

Deutsches Architektenblatt

Pläne | Projekte | Politik

mit DABregional Ost 07 | 2013



VERKEHR
**Dynamische
Bauten**

NEUE HOAI **Leistungsbilder |
Honorare | Bauen im Bestand**

WETTBEWERBE
Bessere Regeln

BETONBODEN
Schicke Optik

Die verstehen nun Bahnhof

a+r Fast unbemerkt leistet sich die Deutsche Bahn seit fünf Jahren ein eigenes Architekturbüro und steigert damit nach langer Zeit ihre Planungskompetenz. Ein Einblick in die Bahnhofsschmiede – die noch freie Stellen hat



Klimaneutral warten: Die von ISBP geplante Station Horrem in Nordrhein-Westfalen soll der erste grüne Bahnhof Deutschlands werden.

Text: Nils Hille

Zu funktional, zu wenig repräsentativ, zu sehr auf den Handel fixiert anstatt auf die Reisenden. Zu viel Planung in eigener Hand statt per Wettbewerben und Vergaben an externe Profis: Die Liste an Vorwürfen über die Bauten und Baumaßnahmen der Deutschen Bahn ist lang. Vieles scheint in den letzten Jahrzehnten bei dem Unternehmen schiefgelaufen zu sein. Gerade die Intransparenz bei der Auftragsvergabe und der niedrige gestalterische Anspruch wurden vielerorts kritisiert und häufig zum Streitfall zwischen Kommunen und Konzern, zwischen Planern und Bahnern. Heute lässt sich frei nach Asterix formulieren: „Wir befinden uns im Jahr 2013 nach Christus. Sämtliche Baumaßnahmen der Deutschen Bahn leiden unter diesen Problemen. Sämtliche? Nein! Ein von hochmotivierten Planern bevölkertes Büro hört nicht auf, diesen Vorwürfen entgegenzuarbeiten.“ Zunächst mit guten Arbeitsbedingungen für die dort beschäftigten Architekten: Sie arbeiten bis maximal acht Uhr abends, und das nur montags bis freitags. Jede Überstunde bezahlt der Arbeitgeber ohne Diskussion. Am Wochenende ist grundsätzlich frei. Und trotzdem bekommen sie für neun von zehn Projekten, um die sich die Teams bemühen, auch den Zuschlag, diese zu planen und zu bauen – und das mit einem hohen architektonischen Anspruch anstatt funktionalem Einheitsbrei. ISBP heißt das außergewöhnliche Büro. Hinter den Buchstaben stehen nicht etwa, wie sonst üblich, die Namen der Gründer oder Partner, sondern die Deutsche Bahn selbst. Deren großes Konzern-Bereichs-Abteilungs-System spiegelt sich in der Abkürzung wider: ISBP steht für Infrastruktur, Station und Service, Bau- und Anlagenmanagement, Planung.

„Wir sind durch eine Art Deutsche Bahn-Schulung gegangen und haben zwei Jahre gebraucht, um das Unternehmen in seiner Komplexität zu verstehen“

Marc Ulrich, Leiter des Architekturbüros der Deutschen Bahn

Marc Ulrich ist der Leiter dieser Unternehmenseinheit. Man könnte ihn, der vorher bei Henn Architekten unter anderem die Gläserne Manufaktur von VW in Dresden geplant hat, auch den „Chefarchitekten“ der Deutschen Bahn nennen. Und der 49-jährige Ulrich ist ziemlich stolz, dass der Name des Büros nur aus vier Buchstaben besteht. Denn das bedeutet, dass das hauseigene Planungsteam der Bahn schon in der vierten Organisations-Ebene unter dem Vorstand angesiedelt ist. Schon? Für einen Externen klingt das nach langen Entscheidungswegen. Wer aber erfährt, dass es auch Abteilungen mit zehn oder zwölf Buchstaben gibt, kann



Hierarchien händeln:

