstaaten (blau)

Verkehr gebracht werden und somit in den Geltungsbereich der Bauproduktenverordnung fallen. Diese Bauprodukte müssen vom Hersteller auf Basis einer Leistungserklärung mit einer CE-Kennzeichnung versehen werden. Die CE-Kennzeichnung beinhaltet neben der Produktbeschreibung auch Angaben zu den maßgebenden wesentlichen Merkmalen des Produkts, wie sie in der jeweiligen harmonisierten technischen Spezifikation (hEN oder ETA) festgelegt sind.

Die Marktüberwachungsbehörden überprüfen stichpunktartig die Begleitpapiere und führen gegebenenfalls ergänzende Produktuntersuchungen durch, um festzustellen, ob die Bauprodukte die erklärten Leistungen sowie die formalen und materiellen An-

(ABD Nordbayern) als höhere Marktüberwachungsbehörde für harmonisierte Bauprodukte landesweit zuständig. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr führt als oberste Marktüberwachungsbehörde die Fachaufsicht.

Das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) in Berlin ist als zentrale Koordinierungsstelle für die Umsetzung einer abgestimmten und einheitlichen Vorgehensweise der einzelnen Bundesländer im Rahmen der Marktüberwachung harmonisierter Bauprodukte mitverantwortlich und übernimmt seit September 2015 in ihrer Funktion als gemeinsame Marktüberwachungsbehörde der Länder auch federführend die Überprüfung materiell nicht konfor-

mer Produkte und die Erstellung von Risikobewertungen zur Abschätzung des Gefahrenpotenzials, das von den nicht konformen Produkten ausgeht.

Die Durchführung der Marktüberwachungstätigkeiten erfolgt sowohl aktiv als auch reaktiv. Im Rahmen der aktiven Marktüberwachung werden Produkte bei Wirtschaftsakteuren, also den Herstellern, Importeuren und Händlern auf Grundlage eines bundesweit abgestimmten Marktüberwachungsprogramms kontrolliert. Bei der reaktiven (anlassbezogenen) Marktüberwachung erfolgt die Kontrolle der Produkte aufgrund begründeter Anzeigen, Beschwerden oder aufgrund von Zollmeldungen oder Hinweisen aus anderen EU/EWR-Staaten.

Die Zusammenarbeit mit Zollbehörden findet sowohl durch verdachtsunabhängigen Informationsaustausch als auch durch die Beteiligung der Marktüberwachung im Rahmen des Zollabfertigerverfahrens statt. In diesem Zusammenhang wurden z. B. auch Raumheizer eines Herstellers aus einem Nicht-EU-Staat in Kooperation mit den Zollbehörden vom Binnenmarkt ferngehalten, da die Kontrolle ergab, dass gefälschte Dokumente für die Konformitätsbewertung verwendet wurden.

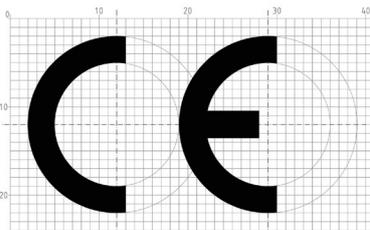
### **Praktische Umsetzung – Erfahrungen nach 4 Jahren Marktüberwachung**

In den vier Jahren seit der Zuständigkeitsübertragung im Jahre 2012 führte die höhere Marktüberwachungsbehörde an der ABD Nordbayern im Rahmen der aktiven Marktüberwachung zahlreiche Kontrollen in den verschiedensten Produktbereichen, u. a. bei Dämmstoffen, Fenstern u. Türen, Natursteinen, Geotextilien, Bordsteinen, Raumheizern und Rauchwarnmeldern durch. Im Bereich der reaktiven Marktüberwachung wurden Produkte aus verschiedensten Produktbereichen kontrolliert. Das gesamte Spektrum harmonisierter Bauprodukte erstreckt sich auf 35 Produktbereiche mit mehr als 440 Produktnormen (hEN) und zahlreichen Europäischen Technischen Bewertungen (ETA).

Um die deklarierten Produkteigenschaften zu verifizieren, wurden bei begründetem Verdacht Produktprüfungen veranlasst. Darunter waren auch Produkte, von denen nach erfolgter Risikobewertung eine ernste Gefahr ausging,

und somit beschränkende Maßnahmen zwingend erforderlich wurden. Bei der Behebung von Mängeln und der Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Marktüberwachung wird zunächst primär auf eine Kooperation mit den Wirtschaftsakteuren Wert gelegt. Die vertrauliche Behandlung von Betriebsgeheimnissen und der Schutz personenbezogener Daten wird dabei stets gewährleistet.

Die beteiligten Wirtschaftsakteure haben in der Regel ein hohes Eigeninteresse an einem markt- und rechts-



Mit der CE-Kennzeichnung erklärt der Hersteller, dass sein Produkt den geltenden Harmonisierungsvorschriften genügt.

Quelle: EU-Verordnung 765/2008



Harmonisierte Bauprodukte mit CE-Kennzeichnungspflicht © ABD Nordbayern

konformen Verhalten, sodass vorhandene Mängel in den allermeisten Fällen nach Aufforderung durch die Marktüberwachungsbehörde auf kooperativem Wege freiwillig behoben und somit beschränkende Maßnahmen seitens der Behörden nicht erforderlich wurden.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Informationsaustausch**

Um der Öffentlichkeit und den beteiligten Wirtschaftsakteuren die Thematik und prinzipielle Vorgehensweise der Marktüberwachung von harmonisierten Bauprodukten näherzubringen, nahm die höhere Marktüberwachungsbehörde im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit an zahlreichen

Verbandstreffen teil. Durch den damit verbundenen stetig zunehmenden Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit war ein Anstieg der reaktiven Marktüberwachungstätigkeiten aufgrund von Anzeigen durch Wirtschaftsakteure oder Verbände zu verzeichnen.

Die Marktüberwachungsbehörden werden auch häufig von Importeuren und Händlern im Vorfeld des Inverkehrbringens eines Produkts kontaktiert, um abzuklären, welche rechtlichen Verpflichtungen und technischen Regelungen zu beachten sind. Da in Deutschland die Marktüberwachung von harmonisierten Bauprodukten föderal strukturiert ist, ist ein stetiger Austausch mit den Marktüberwachungsbehörden der anderen Bundesländer und dem DIBt als gemeinsamer Marktüberwachungsbehörde erforderlich, um eine einheitliche Vorgehensweise auf nationaler Ebene sicherzustellen.

Neben der bereits stattfindenden Gremienarbeit wurde deshalb auch seit 2014 ein im jährlichen Turnus wiederkehrender themenübergreifender bundesweiter Erfahrungsaustausch der deutschen Marktüberwachungsbehörden für harmonisierte Bauprodukte eingeführt. Für das Jahr 2015 übernahm die höhere Marktüberwachungsbehörde für harmonisierte Bauprodukte als Vertreterin des Gastgeberlandes Bayern die federführende Organisation des bundesweiten Erfahrungsaustausches. Diese Veranstaltung stieß bei allen Teilnehmern auf sehr positive Resonanz.

### **Ausblick**

Auch im Hinblick auf die derzeit als Konsequenz aus dem EuGH-Urteil C-100/13 stattfindende Novellierung des Bauordnungsrechts wird das behördliche Instrument der Marktüberwachung harmonisierter Bauprodukte in den kommenden Jahren – insbesondere als Korrektiv zur Liberalisierung des Marktzugangssystems – an Bedeutung zunehmen.

### **Autoren**

Dipl.-Ing. Martin Reiber  
Autobahndirektion Nordbayern  
martin.reiber@abdnb.bayern.de

Sebastian Hopf, M.Eng.  
Autobahndirektion Nordbayern  
sebastian.hopf@abdnb.bayern.de

# Sanierung der ehemaligen Dominikanerkirche in Bamberg

Jürgen König  
Hubert Wagner

Die Dominikanerkirche prägt im Zentrum der Altstadt die Dachlandschaft Bambergs. Die säkulare Nutzung als Aula der Universität entspricht der städtebaulichen Bedeutung des Gebäudes. Diesem Anspruch wurde auch die Gestaltung des Innenraums gerecht: Wertvolles baukulturelles Erbe wurde mit moderner Nutzung und Ausstattung, einem neuen Erscheinungsbild, vereint.

Die Geschichte der ehemaligen Dominikanerkirche in Bamberg geht zurück bis ins Jahr 1401. Die Dominikaner errichteten ihre neue Kirche im „Sandgebiet“. Die Vorgängerkirche wurde vom Brand zerstört, deutlich größer entstand das neue Gotteshaus. Bereits unmittelbar nach der Säkularisation wurde die Kirche, deren imposantes Dach vom ältesten Hallendachstuhl Bayerns getragen wird, profaniert und als Lager genutzt. Nach dem zweiten Weltkrieg fanden hier die sich gerade formierenden Bamberger Symphoniker ihre erste Heimstatt.

Zur Jahrtausendwende bezogen diese ihr neues Domizil in der Kongresshalle. Der Freistaat Bayern erwarb anschließend den vorherigen Konzertraum für die Universität Bamberg. In kurzer Zeit und mit bescheidenen Mitteln wurde eine Interimsertüchtigung vom Konzertraum zum Sprechraum durchgeführt. Diese konnte aber nicht die notwendige Instandsetzung der ehemaligen Bettelordenskirchen ersetzen.