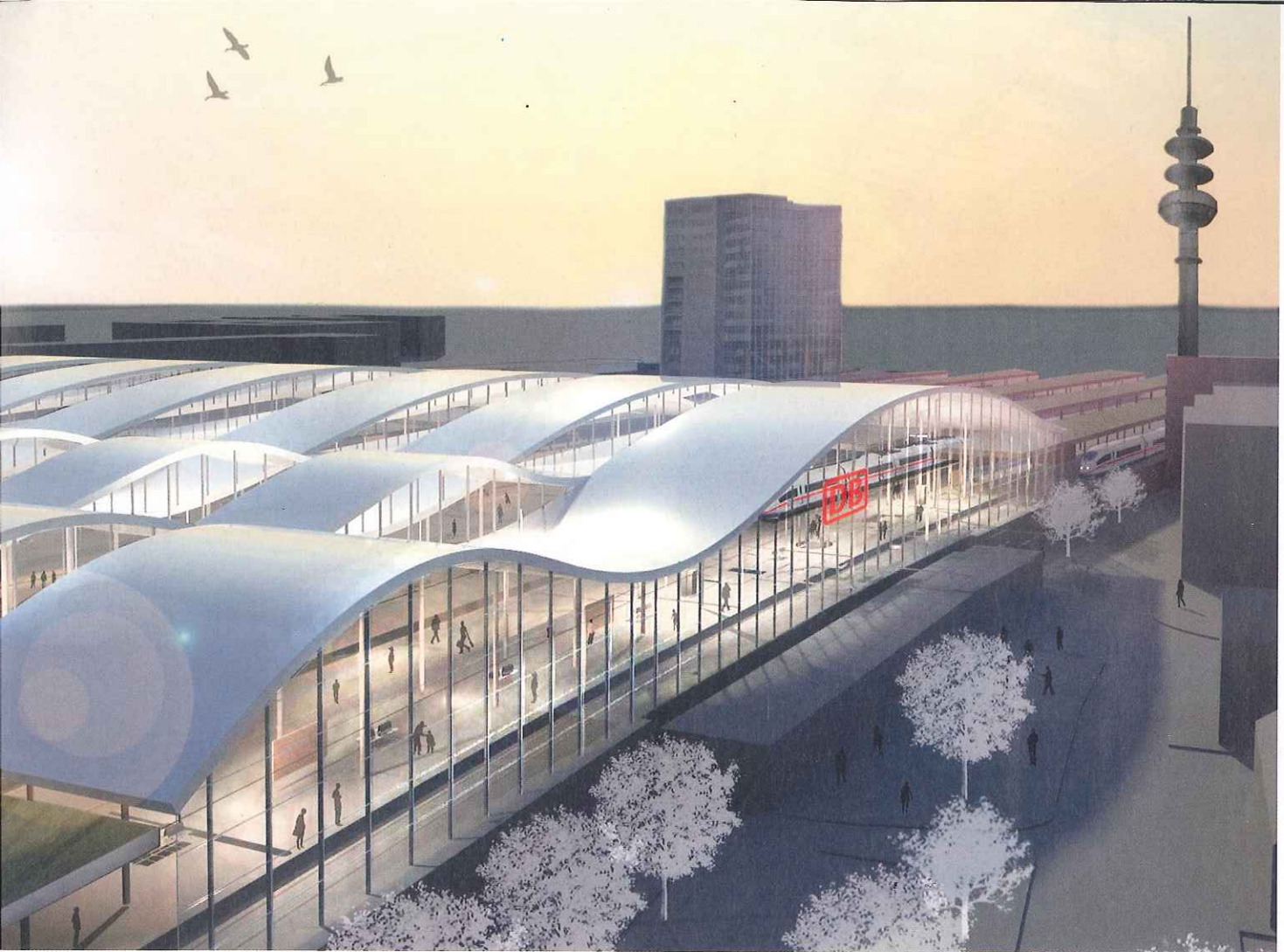
Chef Marc Ulrich (links) und Mitarbeiter Philipp Luy arrangieren sich gut mit den Konzernstrukturen der Deutschen Bahn.

Ulrichs Zufriedenheit über die Relevanz in einem Konzern mit knapp 300.000 Mitarbeitern schon eher nachvollziehen.

Auch die Lage des Büros in Berlin spricht für den Stellenwert, den ISBP intern mittlerweile hat. Als es vor fünf Jahren gegründet wurde, saßen die acht Personen als eine von vielen Abteilungen im Bahn-Tower am Potsdamer Platz. Jetzt residieren Ulrich und seine 38 Kollegen, davon die meisten Architekten und Ingenieure, oben im Berliner Hauptbahnhof mit bestem Blick auf alle Ebenen des Baus von grp. Jeder Bahnbegeisterte würde von hier aus stundenlang einfach nur das Treiben der vielen Tausend Reisenden von und zu den vielen Hundert Zügen beobachten. Die Architekten nutzen die Vogelperspektive dagegen für ihre Arbeit, wie Ulrich erklärt: „Das ist unser Bahnhofslabor. Gerade am Hauptreisetag Freitag zeigt sich, was hier im Gebäude funktioniert und was nicht.“ Die Planer achten auf den Zu- und Abstrom der Menschenmassen über die Rolltreppen und die Aufzüge, zu den Informationen und in die Geschäfte. Denn so ein Bahnhof muss für den Konzern in erster Linie eines: funktionieren – sprich, vor allem die Abfertigung der Züge muss sichergestellt sein. Erst dann geht es um die Gestaltung. „Im Mittelpunkt stehen immer die Züge, die mit ihren farbigen Lackierungen das Hauptaugenmerk auf sich ziehen sollen. Das Gebäude tritt durch seine Farbgebung in grauen, silbernen und weißen Tönen immer in den Hintergrund“, sagt Ulrich.

Vorfahrt durch Insiderwissen

Dieser Hintergrund steht in der Abteilung ISBP aber im Vordergrund und bietet mehr Gestaltungsmöglichkeiten, als sich im ersten Moment vermuten lässt. Rund 40 Bahnhofprojekte betreuen die internen Planer zurzeit. Das sind laut Ulrich gerade einmal drei Prozent der aktuellen Gebäudeumbauten und -sanierungen der Deutschen Bahn; komplette Neubauten gibt es nur selten. Zehn Prozent sollen es mal werden, der Rest werde weiterhin extern vergeben, versichert das Unternehmen. Denn die Aufträge kommen für freie Büros wie für das hauseigene von den sieben Regionalgesellschaften, in die die Bahn das Bundesgebiet aufgeteilt hat. Bei denen müs-



EU-Förderungen fließen und sich zudem der Nahverkehr großzügig beteiligt, um sich mit dem grünen Label schmücken zu können. „In Wittenberg und Offenburg werden die nächsten zwei Grünen Bahnhöfe entstehen“, kann Luy jetzt schon verkünden, obwohl der erste Bau in Horrem noch nicht einmal fertig ist und es keine Erfahrungswerte zur Energie-

„An dem Tag, an dem wir in jedes Formular passen, brauchen die uns nicht mehr.“

Marc Ulrich, „Chefarchitekt“ der Deutschen Bahn

effizienz gibt. Der Planer hat mit einer Reihe von Kollegen bei ISBP die Idee des Grünen Bahnhofs entwickelt. Die Idee wuchs schon länger. Als der Vorstand dann die Ökologie im Sinne des Umweltschutzes zu einem Leitziel des Konzerns erklärte, war die Zeit für den Grünen Bahnhof reif und die Zustimmung von ganz oben schnell gegeben – schließlich gibt es jetzt ja auch die Grüne Bahncard, da passt das ins Konzept. Luy hatte sich eigentlich nach dem Architekturstudium selbstständig gemacht – das war immer sein Wunsch gewesen. Zwei Jahre beteiligte er sich an Wettbewerben, gewann auch ein paar davon, doch kein Projekt wurde realisiert. Ne-