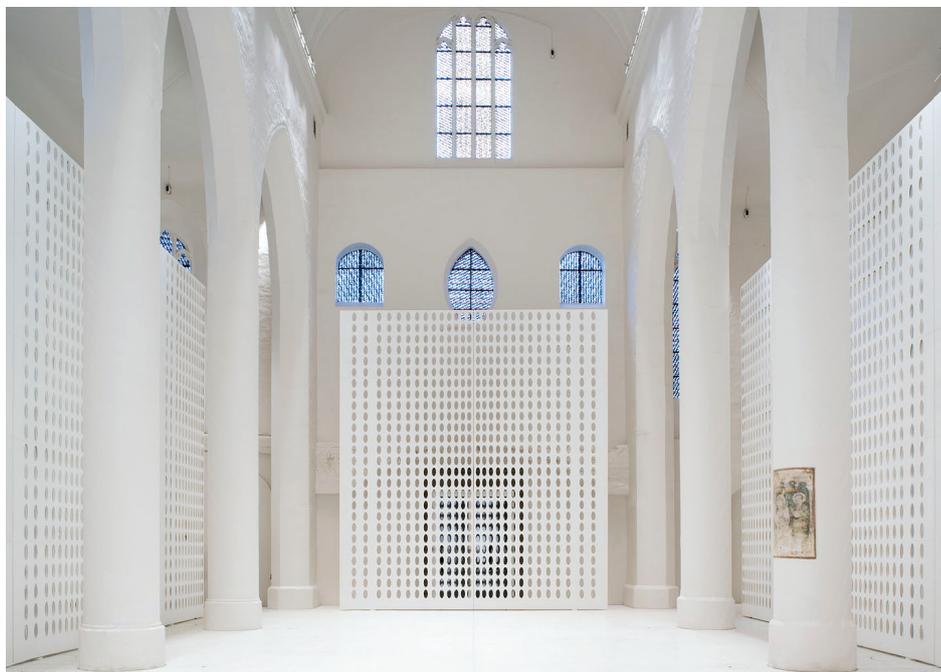
Im November 2009 erhielt das Staatliche Bauamt Bamberg den Planungsauftrag für die Sanierung der Dominikanerkirche in drei Abschnitten: eine statische Sanierung, überwiegend eine Sanierung des Dachstuhls und eine aus zwei Teilen bestehende Neugestaltung, eine Erneuerung der Kirchenfenster und die Neugestaltung des Innenraumes.

## Sanierung des Dachstuhls

Über viele Jahre gewährleisteten nur Schutzvorrichtungen die Verkehrssicherung im stark frequentierten Sandgebiet der Stadt Bamberg. Mit Eintritt in die Planungs- und Bauphase

war die Möglichkeit gegeben, die baulichen und strukturellen Probleme des Dachstuhls zu analysieren. Basierend auf einem verformungsgerechten Auf-

Schädigung von weit mehr als 90 % aller Sparrenauflagerpunkte im Dachfußbereich aufzeigte. In enger Zusammenarbeit mit dem Bayer. Landesamt



Weiß ist das tragende gestalterische Element in der Dominikanerkirche. Cella-Wände optimieren die Akustik und sorgen bei Bedarf für Mehrschiffigkeit. Oben: Blick in Richtung Süden mit geschlossenen Cella-Flügeln. Links unten: Seitenschiff mit Freskorestern und geöffneten Cella-Flügeln. Rechts unten: Blick in Richtung Osten © Fotos: Henning Koepeke, München

maß, wurde für den gesamten Dachstuhl (Chor, Langhaus und Dominikuskapelle) eine Schadenskartierung durchgeführt, deren Ergebnis eine

für Denkmalpflege, dem Lehrstuhl für Baudenkmalpflege der Universität Bamberg und den eingeschalteten Freiberuflern gelang es, ein Sanie-

rungskonzept zu erarbeiten, im Zuge dessen das marode Traggefüge des historischen Dachstuhls, trotz äußerster Zurückhaltung in Sachen Rückschnitte und Neuholzverwendung, wiederhergestellt und die gestörten Lastabtragungen repariert werden konnten. Dies gelang durch das Einfügen einer diagonal aufgebrachtten Dachschalung und den Einbau einer Stahlsubstruktur zur Entkoppelung der barocken Decke (Tonne) vom Dachstuhl.

Durch den sehr sorgsam Umgang mit der historischen Bausubstanz, konnten nicht nur alle bauzeitlichen Abbundzeichen, sondern auch die „Zeugen“, der auf das Flößen der Hölzer zurückzuführenden Hinweise (Befestigungslöcher der Wieden) erhalten werden.

### Erneuerung der Kirchenfenster

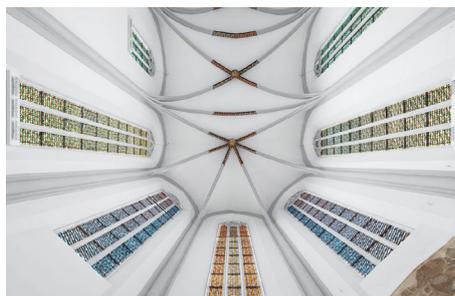
Parallel zur Dachstuhlansanierung wurden die, mit Nachkriegsglas versehenen Kirchenfenster erneuert. Dabei war es einerseits ein Anliegen, durch den Einbau einer Zweischeibenverglasung einen Beitrag zur Energieeinsparung und zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu liefern, andererseits aber auch durch eine anspruchsvolle Glasgestaltung dem herausragenden Stellenwert des Denkmals gerecht zu werden. Aus diesem Grund wurde ein Künstlerwettbewerb mit namhaften Glaskünstlern durchgeführt, den Günter Grohs aus Wernigerode für sich entschied. Die von Grohs aufwendig, auf beiden Glasscheiben bemalten Verbundfenster wurden, unter Beibehaltung der historischen Windweisen, in die vorhandenen gotischen Maßwerke mit tradierten Befestigungsmitteln eingebaut. Diese erfüllen als intensiv bemalte Glasflächen in den Fenstern auch die Aufgabe des Blendschutzes.

### Neugestaltung des Innenraums

Hauptanliegen der Sanierung war jedoch die zeitgemäße Neugestaltung des als Aula genutzten ehemaligen Kirchenschiffes. Das Konzept der Innenrauminstandsetzung des Büros König, Deubzer und Rimmel, München, verfolgt den Ansatz, den Raumeindruck der ehemaligen Kirche wieder erlebbar zu machen. Dazu war es erforderlich, störende nachkriegszeitliche Einbauten (Empore, Foyer, Akustikpaneele, etc.) zu entfernen um die den früheren Sakral-

raum prägenden Wandmalereien und Fresken „ins rechte Licht“ zu setzen. Dies gelang vor allem durch eine konsequente Weißfassung aller nicht durch historische Malereien besetzten Wand-, Decken- und Bodenflächen. Der Kontrast ermöglicht, die Farbigkeit und Lebhaftigkeit der Fresken zu unterstützen und die vorhandene Architekturplastik zu betonen. Diesem Grundgedanken ordnete sich auch das Lichtkonzept des Lichtplaners, Ingenieure Bamberger, Pfünz, unter.

Als besonderes den Innenraum prägendes Gestaltungselement kreierten die Planer eine „Cella“ aus 18 drehbar



Oben: Für Farbakzente sorgen u. a. bunte Glasfenster. © Frank Bilda, Wedderstedt  
Unten: Die Garderobe in der ehemaligen Sakristei © Henning Koepke, München

gelagerten Stahlflügeln, die mit einer Höhe von 8,10 m, einer jeweiligen Breite von 2,85 m und einem Einzelgewicht von ca. 3,5 t nicht nur die Gliederung des Raumes übernehmen, sondern ganz entscheidend für eine, einem Sprechraum angemessene Raumakustik sorgen. So gelingt es, die Nachhallzeit von mehr als 7 Sek. auf sprachverträgliche knappe 3 Sek. zu reduzieren.

Durch die drehbare Ausführung besteht nun die Möglichkeit, bei ge-

schlossenen Cellawänden eine „Haus im Haus“-Situation zu schaffen, die alle Funktionalitäten der Flügel zutage treten lässt (Raumakustik, Blendschutz, Gliederung), bei offener Flügelstellung kann jedoch das ehemalige Kirchenschiff in seiner ursprünglichen Ausformung erlebt werden.

Garderobe, Catering und Toiletten, wurden in vorhandene Nebenräume integriert. Die neue Aula der Universität Bamberg besticht nicht nur durch ihr einzigartiges Erscheinungsbild, sondern auch durch modernste Haustechnik im historischen Gefüge.

Eine auf 2-fachen Luftwechsell ausgelegte Lüftungsanlage versorgt die Besucher mit Frischluft. Die Zentrale ist im Dach der Dominikuskapelle untergebracht, deren Zu- und Abluftleitungen wurden so geschickt im historischen Dachstuhl verlegt, dass der imposante Eindruck des historischen Gebälks nicht gestört wird. Die Zuluft wird über Auslässe im weiß eingefärbten Zementestrich zugeführt und dort erforderlichenfalls erwärmt. Die Luft wird über Revisionsöffnungen abgesaugt, die in der barocken Decke bereits vorhanden waren und über eine Wärmerückgewinnungsanlage nach außen geführt. Mit Hilfe von 12 vorkonfigurierten Lichtszenarien kann das ausgeklügelte Beleuchtungssystem über ein Bedientableau der jeweiligen Veranstaltung angepasst werden und wirkt über die neuen Fenster jetzt auch in den Straßenraum hinein.