benher arbeitete er freiberuflich bei ISBP, immer häufiger und immer begeisterter. Irgendwann legte ihm Ulrich einfach einen Vertrag zur Festanstellung auf den Schreibtisch. Luy überlegte nicht lange und unterschrieb: „Hier arbeite ich in allen Planungsmaßstäben: Von der Sitzbank bis zum städtebaulichen Entwurf – es wird also nie langweilig.“ Auch die direkte Zusammenarbeit in Teams mit Ingenieuren und Fachplanern begeisterte ihn. Bald kann er sich über noch mehr Kollegen freuen. Denn bei den heute 38 Mitarbeitern, davon fast die Hälfte Frauen, soll es nicht bleiben, so sein Chef Ulrich: „Wir sind weiterhin im Aufbau. In der nächsten Zeit wollen wir auf 50 Kollegen wachsen und langfristig auf das Doppelte der heutigen Mannschaftsgröße.“ Bisher kamen die Planer aus dem Netzwerk der Kollegen und somit von Büros wie eben Henn Architekten oder gmp. Jetzt sucht Ulrich verstärkt externen Einsteiger und Erfarene, die sich für „Premium-Industriebau“, wie er die Bahnhofsbaumaßnahmen nennt, interessieren. Und die sich über die Arbeitsbedingungen freuen – in diesem Büro, das irgendwie auch von dieser Architekturwelt ist, wenn auch von einer ganz speziellen. Mit ISBP wächst bei der Deutschen Bahn offensichtlich das Augenmerk auf gute Gestaltung. Wie Asterix am Ende der meisten Comics könnten die internen Planer schon mal ein Festmahl zelebrieren. Ob aber auch die externen Planer an der gedeckten Tafel ihren Platz finden, steht noch nicht geschrieben. ■

sen sich die internen Planer genauso um Projekte bemühen. Sie haben aber den großen Vorteil, die Strukturen, Vorstellungen und Eigenarten ihrer „Pappenheimer“ zu kennen – mittlerweile: „Wir sind durch eine Art Deutsche-Bahn-Schulung gegangen und haben zwei Jahre gebraucht, um das Unternehmen in seiner Komplexität zu verstehen“, sagt Ulrich. Auch er selbst spricht heute mehr von möglichst hoher Kundenzufriedenheit als von gelungenen Entwürfen. Er redet gerne von den Leitziele des Vorstands und wie seine Abteilung da erfolgreich mitspielt. Ulrich weiß, was die Spitze hören will und womit er bei ihr punkten kann – also bedient er das auch.

Das schafft seinem Team auch Freiheiten: „Jetzt, nach einem halben Jahrzehnt, verstehen die anderen Abteilungen auch uns“, sagt er. Denn völlig anpassen an alte Systeme will

In Planung: Der Duisburger Hauptbahnhof wird bei laufendem Betrieb abschnittsweise ein neues geschwungenes Dach bekommen. Baubeginn ist aber voraussichtlich erst im Jahr 2015.