Die gesamte Bauzeit betrug 4 Jahre, es wurde mit insgesamt rd. 8,3 Mio. € abgerechnet. Beim ersten „dies academicus“ in der neuen Aula sprach der sichtlich beeindruckte Präsident der Universität Bamberg angesichts der in neuem Glanz erstrahlten Aula von einem „Festsaal, der den Vergleich mit den Assembly Halls der großen angloamerikanischen Universitäten nicht zu scheuen braucht“.

### Autoren

Dipl.-Ing. Architekt  
Jürgen König  
Staatliches Bauamt Bamberg  
juergen.koenig@stbaba.bayern.de

Dipl.-Ing. (FH) Architekt  
Hubert Wagner  
Staatliches Bauamt Bamberg  
hubert.wagner@stbaba.bayern.de

# Das Beschussamt in Mellrichstadt

Neubau des Dienstgebäudes

Martin Rohrmüller

In Bayern liegt die fachliche Zuständigkeit für das Beschusswesen beim Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie (StMWi). Die Historie der bayerischen Beschussverwaltung begann 1955 mit der Errichtung der "Beschussnebenstelle" beim Landesamt für Maß und Gewicht in München.

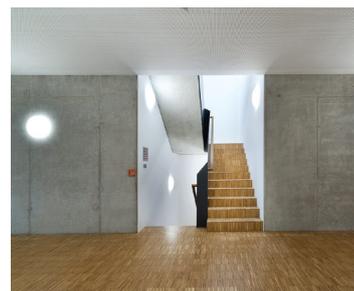
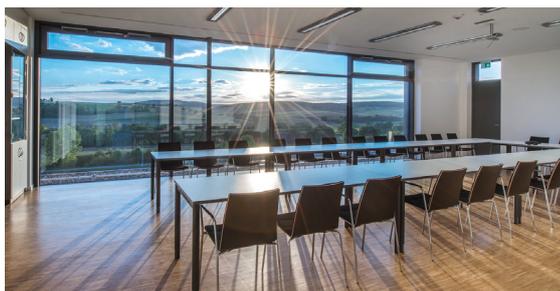
Das ehemalige Beschussamt Mellrichstadt wurde 1981 am nördlichen Stadtrand von Mellrichstadt, in einem Industrie- und Gewerbegebiet gelegen, in Betrieb genommen. Seither werden neben den hoheitlichen Tätigkeiten der Waffen-, Munitions- und Böllerprüfung für den zivilen Bereich, verschiedenste Schutzmaterialien geprüft.

Das Beschussamt Mellrichstadt befasst sich seit über 30 Jahren mit der Prüfung von Schutzmaterialien. Eine wichtige Voraussetzung für die Verfügbarkeit von Schutzausstattungen sind unabhängige, neutrale Prüfstellen. Dieser wichtigen Aufgabe hat sich die bayerische Beschussverwaltung, neben ihren hoheitlichen Tätigkeiten, gewidmet. Das ehemalige Dienstgebäude an der Lohstraße konnte den Zuwachs an Aufgaben der letzten Jahrzehnte nicht mehr aufnehmen. Für den notwendigen Erweiterungsbau konnte der Freistaat Bayern bereits im Jahr 2001 das talseitig anschließende Grundstück erwerben. Die technische Ausrüstung des Bestandsgebäudes war weitestgehend verbraucht und entsprach in ihrer Struktur nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Im Zuge einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung stellte sich heraus, dass ein Neubau die wirtschaftlichere Lösung gegenüber einer Erweiterung und Gesamtinstandsetzung des Bestandsgebäudes war. Zumal der Dienstbetrieb im Bestandsgebäude während der Bauzeit aufrechterhalten und die zum Teil internationale Kundschaft weiterhin bedient werden konnte.

Im April 2011 erhielt das Staatliche Bauamt Schweinfurt den Planungsauftrag und im Herbst 2012 konnte der erste Spatenstich gefeiert werden. Die Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie die Bauüberwachung

wurden durch das Staatliche Bauamt Schweinfurt in Eigenleistung erbracht. Die technisch komplexen und einzigartigen Ansprüche der Beschussverwaltung erforderten einen sehr hohen Planungs- und Koordinierungsaufwand

Rangieren überflüssig macht. Der Anlieferungsbereich wird durch einen straßenbegleitenden Baukörper für die zentrale Wärmeversorgung sowie die Garagen für die Dienstfahrzeuge gefasst. Die ebenerdige, barrierefreie



Oben: Außenansicht des Beschussamtes in Mellrichstadt mit Verwaltung und Sozialraum. Unten links: Der große Besprechungs- und Schulungsraum. Unten rechts: Eingangsbereich und Treppenhaus © Alle Fotos: NovArte fotodesign

aller Fachbereiche, beteiligten Planer, ausführenden Firmen und in besonderem Maße auch der Mitarbeiter des Beschussamtes Mellrichstadt.

Der Neubau des Beschussamtes wurde unmittelbar unterhalb des Bestandsgebäudes errichtet und rückt bewusst von der Lohstraße ab. Der in Teilbereichen dreigeschossige Baukörper ist parallel zur Lohstraße situiert. Das Gebäude mit einer Bruttogrundfläche von ca. 4.900 m<sup>2</sup> und einem Bruttorauminhalt von ca. 21.900 m<sup>3</sup> ist etwa 67 m lang, 31 m breit und hat eine maximale Gesamthöhe von rund 15 m. Mit dem Abbruch des Bestandes entsteht eine zentrale Anlieferungs- und Erschließungsfläche vor dem neuen Dienstgebäude mit neuer separater Ein- und Ausfahrt, die ein aufwändiges

Haupterschließung für Kunden und Mitarbeiter erfolgt im südlichen Verwaltungsbereich. Im mittleren Gebäudeabschnitt ist die überdachte Anlieferung und Lagerung der Prüfmittel angeordnet, um möglichst kurze Wege zu den einzelnen Prüfbereichen sicherzustellen.

Im nördlichen Gebäudeteil befinden sich die Bereiche für die hoheitlichen Aufgaben der Beschussämter, wie die Prüfung von Schusswaffen und Böllern sowie die Munitionsprüfung. Auf insgesamt drei Schießständen mit jeweils bis zu 40 m<sup>3</sup> fassenden Wasserbecken zur Aufnahme der Geschosse werden die Prüfungen von Kurz- und Langwaffen durchgeführt. Ein Prüfbereich für die Gasdruckmessung und zur Herstellung von Munition ist eben-

falls zentral an den dazugehörigen Vorbereitungsräumen angeordnet.

Das Untergeschoss ist bedingt durch die ansteigende Topographie des Geländes etwa zur Hälfte im Erdreich eingegraben. Die andere Hälfte liegt bis zur Bodenplatte frei, sodass auch eine talseitige Erschließung und Andienung sowie eine natürliche Belichtung und Belüftung möglich ist. Das Untergeschoss beinhaltet im Wesentlichen die nicht staatlich geregelten Teile der Beschuss- und Materialprüfung mit insgesamt acht Prüfständen.

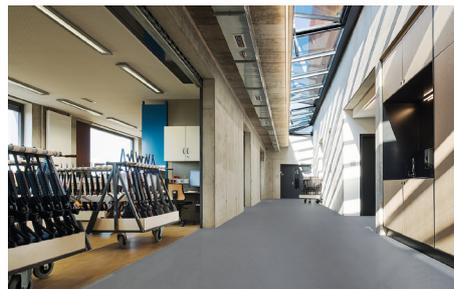
An den größten Prüfstand mit 50 m Länge und zweigeschossigem Zielbereich wurden die höchsten technischen Anforderungen (Geschossenergie 45.000 Joule; Lüftungsleistung 40.000 m<sup>3</sup>/h) gestellt. Er dient zur Prüfung von komplexen Konstruktionen und plattenartigen Werkstoffen. Daneben befinden sich zwei identische Prüfstände mit jeweils 20 m Länge und ein „kleiner“ Schießstand für die Beschussprüfung von Körperschutzausstattungen. Ein weiteres Spezialgebiet des Beschussamtes ist die mechanische Prüfung von Verglasungen auf durchbruch- und durchwurfhemmende Eigenschaften sowie die Prüfung auf Stich- und Schlaghemmung bei Schutzausstattungen.

Hierfür sind drei Fallschächte mit Höhen von 9 bis 12 Metern im Gebäude untergebracht. Die Werkstattbereiche, Munitions- und Pulverlager finden hier ebenfalls ihren Platz. Im Obergeschoss befinden sich auf rund 400 m<sup>2</sup> die 10 Lüftungsanlagen sowie der Schulungs- und Sozialbereich. Da in dem Dienstgebäude eine nicht unerhebliche Anzahl an Waffen und Munition gelagert wird, fanden bereits frühzeitig Abstimmungen mit dem Landeskriminalamt München zur Absicherung statt.

Das Gebäude wurde in Massivbauweise, überwiegend in Stahlbeton mit bis zu 50 cm starken Wänden in den Beschussbereichen hergestellt. Die Schieß- und Materialprüfstände wurden in einer Raum-in-Raum-Bauweise errichtet, um den außergewöhnlich hohen Schallereignissen gerecht zu werden und die arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen gewährleisten zu können. Auch im Bereich des ballistischen Schutzes wurden konstruktive Spezialanfertigungen erforderlich, wie zum Beispiel die Beplankung der Rauminnenflächen und Spezial-

türen aus Hochleistungsstahl, um die Geschossenergie von bis zu 45.000 Joule sicher aufnehmen zu können. Zusätzliche konstruktive Maßnahmen und Innenraumbekleidungen in den Prüfständen, insbesondere im Bereich der Beschussapparate, müssen dem kurzzeitig auftretenden enormen Druckimpuls standhalten. Dazu wurden entsprechende Konstruktionen nachgebaut und durch Beschussver-

Lüftungszentrale besteht aus 10 Lüftungsanlagen die überwiegend für die notwendigen Luftwechselraten mit entsprechender Filterung zur Ableitung der beim Schuss entstehenden Verbrennungsgase sorgt. Zur Reduzierung der Lüftungswärmeverluste der stark durchlüfteten Prüfstände ist eine Lüftungstechnik mit hocheffizienter Wärmerückgewinnung installiert. Durch den Einsatz dieser verschiedenen



Oben: Der große Prüfstand mit dem 50-Meter-Kanal. Unten links: Der Bereich für die Waffenprüfung. Unten rechts: Zielbereich des großen Prüfstands mit dem 50-Meter-Kanal.  
© Alle Fotos: NovArte fotodesign

suche durch das Beschussamt selbst zertifiziert. Die Fassaden bestehen aus einer vorgehängten, hinterlüfteten Fassadenkonstruktion und sind mit wetterfestem Stahl und einer horizontalen Leistenschalung bekleidet. Die Dachflächen wurden aufgrund ökologischer und ökonomischer Vorteile mit extensiver Begrünung versehen.

Das Gebäude wird im Niedrigenergiestandard errichtet und unterschreitet die Anforderungen der zugrunde gelegten Energieeinsparverordnung zukunftsweisend um 30%. Die Wärmeerzeugung erfolgt über eine Kombination aus Blockheizkraftwerk, Holzpellet-Kessel und für Spitzenlasten mit einem Gas-Brennwertkessel. Auf dem Nebengebäude wird eine Photovoltaikanlage zur Eigennutzung installiert. Die

Komponenten und regenerativen Energien kann der CO<sub>2</sub> Ausstoß des Gebäudes um ca. 580 Tonnen pro Jahr gegenüber einer konventionellen Energieerzeugung gesenkt werden.

Die bayerische Eich- und Beschussverwaltung hat mit diesem Projekt ein modernes, energieeffizientes und barrierefreies Gebäude von hoher architektonischer Qualität erhalten, das den komplexen Anforderungen und Arbeitsabläufen des Nutzers in hohem Maße Rechnung trägt.

#### **Autor**

Dipl.-Ing. (Univ.) Martin Rohrmüller  
Bauoberrat  
Staatliches Bauamt Schweinfurt  
martinrohrmueller@stbasw.bayern.de

# Die Bauhütte im Ilzer Land

Regionale Initiative zur Innenentwicklung

Ralph Imhof

Die sogenannte „Bauhütte“ in Perlesreut ist das erste große Projekt in Niederbayern im Bund-Länder-Programm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ der Städtebauförderung. Zwölf Gemeinden des Ilzer Landes im Landkreis Freyung-Grafenau arbeiten hier auf interkommunaler Ebene bei der „Innenentwicklung und Vitalisierung der Ortskerne“ zusammen und diese Zusammenarbeit wird kaum irgendwo in Niederbayern so erfolgreich praktiziert wie hier.

Mit den Bürgermeistern und mit dem Amt für ländliche Entwicklung konnte im Rahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE) Ilzer-Land das neue Handlungsfeld „Innenentwicklung“ unter Federführung der Städtebauförderung eingerichtet werden. Die Zielsetzung der Gemeinden ist die Sicherung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Für die Akteure im Ilzer Land war immer klar, dass die Säulen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum funktionsfähige zentrale Orte mit lebendigen Ortskernen sind. Gemeinsam wurde dazu in den letzten Jahren ein breites Aktions- und Beratungsprogramm entwickelt, das sichtbare und spürbare Ergebnisse hervorbringt.

Exemplarisch sind folgende Aktivitäten zu nennen: jährliche Bankendialoge zu geplanten Vorhaben, jährliche Infoveranstaltungen für interessierte Bürgerinnen und Bürger, Auslobung eines Gestaltungspreises, Bauberatung für Private im Rahmen des Fassaden- und Geschäftsflächenprogramms sowie die Vermarktung von Schlüsselobjekten und leerstehenden Gebäuden in den Ortskernen über die regionalen Banken.

Schon vor einigen Jahren reifte dabei der Gedanke, dass diese vielfältigen Aktivitäten unter dem programmatischen Begriff „Bauhütte“ einen konkreten Platz in der Mitte der Gemeinden erhalten sollten. Die Gemeinden der ILE bewarben sich mit 17 Standortvorschlägen in einem mehrstufigen Auswahlverfahren um das modellhafte Vorhaben. Aus allen Vorschlägen wählte ein Fachgremi-

um das ehemalige „Weiß-Haus“ am Marktplatz in Perlesreut aus.

Das „Weiß-Haus“ wurde um 1830 auf älteren Bauteilen nach einem Marktbrand aufgebaut. Mit der Erweiterung um einen Hofflügel und Stall im Süden gruppiert sich das Anwesen um einen kleinen Innenhof mit einer Zufahrt unmittelbar vom Marktplatz aus. Das Gebäude ist als Einzeldenkmal kartiert und stand seit längerer Zeit leer. Das Gebäudeensemble konnte

Am 9. Mai 2015, zum ersten Tag der Städtebauförderung, konnte die Bauhütte feierlich eingeweiht werden. Seither fanden zahlreiche lokale und regionale Tagungen und Ausstellungen sowie regelmäßige Beratungstermine im Rahmen des Handlungsfeldes Innenentwicklung statt.

Die heutige Bauhütte stellt nicht nur ein Leuchtturmprojekt in der Region, sondern auch für das Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte



Das denkmalgeschützte Gebäude, „Bauhütte“ genannt, liegt am Marktplatz in Perlesreut. Es wurde als Informations- und Begegnungszentrum für die Marktgemeinde konzipiert. © Andreas Schmöller, Architekt BDA; Plangrundlage: Lex-Kerfers Landschaftsarchitekten

im Jahr 2013 nach der Standortentscheidung von der Marktgemeinde Perlesreut gemeinsam mit einem privaten Investor erworben werden.

Der Begriff der Bauhütte umfasst jedoch nicht nur das Gebäude, sondern auch eine Institution, welche als Informations- und Begegnungszentrum konzipiert ist. Sie ist zentrale Bürger-Anlaufstelle und Netzwerk-Plattform für alle Aktivitäten im Zusammenhang mit der integrierten Innenentwicklung, der Wiederbelebung von Leerständen, der Sicherung der Daseinsvorsorge, der Förderung von regionaler Baukultur und ist selbst dafür Demonstrations- und Ausstellungsobjekt. Ergänzend fand im Erdgeschoss die Gemeindebibliothek einen neuen Standort. Im rückwärtigen Bereich des Gebäudeensembles konnten sechs barrierefreie Wohnungen durch einen privaten Investor realisiert werden.

und Gemeinden“ in ganz Niederbayern dar.

Das Vorhaben bündelt all das, was man unter Innenentwicklung und Vitalisierung der Ortszentren versteht: Es liegt zentral am Marktplatz von Perlesreut, der Leerstand ist beseitigt, mit der Sanierung eines historischen Gebäudes ist ein Stück Identität des Ortes bewahrt, die Nutzungen bringen Leben in die Ortsmitte, durch das Zusammenwirken von Gemeinde mit einem privaten Investor sind zudem barrierefreie Wohnungen in zentraler Lage entstanden. Die Qualität der Ausführung – behutsame Sanierung des Alten und stilsichere zeitgemäße Ergänzung mit neuen Elementen – ist beispielhaft.

Mit der Fertigstellung der Bauhütte rückt bei den Gemeinden, trotz aller Euphorie über das organisatorische und räumliche Zentrum für die bishe-

rigen Aktivitäten, verstärkt das Fehlen eines strategischen Rahmens in den Fokus, der auf eine intensivere Einbeziehung und Einbindung interessierter Bürger setzt. Mit diesen Akteuren wollen die Gemeinden eine größere Breitenwirkung für die Wertschätzung regionaltypischer baulicher und handwerklicher Qualitäten sowie der Bau- und Siedlungsstruktur bewirken.

Die zentrale Frage, die sich die Gemeinden stellen, ist, mit welchen Mitteln sie genügend Bürger langfristig für diese gemeinsamen Ziele gewinnen können. Die Gemeinden sind sich sicher, nur über eine entsprechende breitere Basis eine Sensibilisierung der Bevölkerung für diese Themen bewirken zu können. So sollte die bisherige Zusammenarbeit der Gemeinden nicht nur als das Zusammenwirken von Verwaltungsorganisationen wahrgenommen werden. Vielmehr soll hier die ganze Bürgerschaft jeden Alters angesprochen werden und es soll vermittelt werden, dass der Erhalt der Daseinsvorsorge mehr ist, als nur die Sicherstellung der reinen infrastrukturellen Funktion.

Mit diesen Fragestellungen haben sich die Gemeinden im Jahr 2015 für die zweite Stufe des EXWOST Forschungsvorhabens „Baukultur konkret“ beworben. Das Forschungsvorhaben untersuchte bereits in einer ersten Stufe bis 2013 im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lokale Baukulturinitiativen im ländlichen Raum, wie man diesen vor Ort zu mehr Dynamik, Breitenwirkung und Akzeptanz in den Kommunen verhelfen kann. Die Forschungsarbeit vor Ort wurde vom österreichischen „Landluft – Verein zur Förderung von Baukultur in ländlichen Räumen“ durchgeführt.