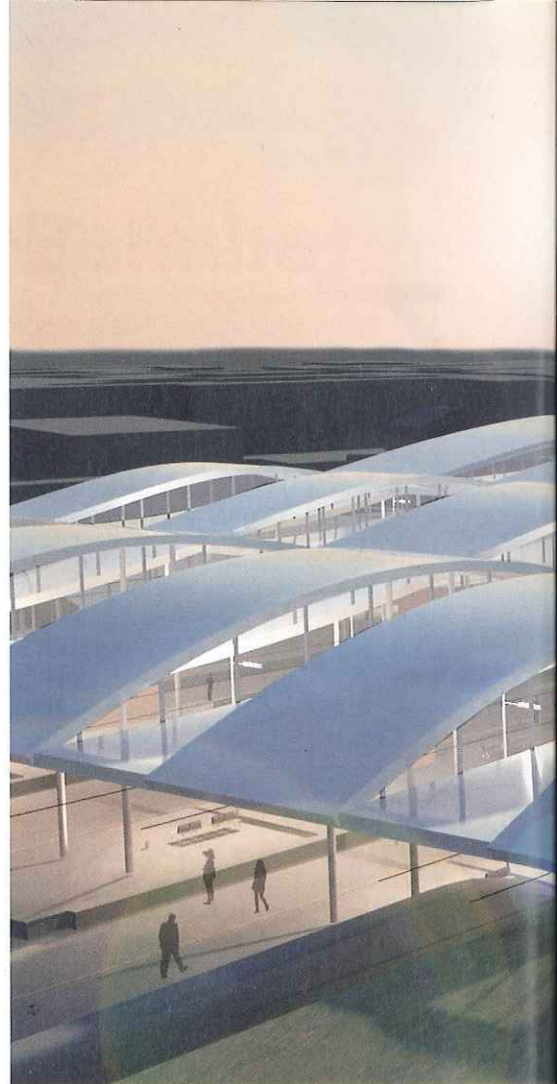
sich die junge Abteilung nicht. „An dem Tag, an dem wir in jedes Formular passen, brauchen die uns nicht mehr“, erklärt Ulrich selbstbewusst. Dafür sitzen hier viel zu viele kreative Köpfe, die gerne mal quer- und weiterdenken, wie man den zahlreichen bunt behangenen Pinnwänden entnehmen kann. Sie reihen sich gegenüber den großen Tischen der Arbeitsgruppen des Großraumbüros aneinander und zeigen farbenfrohe, teilweise schrille Ergebnisse von internen Workshops und Brain-Storming-Prozessen. Immer wieder steht eine Frage im Mittelpunkt: Wie sieht der Bahnhof von morgen aus? Die Planer sollen neue Ideen entwickeln – dafür sind sie ja schließlich eingestellt worden. Sie wollen das Gedankengut dann aber auch im Konzern an höchster Stelle platzieren und schließlich vor Ort realisieren dürfen. „Da kommen Sie auf dem Power-Point-Status nicht weit. Je anschaulicher sie für die Nichtarchitekten arbeiten, desto besser. Deswegen geht vieles über aufwendige Modelle“, erklärt Ulrich. Schräg gegenüber steht bei ISBP noch eine Art Modell: Eine hochwertige silberne Bank mit zwei schwarzen, bequemen Sitzen rechts und links und einer großzügigen Ablagefläche dazwischen. Darunter kommen noch Stromanschlüsse für Laptops. Was man in dieser Qualität nur von Wartebereichen in Flughäfen kennt, könnte bald an immer mehr Bahnhöfen stehen – da, wo jahrelang Sitzmöglichkeiten abmontiert und, wenn überhaupt, unbequeme Metall-

Im Umbau: Der Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen bekommt gerade eine zeitgemäße Struktur und Gestaltung.

Gitter-Bänke installiert wurden. Woher der Sinneswandel? Da ist zum einen die Kundenzufriedenheit, die der Konzern und somit auch Ulrich steigern möchte – und die laut Befragung für 82 Prozent der Fahrgäste auch am Bahnhof entschieden wird. Und da ist zum anderen ein in einem Wirtschaftskonzern unschlagbares Argument: „Diese neue, komfortablere Bank, die wir entwickelt haben, kostet 100 Euro weniger als die alten Varianten. Mit einem geringeren Preis kriegen Sie alle Entscheider überzeugt“, so der Architekt.

Nicht nur bei einzelnen Möbeln, sondern auch bei kompletten Bahnhofskonzepten schafft ISBP vor allem Referenzprojekte. Sie sollen, wenn sie erfolgreich erprobt sind und in Serie gehen können, von anderen Büros bei Aufträgen der Deutschen Bahn übernommen und in die individuelle Planung integriert werden. Eines dieser sogenannten Leuchtturmprojekte ist der „Grüne Bahnhof“. In Kerpen-Horrem, an der Regionalexpress-Strecke zwischen Köln und Aachen gelegen, entsteht laut Bahn „Deutschlands erstes klimaneutrales Bahnhofsgebäude“. Eine Photovoltaik- und eine Geothermie-Anlage, ein begrüntes Dach und eine intelligente, stromsparende Beleuchtung sollen laut ISBP-Architekt Philipp Luy, dafür sorgen, „dass beim Betrieb des Bahnhofs kein CO₂ entsteht“.

Schon vor der Fertigstellung scheint das 3,4 Millionen Euro teure Pilotprojekt „Grüner Bahnhof“ aus Sicht der Deutschen Bahn ein Erfolgsmodell zu sein, sicher auch, weil hier



Deutsches Architektenblatt

45. Jahrgang, 2013

- Herausgeber:** Bundesarchitektenkammer
(Bundesgemeinschaft der Architektenkammern)
- Präsident:** Dipl.-Ing. Sigurd Trommer
- Redaktionsbeirat:** Dipl.-Ing. Sigurd Trommer, Bonn (Vorsitzender); Dipl.-Ing. Hartmut Miksch, Düsseldorf; Dipl.-Ing. Gerold Reker, Kaiserslautern; Dipl.-Ing. Wolfgang Schneider, Hannover; Prof. Dr. Harald Bodenschatz, Berlin; Holger Löwe, Haan; Wilfried Lülldorf, Wachtberg
- Verlag:** corps. Corporate Publishing Services GmbH
Hausanschrift: Kasernenstraße 69, 40213 Düsseldorf
Postanschrift: Postfach 10 11 02, 40002 Düsseldorf
Tel.: 0211 54 227-700, Fax: 0211 54 227-722, www.corps-verlag.de
- Geschäftsführung:** Holger Löwe, Wilfried Lülldorf
- Verlagsleitung Deutsches Architektenblatt:**
Thomas Claßen, Tel.: 0211 54 227-681,
thomas.classen@corps-verlag.de
- Chefredaktion:** Dipl.-Ing. Roland Stimpel, (V.i.S.d.P.)
Tel.: 030 26 39 44-51, roland.stimpel@corps-verlag.de
- Redaktion Berlin:** Askanischer Platz 4, 10963 Berlin, Fax: 030 26 39 44-52
Dipl.-Soz. Cornelia Dörries, Tel.: 030 26 39 44-50,
cornelia.doerries@corps-verlag.de
Dipl.-Ing. Marion Goldmann, Tel.: 030 26 39 44-16,
marion.goldmann@corps-verlag.de
- Redaktion Düsseldorf:** Kasernenstraße 69, 40213 Düsseldorf, Fax: 0211 54 227-722
Dipl.-Päd. Nils Hille, Tel.: 0211 54 227-683, nils.hille@corps-verlag.de
- Regionalredaktionen:** siehe Innentitelseiten der Regionalausgaben
- Gestaltung:** Katharina Höhner, Ernst Merheim
- Bildredaktion:** Achim Meissner, Tel.: 0211 54 227-642,
achim.meissner@corps-verlag.de
- Anzeigen:** Dagmar Schaafs (Leitung Mediamarketing),
(Anschrift wie Verlag) Tel.: 0211 54 227-684, dagmar.schaafs@corps-verlag.de
Alexandra Zoll (Mediamarketing), Tel.: 0211 54 227-688,
alexandra.zoll@corps-verlag.de
Kathleen Donat (Mediamarketing)
Tel.: 0211 54 227-689, Fax: 0211 54 227-889,
kathleen.donat@corps-verlag.de
Elke Brandes-Röder (Auftragsmanagement)
Tel.: 0211 54 227-680, Fax: 0211 54 227-880,
elke.brandes-roeder@corps-verlag.de
Anzeigenpreisliste Nr. 39, gültig ab 1.1.2013
- Vertrieb:** Christine Wiechert, Tel.: 0211 54 227-672,
Fax: 0211 54 227-872, christine.wiechert@corps-verlag.de
- Adressänderung:** Kammermitglieder wenden sich bitte an
ihre jeweilige Landesarchitektenkammer.
- Lithografie:** TiMe GmbH, Mülheim a.d. Ruhr
- Druck:** Bechtle Druck&Service, Zeppelinstraße 116, 73730 Esslingen

Mitglied der agla a+b (Arbeitsgemeinschaft Leseranalyse Architekten und planende Bauingenieure).

Erscheinungsweise: 12 x im Jahr 2013, Bezugspreis: jährlich 48 € einschließlich 7 % MwSt., zzgl. 13 € Versand; Einzelheft 6 € einschl. 7 % MwSt., zzgl. Versand. Für Mitglieder einer deutschen Architektenkammer ist der Bezug mit der Mitgliedschaft abgegolten.

Abonnementsabbestellungen sind vier Wochen vor Beendigung des Bezugsjahres vorzunehmen. Auslandsversand wird gesondert in Rechnung gestellt: 53 € pro Jahr. Die Abonnementsgebühr ist im Voraus fällig.