Nach Aufnahme in das Forschungsprojekt wurden in zwei Workshops im Jahr 2015 sowie einer mehrtägigen Exkursion nach Vorarlberg mit einem Abschlussworkshop im Jahr 2016 verschiedene Kommunikations- und Beteiligungsformate sowie strategische Rahmenbedingungen diskutiert. Den Teilnehmern, die sich aus Bürgermeister, Verwaltungsangestellten, Vertreter regionaler Banken, Architekten, Vertreter der Regierung von Niederbayern und des Amtes für Ländliche Entwicklung u. a. zusammensetzten, wurde schnell anhand von Beispielen klar, dass eine erhoffte Musterlösung

nicht existiert. Vielmehr müssen die Teilnehmergemeinden einen individuellen Weg finden, wie sie die Bürger einbinden wollen. Ausgangspunkt sind im Ilzer Land sicherlich die vielfältigen bestehenden Aktivitäten im Handlungsfeld Innenentwicklung. Auf diese kann man aufbauen, jedoch sind sie bisher mehr auf das Informieren oder Beraten ausgerichtet.

Mit dieser Erkenntnis wurden unter dem Arbeitstitel „Bauherr sucht Qualität – Bauen im Grenzbereich“ eine Fülle von Vorschlägen erarbeitet. Zur weiteren Vertiefung und Verfestigung des angestoßenen Prozesses fand ein weiteres Strategietreffen als Nachbar-

portional zur Höhe der Fördermittel für großangelegte, fremdorganisierte Aktionen einhergeht. Vielmehr können kleinere Aktivitäten und Projekte, mit kleinem Budget, die stattdessen die Bevölkerung vor Ort, das regionale Handwerk und den Einzelhandel als Mitgestalter in den Prozess einbeziehen, zu nachhaltigeren Ergebnissen führen. Entscheidend ist, dass sich die engagierten Bürger als Verbündete auf Augenhöhe verstehen. Die Zusammenarbeit muss von gegenseitigem Vertrauen und Wertschätzung getragen sein. Nur so kann es gelingen, gemeinsam eine breite gesellschaftliche Sensibilisierung für regionale bauliche



Die Bauhütte in Perlesreut. Oben: Die Fassade am Marktplatz. Links unten: Die Gemeindebibliothek. Rechts unten: Veranstaltungsraum im Gewölbekeller © Johanna Borde, Passau

reitung im Juni statt. Hier wurde der Teilnehmerkreis um weitere Interessierte erweitert. Die bisherigen Vertreter von Bauämtern, die Gruppe von engagierten Architekten, Landschaftsarchitekten und Handwerkern agieren dabei gleichsam als „Botschafter“. Begleitend ist eine konsequente und umfassende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.

Im Laufe der Diskussionen wurde deutlich, dass die erhoffte Breitenwirkung und Dynamisierung nicht pro-

Qualitäten zu bewirken. Die Gemeinden sind sich sicher, dass das Nach-Aussen-Tragen der Bauhütten-Idee als eine Art „Treibstoff“ für die Entwicklung der Region wirken kann.

#### Autor

Dipl.-Ing. Ralph Imhof  
Baudirektor  
Regierung von Niederbayern  
ralph.imhof@reg-nb.bayern.de

# WAL – Wohnen in allen Lebensphasen

Nachuntersuchung der Pilotprojekte aus dem Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus

Karin Sandeck  
Beate Ruhland

Die Bevölkerungsprognosen haben sich längst bewahrheitet: Die Menschen in Deutschland werden immer älter, gleichzeitig ist das Geburtenniveau nach wie vor niedrig. Bereits jetzt sind wir nach Japan die zweitälteste Gesellschaft der Welt.

Alle Lebensbereiche sind von den Folgen des demografischen Wandels berührt. Auch unsere unmittelbare Lebensumwelt ist davon in allen Maßstäben betroffen. Nicht nur die Städte und Gemeinden, in denen wir leben, sondern auch die kleinsten Einheiten, die Wohnungen, werden sich als Teil dieses Prozesses notwendigerweise an diese Entwicklung anpassen müssen.

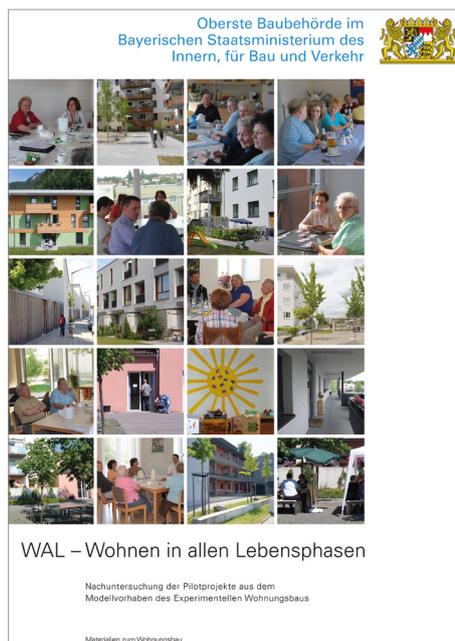
## Wohnen – die Ansprüche ändern sich

Die Anforderungen an den Wohnraum wandeln sich im Laufe eines Lebens. Doch selten ist die Wohnung so flexibel nutzbar, dass sie für verschiedene Lebensabschnitte passt. Ein Umzug wird oft notwendig, wenn sich die Anzahl der zusammenlebenden Familienmitglieder und damit die Haushaltsgröße verändert oder finanzieller Auf- oder Abstieg einen Wohnungswechsel nahelegen.

Ein wichtiger Faktor, der zu veränderten Ansprüchen führt, ist das Alter. Immer weniger Hochbetagte entscheiden sich dafür, in ein Altenheim umzuziehen. Im Gegenteil, viele Menschen sind auch im Rentenalter noch fit und tatkundig und bevorzugen es, in den eigenen vier Wänden wohnen zu bleiben. Oft sind es jedoch die alltäglichen Dinge, die zunehmend beschwerlich werden und über einen Wohnungswechsel nachdenken lassen, zum Beispiel das Treppensteigen oder die Benutzung der Badewanne.

Ein zunehmender Anteil der Bevölkerung lebt allein, ohne die Unterstützung des generationengetragenen Modells der Großfamilie. Freundschaften und nachbarschaftlicher Zusammenhalt gewinnen deshalb an Bedeutung, vor allem in der Phase des Älterwerdens, wenn Krankheit oder persönliche Einschränkungen fremde Hilfe erfor-

derlich machen. Doch was tun, wenn das räumliche und persönliche Umfeld nicht auf diese Veränderungen eingestellt ist, wenn Barrieren den Alltag einschränken, wenn Wohnungsgröße und -zuschnitt nicht mehr passen und



Die neue Publikation: „WAL – Wohnen in allen Lebensphasen. Nachuntersuchung der Pilotprojekte aus dem Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus“

Hilfsangebote im Umfeld fehlen? Wie muss eine Wohnform für verschiedene Lebensphasen beschaffen sein?

## WAL – Forschungsprojekt und Modellvorhaben

An diese Fragestellungen knüpfte das Forschungsprojekt „Wohnen in allen Lebensphasen“ an, das die Oberste Baubehörde im Jahr 2004 beauftragte. Gesucht wurden Parameter, die flexiblen und anpassungsfähigen Wohnraum auszeichnen und die es ermöglichen, über verschiedene Lebensphasen hinweg im eigenen Zuhause zu bleiben. Das 2005 nachfolgende gleichnamige Modellvorhaben übertrug die gewonnenen Erkenntnisse in die Praxis. Ausgewählte Wohnungsunternehmen aus ganz Bayern begaben sich mit Hilfe von Wettbewerben und Planungsgutachten auf die Suche

nach den besten architektonischen und konzeptionellen Lösungen. Als Ergebnis wurden zwischen 2009 und 2015 zwölf Bauvorhaben als Neubau oder Modernisierungen im Rahmen des Modellvorhabens realisiert.

Nach einigen Jahren Nutzungserfahrung zeigt nun eine durch die Oberste Baubehörde beauftragte externe Studie, wie sich die unterschiedlichen Konzepte in der Realität entwickelt haben und welche Faktoren auf ähnlich gelagerte Aufgabenstellungen übertragbar sein könnten. In der Nachuntersuchung werden die einzelnen Wohnanlagen vorgestellt und in einer thematischen Vertiefung strukturell und konzeptionell analysiert. Das heterogene Bild der individuell sehr verschiedenen Projekte wird dadurch nachvollziehbar. Im Ergebnis lassen sich die Erfolgsfaktoren und zu bewältigenden Herausforderungen identifizieren.

## Räumliche Planung und soziale Begleitkonzepte

Eine wichtige Grundlage für das Gelingen eines solchen Projekts ist eine durchdachte und anspruchsvolle Planung, die in allen Maßstabsebenen die Belange verschiedener und sich ändernder Lebensabschnitte berücksichtigt.

Bereits die Entscheidung über den Projektstandort und die damit verbundenen städtebaulichen Rahmenbedingungen haben großen Einfluss darauf, wie den vielfältigen Nutzungsansprüchen unterschiedlicher Lebensphasen begegnet werden kann. Vor allem nutzungsgemischte, zentrale Lagen mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten und vielfältigen Angeboten im Bereich der sozialen und kulturellen Infrastruktur ermöglichen, dass sich unterschiedliche Anwohnergruppen, möglichst unabhängig von physischen Einschränkungen und auch ohne ein Auto zu besitzen, wohnortnah versorgen können.

Auch für unterschiedliche Nutzer- und Altersgruppen gestaltete Freiräume tragen zur Vernetzung mit dem Quartier bei und schaffen, oft zusätzlich zu den Gemeinschaftsräumen, Kommunikationszonen für Bewohner und Nachbarn.

Im Gebäudeinneren verhindert eine Ausdifferenzierung der Wohnungstypen eine allzu homogene Bewohnerstruktur. Ein Wohnungswechsel aus familiären oder finanziellen Gründen wird innerhalb der Wohnanlage eher ermöglicht, wenn unterschiedliche Wohnungsgrößen und Wohnformen vorhanden sind. Durch die konsequente Umsetzung von anpassungsfähigen und barrierefreien Grundrisskonzepten innerhalb der Wohnungen kann zudem die Notwendigkeit eines

mit Unterstützungsbedarf helfen, den Alltag zu bewältigen. Neben ehrenamtlich und nachbarschaftlich organisierten Angeboten gilt es, die Möglichkeit zu schaffen, bei Bedarf professionelle Hilfe in Anspruch nehmen zu können. Ein wichtiger Faktor ist dabei der frühe Kontakt der Wohnungsunternehmen zu den Trägern der Wohlfahrtspflege oder zu privaten Pflegedienstleistern. Idealerweise können Grundrissstrukturen bereits in den ersten Leistungsphasen der Planung darauf angepasst werden.

künftigen Wohnanlage helfen, alle Belange in die Konzeptentwicklung mit einzubeziehen.

Dass Wohnungsbau mit einem solchen Qualitätsanspruch nachhaltig und wirtschaftlich realisiert werden kann, zeigen beispielhaft die zwölf öffentlich geförderten Bauvorhaben des bayerischen Experimentellen Wohnungsbaus, die in der Broschüre vorgestellt werden.

Die Nachuntersuchung der Pilotprojekte aus dem Modellvorhaben



Pilotprojekt in Nürnberg. Auf die konsequente Umsetzung der Barrierefreiheit in den Erschließungszonen wurde besonderen Wert gelegt. © Henning Koepke, München



Pilotprojekt in Bamberg. Als Treffpunkt und Veranstaltungsort dienen Gemeinschaftsräume, die in fast allen WAL-Wohnanlagen für die Hausgemeinschaft zur Verfügung stehen. © Henning Koepke, München

Umzugs verhindert oder zumindest verzögert werden.

Auch Aufzüge und andere barrierefreie Erschließungssysteme tragen nicht nur zur Erhöhung des Wohnkomforts bei, sondern ermöglichen, dass Menschen trotz zunehmender Einschränkungen im gewohnten Umfeld verbleiben können.

Im Modellvorhaben wurden neben Neubauten auch Modernisierungen und nachverdichtende Ergänzungsbauten realisiert. Vor allem bei den Bestandsprojekten setzten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und in Einzelfällen Anforderungen an den Denkmalschutz der Umsetzung der Barrierefreiheit enge Grenzen. Gleichzeitig zeigen vor allem diese Projekte, wie bestehender Wohnraum durch eine einfallsreiche Planung aufgewertet und zumindest barrierearm gestaltet werden kann.

Diese baulichen Voraussetzungen sind nötig, um ergänzende soziale Konzepte umzusetzen, die Bewohnern

### Parameter integriert denken

Die Evaluierung zeigt, dass als Strategie zur Umsetzung sozial nachhaltiger Wohnformen alle Aspekte von Anfang an und in allen Maßstabebenen berücksichtigt werden müssen. Übergeordnete Konzepte sind gefragt, die sowohl die räumliche Planung und Architekturqualität der Bauvorhaben als auch die ergänzenden Unterstützungskonzepte optimal aufeinander abstimmen.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor in der Projektentwicklung ist dabei die Kooperation der einzelnen Akteursgruppen. Federführend in einem solchen Prozess ist das jeweilige Wohnungsunternehmen als Projektträger. Es entwickelt die Rahmenbedingungen des Bauvorhabens, beauftragt geeignete Planer und beteiligt Behörden und Fördergeber. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme zu sozialen und kommunalen Einrichtungen sowie das Informieren von Nachbarn und Bewohnern der

„WAL – Wohnen in allen Lebensphasen“ wurde vom Architekturbüro Dirtheuer in Zusammenarbeit mit dem Büro Salm & Stegen im Auftrag der Obersten Baubehörde verfasst. Die Broschüre ist zu beziehen über das Bestellportal der Bayerischen Staatsregierung: [www.bestellen.bayern.de](http://www.bestellen.bayern.de)

### Autorinnen

Dipl.-Ing. Karin Sandeck  
Ministerialrätin  
Oberste Baubehörde  
[karin.sandeck@stmi.bayern.de](mailto:karin.sandeck@stmi.bayern.de)

Dipl.-Ing. Beate Ruhland  
Baurätin  
Oberste Baubehörde  
[beate.ruhland@stmi.bayern.de](mailto:beate.ruhland@stmi.bayern.de)

# Das Kommunalinvestitionsprogramm KIP

Umsetzung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes in Bayern

Daniel Kaus  
Ulrike Mannhart

Zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Gemeinden und Gemeindeverbände hat der Bund ein Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ in Höhe von 3,5 Mrd. Euro eingerichtet, auf Bayern entfallen davon 289,24 Mio. Euro. Der Freistaat Bayern hat zur Umsetzung der Förderung das Kommunalinvestitionsprogramm KIP aufgelegt.

## Bundesrechtliche Vorgaben

Grundlage des KIP ist das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes. Das KInvFG ist am 30. Juni 2015 in Kraft getreten. Zur Durchführung des KInvFG wurde von Bund und Ländern eine Verwaltungsvereinbarung (VV KInvFG) geschlossen. Der Bund hat bei der Ausgestaltung viele Regelungen des Zukunftsinvestitionsgesetzes (ZuInvG) von 2009 aufgegriffen, das im Zuge der damaligen internationalen Finanzkrise verabschiedet wurde und die Grundlage für das Konjunkturpaket II (KP II) bildete. Ziel des KInvFG ist die Förderung von Investitionen finanzschwacher Gemeinden und Gemeindeverbände.

## Verteilung der Bundesmittel

Gemäß § 2 Abs. 3 VV KInvFG wird der Verteilungsschlüssel für die Bundesmittel aus drei Kriterien gebildet. Dabei werden die Anzahl der Einwohner jeweils zum 30. Juni des Jahres, die Höhe der Kassenkreditbestände der Länder und Kommunen zusammen jeweils zum 31. Dezember des Jahres sowie die Anzahl der Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt herangezogen. Für jedes Kriterium wurde der Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 gebildet.

Der Freistaat Bayern schneidet bei der Mittelverteilung deutlich schlechter ab als beim KP II, bei dem die Mittelkontingente der Länder ausschließlich anhand der Einwohnerzahl bemessen wurden. Damals standen allein für den Teilbereich Energetische Sanierung der kommunalen Infrastruktur Bundesmittel in Höhe von rund 670

Bundesland	%	Euro
Baden-Württemberg	7,077	247.695.000
Bayern	8,264	289.240.000
Berlin	3,9385	137.847.500
Brandenburg	3,0842	107.947.000
Bremen	1,1078	38.773.000
Hamburg	1,6692	58.422.000
Hessen	9,0611	317.138.500
Mecklenburg-Vorpommern	2,265	79.275.000
Niedersachsen	9,3583	327.540.500
Nordrhein-Westfalen	32,1606	1.125.621.000
Rheinland-Pfalz	7,2342	253.197.000
Saarland	2,1518	75.313.000
Sachsen	4,4501	155.753.500
Sachsen-Anhalt	3,168	110.880.000
Schleswig-Holstein	2,8439	99.536.500
Thüringen	2,1663	75.820.500
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>3.500.000.000</b>

KIP – Mittelverteilung auf die Bundesländer © Oberste Baubehörde

Mio. Euro zur Verfügung, zuzüglich 18 Mio. Euro für Maßnahmen der Städtebauförderung.

## Umsetzung in Bayern

Der Ministerrat hat am 7. Juli 2015 Eckpunkte zur Umsetzung des KInvFG in Bayern einschließlich der Förderbereiche beschlossen und das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr gebeten, ein entsprechendes Förderprogramm auszuarbeiten. In der Obersten Baubehörde wurde die Abteilung IIC Wohnungswesen und Städtebauförderung mit dieser Aufgabe betraut, die Federführung wurde dem Sachgebiet IIC1 Wohnraumförderung übertragen. Förderfähig sind gemäß Nr. 2 der Förderrichtlinien des KIP (KInvFR) folgende Maßnahmengruppen:

1. Energetische Sanierung von bestimmten Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur
2. Maßnahmen zum Abbau von baulichen Barrieren in diesen Einrichtungen
3. Städtebauliche Maßnahmen zum Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum

4. Städtebauliche Maßnahmen zur Revitalisierung von innerörtlichen Leerständen.

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung durch einen Zuschuss in Höhe von bis zu 90 % der förderfähigen Ausgaben. Das Sachgebiet IIC1 ist für die ersten beiden Maßnahmengruppen zuständig, für die anderen beiden Gruppen zeichnet das Sachgebiet IIC6 Städtebauförderung verantwortlich. Das KIP ist mit Pressemitteilung von Staatsminister Herrmann vom 9. Oktober 2015 veröffentlicht worden und rückwirkend zum 1. September 2015 in Kraft getreten ist. Mit der Umsetzung des Programms vor Ort wurden wie beim KP II die Bezirksregierungen beauftragt.