Das Deutsche Architektenblatt als offizielles Mitteilungsblatt der Bundesarchitektenkammer (Bundesgemeinschaft der Architektenkammern) beziehen alle Architekten, Innenarchitekten, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner als Mitglieder in einer deutschen Architektenkammer.

Bestellungen beim Verlag. Höhere Gewalt schließt einen Bezugsanspruch aus. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlags. Rücksendung nicht verlangter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Die mit Verfasseramen bzw. Initialen gekennzeichneten Veröffentlichungen geben die Auffassung der Autoren und nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

© corps. Corporate Publishing Services GmbH
Postfach 10 11 02 • 40002 Düsseldorf

Druckauflage (gesamt): 129.278 Exemplare (IVW I/2013)



kann nun das Honorar für Grundlagenermittlung und Vorplanung hinzugerechnet werden. Einfacher wäre ein eindeutiger Zuschlag von 10 Prozent gewesen.

Neue Regelungen für die Berechnung des Honorars bei Änderungen des vertraglich vereinbarten Leistungsumfangs enthält § 10. Hier findet sich auch die so wichtige Anpassungsmöglichkeit der Honorarvereinbarung wieder, die in der HOAI 2009 in § 7 Abs. 5 geregelt war. Allerdings wird nun die Anwendung bzw. der Anspruch auf Änderung der Honorarvereinbarung nicht mehr auf eine Tatsachenfeststellung bezogen. Der Anspruch ist zukünftig von einer – schuldrechtlichen – Einigung der Vertragsparteien abhängig. Zudem ist das Schriftform-Erfordernis zu beachten. Es ist kaum vorstellbar, dass diese Vorgaben in der Praxis eine konfliktfreie Anwendung erlauben. Planungsänderungen bedürfen zukünftig also immer einer vertragsrechtlichen Einigung darüber, dass es sich tatsächlich auch um eine honorarrechtlich relevante Änderung handelt.

Auch Wiederholungsleistungen wurden unter diesen Einigungsvorbehalt gestellt (§ 10 Abs. 2). Ersatzlos entfallen sind eigenständige Regeln zur Honorierung von mehreren Vorplanungs- oder Entwurfsleistungen. Künftig sind demnach mehrere Entwurfsleistungen wie Wiederholungsleistungen zu behandeln. Erhebliche Honorarminderungen können sich bei der Beauftragung von mehreren Objekten ergeben (§ 11). Als besonders schwierig könnte sich die Regelung in Abs. 2 erweisen, die eine Addition der anrechenbaren Kosten der einzelnen Objekte für den Fall vorschreibt, dass es sich beispielsweise um vergleichbare Gebäude mit gleicher Honorarzone und zeitgleicher Planung und Errichtung handelt. Eine Honorarreduzierung von 90 Prozent (!) ab der achten Wiederholung ist weiterhin nicht akzeptabel.

In § 15 wurden die Regelungen über Zahlungen dahin gehend verschärft, dass nicht nur die Übergabe einer prüffähigen Honorarschlussrechnung eine Fälligkeitsvoraussetzung darstellt, sondern zusätzlich auch die Abnahme der Leistungen. Hier sollten Auftragnehmer zukünftig regelmäßig von der in Abs. 4 enthaltenen Möglichkeit Gebrauch machen, andere Zahlungsweisen schriftlich zu beauftragen. ■

Georg Brechensbauer ist Architekt in München. Erik Budiner und Axel Plankemann sind Mitglieder des Rechtsausschusses der Bundesarchitektenkammer. Die Autoren waren gemeinsam mit zahlreichen weiteren ehren- und hauptamtlichen Vertretern der Architektenkammern intensiv an der Diskussion um die HOAI-Novelle beteiligt.

MEHR ZUR HOAI

Diese Zusammenfassung muss sich als erste Information auf wenige zentrale Themen beschränken. Mehr zur neuen HOAI in den nächsten Ausgaben! Unter www.DABonline.de/tag/HOAI finden sich der Text der neuen HOAI mit Honorartafeln und Anlagen sowie laufend aktualisierte Erläuterungen, Praxistipps und Hintergründe.