## Mittelverteilung

Zur Umsetzung des Programms wurde das Fördervolumen auf Regierungskontingente aufgeteilt. Der Ministerrat hat dafür einen Verteilungsschlüssel beschlossen, der die Anzahl der Kommunen, die Anzahl der Stabilisierungshilfe-Empfänger und die Anzahl der Kommunen im Raum mit besonderem

Handlungsbedarf im jeweiligen Regierungsbezirk mit 30 : 35 : 35 gewichtet. Dieser Verteilungsschlüssel soll gewährleisten, dass Regierungsbezirke mit einem hohen Anteil finanzschwacher Kommunen ausreichend am Programm partizipieren können. Darüber hinaus kann das KIP so zur Förderung besonders strukturschwacher Gebiete beitragen. Auf der anderen Seite trägt dieser Schlüssel aber auch dem Umstand Rechnung, dass es in allen Regierungsbezirken finanziell schwache Kommunen gibt.

### Antragsberechtigung

Nach § 6 Abs. 3 KInvFG legen die einzelnen Länder die Kriterien für die Mittelvergabe entsprechend ihren landesspezifischen Gegebenheiten selbst fest. Angesichts der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel war es bei der Ausgestaltung des Programms unumgänglich, klare Antragskriterien zu definieren.

Es kann weder im Interesse des Freistaats noch der Kommunen sein, allen bayerischen Kommunen die Möglichkeit der Antragstellung zu eröffnen, obwohl nur finanzschwache Gemeinden und Gemeindeverbände gefördert werden können. Insbesondere sollte verhindert werden, dass die Regierungen als Bewilligungsstellen mit einer Vielzahl von aussichtslosen Anträgen konfrontiert werden, die dennoch bearbeitet und verbeschieden werden müssten. Aber auch der Aufwand für die Kommunen sollte so begrenzt werden. Die ausgewählten Kriterien wurden sowohl mit dem Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat als auch mit den kommunalen Spitzenverbänden eng abgestimmt. Die kommunalen Spitzenverbände haben die Vorgehensweise und die abschließende Definition der Antragskriterien ausdrücklich begrüßt.

Gemäß Nr. 3.1 KInvFR sind Gemeinden, Landkreise und Bezirke antragsberechtigt, soweit sie mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- Durchschnittliche Finanzkraft je Einwohner der Jahre 2011 bis 2013 unter dem Landesdurchschnitt und Lage im Raum mit besonderem Handlungsbedarf;

- Durchschnittliche Finanzkraft je Einwohner der Jahre 2011 bis 2013 unter dem Landesdurchschnitt und Schuldenstand je Einwohner am 31.

Dezember 2013 über dem Landesdurchschnitt;

- Empfänger von Stabilisierungshilfen 2014 oder 2015;

Oberbayern	28,60 Mio. Euro
Niederbayern	35,50 Mio. Euro
Oberpfalz	50,80 Mio. Euro
Oberfranken	77,80 Mio. Euro
Mittelfranken	24,40 Mio. Euro
Unterfranken	56,40 Mio. Euro
Schwaben	15,74 Mio. Euro
<b>Bayern</b>	<b>289,24 Mio. Euro</b>

KIP – Mittelverteilung auf die Regierungsbezirke © Oberste Baubehörde



Im Rahmen des Konjunkturpakets II wurde u. a. die Grundschule Kürnach bei Würzburg energetisch saniert. © Rathmann Architektur- und Fassadenplanung (Ausschnitt)

- Saldo der freien Finanzspanne („freie Spitze“) weist in den letzten drei Jahren vor Antragsstellung jeweils ein negatives Ergebnis auf.

Verglichen wird jeweils mit den Durchschnittswerten der Gemeindegrößenklasse, der Landkreise oder der Bezirke. Bei Landkreisen und Bezirken tritt an die Stelle der durchschnittlichen Finanzkraft die durchschnittliche Umlagekraft. Kommunale Zweckverbände und Verwaltungsgemeinschaften sind antragsberechtigt, wenn mindestens die Hälfte ihrer Mitglieder antragsberechtigt ist.

### Bewerbungs- und Auswahlverfahren

Der Antragstellung ging ein Bewerbungsverfahren voraus. Antragsberechtigte Gemeinden und Gemeindeverbände konnten sich mit ihren Projekten direkt bei den jeweiligen Bezirksregierungen um Aufnahme in das Förderprogramm bewerben. Die Bewerbungsfrist endete am 15. Februar 2016. Zur Auswahl der Förderprojekte wurden an den Regierungen

wie beim KP II Beiräte eingerichtet, in denen beispielsweise die kommunalen Spitzenverbände und Behindertenverbände vertreten waren. Insgesamt sind bei den Regierungen rund 1.300 Bewerbungen mit Gesamtkosten von knapp 825 Mio. Euro eingegangen.

Zur Förderung ausgewählt wurden 693 Projekte. Bei der fachlichen Prüfung und der Vorbereitung der Auswahlentscheidung haben die Sachgebiete 34 und 35 der Regierungen eng zusammengearbeitet. Die ausgewählten Gemeinden und Gemeindeverbände werden gebeten, ihre Förderanträge möglichst innerhalb von sechs Monaten nach Benachrichtigung über die Programmaufnahme bei den Bewilligungsstellen einzureichen.

### Umsetzungsfrist

KInvFG und VV KInvFG hatten ursprünglich sehr enge Umsetzungsfristen vorgegeben. So hätten beispielsweise alle geförderten Maßnahmen vom Bauherrn bis zum 31. Dezember 2018 vollständig abgenommen werden müssen. Der Bund beabsichtigt jetzt aber, die Umsetzungsfristen um zwei Jahre zu verlängern. Der Referentenentwurf eines entsprechenden Änderungsgesetzes liegt vor.

### Fazit

Das Kommunalinvestitionsprogramm bietet gute Voraussetzungen, finanzschwache Gemeinden und Gemeindeverbände bei wichtigen Maßnahmen der energetischen Sanierung oder des Barriereabbaus wirkungsvoll zu fördern. Die Bezirksregierungen werden die Kommunen dabei nach Kräften unterstützen. Bedauerlich ist, dass auf den Freistaat Bayern aufgrund der für die Mittelverteilung auf die Bundesländer gewählten Kriterien nur ein im Vergleich zum KP II verhältnismäßig bescheidenes Kontingent entfällt.

### Autoren

Dipl.-Ing. Daniel Kaus  
Baudirektor  
Oberste Baubehörde  
daniel.kaus@stmi.bayern.de

Dipl.-Ing. Ulrike Mannhart  
Baudirektorin  
Oberste Baubehörde  
ulrike.mannhart@stmi.bayern.de

# Projektabschlussgespräch

Wissenstransfer bei Baumaßnahmen

Michael König  
Bernhard Kressirer

Die Staatsbauverwaltung ist geprägt durch Aufgaben, die in Form von Projekten durchgeführt werden. Nach DIN 69901 handelt es sich bei einem Projekt um ein „Vorhaben, das im Wesentlichen durch die Einmaligkeit der Bedingungen in ihrer Gesamtheit gekennzeichnet ist [...]“.

Besonders bei Bauprojekten ist deutlich zu erkennen, dass es sich um keine Serienproduktion, sondern um Einzelstücke handelt. Dies unterscheidet die Staatsbauverwaltung von anderen Verwaltungen, bei denen es mehr standardisierte Aufgaben gibt (z. B. Bearbeitung von Steuererklärungen). Obwohl jedes Projekt also für sich gesehen einmalig ist, sind die im Projektverlauf gesammelten Erfahrungen wertvoll für zukünftige Projekte. Dieses Wissen ermöglicht es erfahrenen Projektleitern, neue Projekte gezielt zu lenken und auch komplexe Situationen zu meistern. Um diese Erfahrungen systematisch zu sichern und auch nicht direkt Beteiligten zur Verfügung zu stellen, bietet sich ein Projektabschlussgespräch an. Ein solches Vorgehen wurde im StBA Erlangen-Nürnberg für das 2014 fertig gestellte „Translational Research Center“ exemplarisch durchgeführt.

## Methodik

Das Projektabschlussgespräch bildet einen Rahmen, in dem die Projektbeteiligten die erlebten Erfahrungen reflektieren und daraus Handlungsempfehlungen für die Zukunft ableiten können. Typischerweise findet es in der letzten Phase des Projekts statt, dem Projektabschluss. Bei Projekten mit einer langen Laufzeit kann dies aber auch zu wichtigen Meilensteinen erfolgen (z. B. Fertigstellung HU-Bau oder Planfeststellung).

Die Durchführung in Form eines Workshops wird von einem Moderator begleitet. Dieser ist für den Ablauf sowie die Dokumentation der Ergebnisse verantwortlich und sollte nicht selbst am Projekt beteiligt sein. Die Projektverantwortlichen legen zuerst in einem Vorgespräch mit dem Mo-

derator den Rahmen fest: zeitlich (Gesamtlauzeit oder nur ein Ausschnitt?); inhaltlich (welche lohnenswerten Themengebiete gibt es?) und personell (wer soll an dem Workshop teilnehmen? Interner/externer Fokus?).



Für das Translational Research Center wurde exemplarisch ein Projektabschlussgespräch durchgeführt. © Wolfgang Seitz, Nürnberg

Bei einem zweiten Termin folgt der eigentliche Workshop. Nach einer allgemeinen Einführung, bei der u. a. die Workshop-Regeln erklärt werden (v. a. keine Schuldzuweisungen), wird als erster Schritt der zeitliche Projektverlauf erarbeitet. Dazu überlegt sich jeder Teilnehmer, welche besonderen Vorkommnisse und Meilensteine aus seiner Sicht für den Projektverlauf relevant waren. Zum einen entsteht dadurch eine logische Untergliederung der mitunter doch langen Projektdauer. Zum anderen rufen sich die Teilnehmer durch die Schilderungen aus verschiedenen Blickwinkeln Ereignisse in Erinnerung, die teilweise in Vergessenheit geraten sind oder sogar verdrängt wurden. Das sogenannte Storyboard hält dabei den zeitlichen Verlauf fest. Während hier noch eine neutrale Sicht eingenommen werden soll, geht es im nächsten Schritt um die positiven und negativen Erfahrungen im Projekt. Vermerkt auf grünen/roten Karten stellen die Teilnehmer diese einzeln vor.

Die Erfahrungen lassen sich anschließend zu Themenpunkten bündeln und priorisieren. Für die wichtigsten Themenpunkte werden in Gruppenarbeit Handlungsempfehlungen erarbeitet, die zu einer Verbesserung beim nächsten Projekt führen sollen. Den

Workshop abschließend erfolgen die Präsentation der Ergebnisse und die Klärung der Folgeschritte.

## Pilotprojekt

Als Pilotprojekt für das Projektabschlussgespräch wurde der 2014 fertiggestellte Neubau des Translational Research Center (TRC) am Universitätsklinikum Erlangen ausgewählt (siehe bau intern Mai/Juni 2014). In dem Forschungs- und Laborgebäude werden Erkenntnisse aus der Grundlagenforschung in Laborversuchen weiterentwickelt, um dadurch zu neuen Therapien für Patienten zu kommen.

Die dem Gebäudeentwurf zu Grunde liegenden spezifischen Anforderungen der im Gebäude tätigen 180 Wissenschaftler mussten im Rahmen des Projekts in enger Abstimmung zwischen dem Universitätsklinikum als Nutzer und dem Staatlichen Bauamt entwickelt und im Zuge der Planung verfeinert werden. Somit lag der Erfolg des Projektes in hohem Maße in der über die komplette Projektlaufzeit bestehenden Zusammenarbeit zwischen Nutzern, Bauamt und Planern begründet. Der Fokus für das Projektabschlussgespräch befand sich entsprechend auf der Schnittstelle zwischen Nutzer und Bauamt.

## Workshop

Am 26. März 2015 fand das halbtägige Projektabschlussgespräch im Neubau des TRC statt. Teilnehmer waren von Seite des Klinikums die Baukoordinatorin als Vertreterin der ärztlichen Direktion, der Leiter des technischen Dienstes sowie mehrere Nutzervertreter. Von Seiten des Bauamts nahmen die Amtsleitung, die Projekt- und Abteilungsleiter der federführenden Hochbauabteilung sowie der Fachabteilungen Maschinenwesen und Elektrotechnik teil.

Bereits nach ca. zwei Stunden wurden drei Themen herausgearbeitet: „Zielklärungsprozess“, „Zusammenarbeit zwischen Nutzer und Bauamt“ und „Umgang mit Beanstandungen“. In Arbeitskreise aufgeteilt analysierten die Teilnehmer diese Themen im zweiten Teil der Veranstaltung. Zum einen wurden positive Erfahrungen he-

rausgestellt, die bei weiteren Projekten Berücksichtigung finden sollen. Zum anderen diskutierten die Teilnehmer erste Ansätze für verbesserungswürdige Punkte.

Im Bereich „Zielklärungsprozess“ ragte eine Exkursion zu Projektbeginn gemeinsam mit Nutzern und Planungsteam zu vergleichbaren Objekten als besonders positive Erfahrung hervor. Neben der inhaltlichen Annäherung

kalationsgremiums sind bei Zielkonflikten und der Gefahr einer Zielabweichung essentiell.

Beim Themenfeld „Zusammenarbeit zwischen Nutzer und Bauamt“ wurde die Notwendigkeit der Beschränkung auf je einen Ansprechpartner auf Nutzer- und Bauamtsseite und die ausschließliche Übermittlung von Informationen über diese Schnittstelle herausgestellt. Zudem ist auf Nutzer-

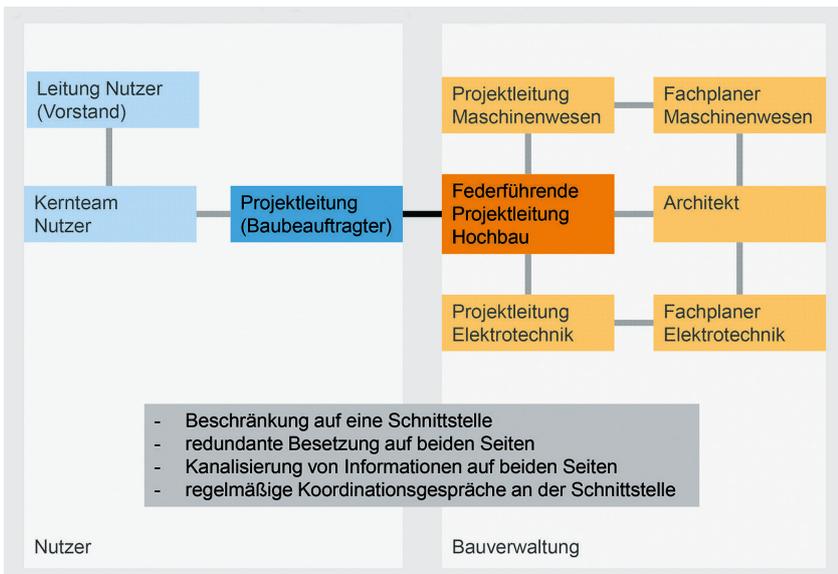
und Bauamt gemeinsam geführte Beanstandungslisten helfen, Unschärfen zu vermeiden. Die Inhalte der Liste müssen zudem auf beiden Seiten gleich verstanden werden sowie die jeweiligen Bearbeitungsläufe klar geregelt sein. Unklare oder strittige Punkte sind frühzeitig anzusprechen und zu klären.

Am Ende des Workshops haben die Teilnehmer die relevanten Punkte für die weitere Zusammenarbeit klar identifiziert. Nutzer und Bauamt führten eine Reihe von weiteren Abstimmungsterminen durch, in denen beispielsweise das Vorgehen zum Beanstandungsmanagement optimiert wurde.

### Fazit und Ausblick

Rückblickend ist am Beispiel TRC Erlangen festzustellen, dass das Projektabschlussgespräch hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Nutzer eine gut investierte Zeit war. Ein zusätzlicher Mehrwert kann zudem entstehen, wenn die Ergebnisse des Workshops, die sich oft auf grundlegende Projektorganisation beziehen, für viele Projektleiter – auch an anderen Bauämtern – zur Verfügung gestellt werden. Dies soll über die Intranetseite „Leitfaden Projektmanagement“ erfolgen, welche derzeit in Überarbeitung ist. Dort werden auch Informationen und Vorlagen hinterlegt, um die Ämter bei der Durchführung eines Projektabschlussgesprächs zu unterstützen.

Nicht zu unterschätzen ist außerdem die Chance, durch den moderierten Rahmen des Workshops das Verhältnis zwischen den Projektbeteiligten zu verbessern und gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Zwänge und Nöte aufzubauen. Zusammengefasst ist das Projektabschlussgespräch also eine lohnende Investition in zukünftige Projekte. Bei Interesse an der Methode können Sie sich gerne an die Autoren wenden.



Oben: Im Workshop diskutieren die Teilnehmer von Klinikum und Bauamt über die Erfahrungen im Rahmen des Projekts. Unten: Schaubild zur Zusammenarbeit der Nutzer mit dem Projektteam © Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg

an die Bauaufgabe war dies ein wesentlicher Grundstein für die jahrelange gute Zusammenarbeit des Projektteams. Als ebenso wichtig für das Projekt erkannten die Teilnehmer die Bedeutung einer projektbegleitenden stufenweisen Zielentwicklung und die Notwendigkeit, dass die Projektziele stets gemeinsam von Nutzern und Planungsteam festgelegt werden. Die Funktion eines verantwortlichen „Kümmers“ auf Nutzerseite sowie die frühzeitige Festlegung eines Es-

seite ein „Kernteam Nutzer“ als regelmäßig tagendes Gremium erforderlich, welches auf Nutzerseite den Entscheidungsprozess lenkt. Neben regelmäßigen Koordinationsgesprächen an der Schnittstelle zwischen Nutzer und Bauamt sind eine auf beiden Seiten verlässliche Terminalschiene und die rechtzeitige Information über Abweichungen von großer Bedeutung.

Als Ergebnisse aus dem Themenbereich „Umgang mit Beanstandungen“ wurde festgehalten, dass von Nutzer

### Autoren

Michael König, M. Comp. Sc. (univ.)  
Oberste Baubehörde  
Michael.Koenig@stmi.bayern.de

Dipl.-Ing. (FH) M.-Eng. Architekt  
Bernhard Kressirer  
Baurat  
Staatl. Bauamt Erlangen-Nürnberg  
bernhard.kressirer@stbaer.bayern.de