



»OBSERVER«

Solid
Wirtschaft und Technik am Bau
Innsbruck, im September 2021, Nr: 9, 10x/Jahr, Seite: 1,26-31
Druckauflage: 7 932, Größe: 89,18%, easyAPQ: _
Auftr.: 1406, Clip: 13805555, SB: ÖGNB



Nr. 09 September 2021 • Euro 4,40 • www.solidbau.at

Ö. Post AG MZ 172041187 M, WEKA Industrie Medien GmbH, Dresdner Straße 43, 1200 Wien
Retouren an: Postfach 100, 1350 Wien

SOLID

Wirtschaft und
Technik am Bau

HALBZEIT SEESTADT

Was wirklich an Stadtstraße und Lobautunnel hängt
Wie ein paar Betonbrocken für gutes Klima sorgen
Wann es den digitalen Zwilling der Seestadt gibt
PLUS: stiller Riese Aspern Smart City Research

MR. SEESTADT
ASPERN 3420
GERHARD SCHUSTER
EXKLUSIV



21
9
21

DIGITALE
TOP-THEMEN
und reales
Networking

SOLID
Konferenz

solidkonferenz.at

WER IST IHR
TOP-BAU-
LIEFERANT?



Jetzt abstimmen!

ROHRE IM FOKUS

Teilbranche im
Vorwärtsgang

DIGITALE TOP-THEMEN UND REALES NETWORKING

Alles zur BIM-Konferenz
am 21. September!

PLUS STMK-SPECIAL

Top-Firmen und Storys
aus dem Bundesland



Wir leben Immobilien.

Vermittlung | Verwaltung | Bewertung | Baumanagement



ehl.at

An alliance member of
BNP PARIBAS
REAL ESTATE



COVERSTORY



„Wichtig ist, dass etwas kommt“

Stadtentwicklung. Aspern 3420-CEO Gerhard Schuster im großen Seestadt-Halbeitz-Gespräch mit Thomas Pöll – inklusive neuer Details zur Stadtstraßen- und Lobauautobahnthematik, Hintergründe zur Baufeldvergabe und der aktuellen und zukünftigen Rolle von BIM.

SOLID: Wir sind jetzt überschlagsmäßig bei der Hälfte des gesamten Seestadt-Aspern-Projekts – wie blicken Sie auf Vergangenheit und Zukunft?

Gerhard Schuster: Wir sind mit den täglichen Herausforderungen gut beschäftigt, gleichzeitig müssen wir in der Planung ohnehin immer in die Zukunft schauen. Da reichen die Zeithorizonte von der nächsten Stadt-

entwicklungskommission, in der wichtige Beschlüsse für unsere kommenden Quartiere fallen müssen, bis zur täglichen Frage: Wird das, was wir heute festlegen, in 30 Jahren noch funktionieren? Aber zum Orientieren ist es auch wichtig, immer wieder auf den Start zu schauen.

Ein Markstein für uns war natürlich die Genehmigung des

Masterplans 2007. Damals ist man davon ausgegangen, dass man ca. bis 2030 bauen wird, da wären wir tatsächlich ziemlich genau in der Mitte. Der erste Baubeginn für Hochbauten war 2010/2011.

Für die Öffentlichkeit waren ja die „tanzenden Kräne“ vielleicht der Punkt, an dem die Seestadt richtig ins Blickfeld gerückt ist.

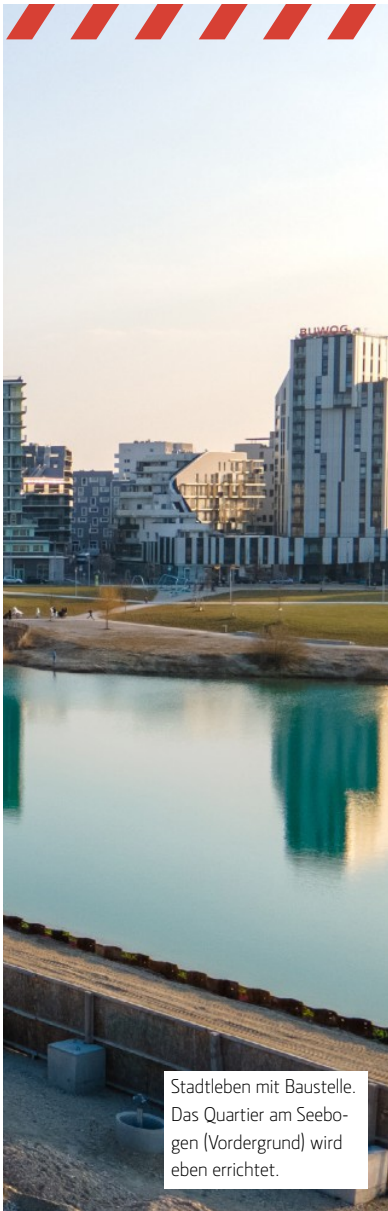
Schuster: Das war 2014, und das war auch der Zeitpunkt, zu dem ich eingestiegen bin. Aber eigentlich hat man vor allem von 2005 bis 2007 sehr viel Diskussionsarbeit geleistet und auch viele Herausforderungen angenommen.

Zum Beispiel?

Schuster: Die große Frage war: Wie wird Stadtentwicklung in



COVERSTORY



Stadtleben mit Baustelle. Das Quartier am Seebogen (Vordergrund) wird eben errichtet.

C. LUIZA POU

Damals gab es dazu aber noch wenig Wissen, oder?

Schuster: Ja, weil es auch wenige Beispiele zur Orientierung gab. Es gab zwar einige punktuelle und zugespitzte Smart-City-Stadtentwicklungen vor allem im arabischen und asiatischen Raum, diese waren aber sehr technologiegetrieben. In Europa entstanden damals zeitgleich einige Projekte mit gemischter Nutzung und nicht ganz zufällig hat mit Tovatt Architects ein schwedisches Team den Zuschlag für die Planung der Seestadt erhalten. Die Sjöstad in Stockholm und andere skandinavische Projekte haben da schon ein bisschen Pate gestanden. Auch die Hafencity in Hamburg stammt aus dieser Zeit und entwickelt sich auch in etwa parallel zur Seestadt.

Und wie läuft es mit all diesen Herausforderungen aus Ihrer Sicht?

Schuster: Die sind nach wie vor enorm. Gerade was Klimawandel anlangt, hat sich die Situation ja seit Projektbeginn enorm zugespitzt und der Bedarf nach klimaschonender Planungs-, Bau- und Betreiberstrategie ist wesentlich größer geworden. Vor allem in den letzten vier bis fünf Jahren wurde das zu einem Riesenthema. Mittlerweile wird auf jedes einzelne Detail ganz kritisch geschaut.

Wie stark lässt sich so etwas zentral planen und auch kontrollieren, wenn die einzelnen Baufelder dann doch relativ autonome Einheiten sind?

Schuster: Das geschieht durch die Vertragsgestaltung und die Verfahren, die wir hier haben, und es ist natürlich eine Herausforderung, weil man nur bis zu einem gewissen Grad autonome und auch sehr kompeten-

te Entwickler und Investoren in ein bestimmtes Schema zwingen kann. Daher ist ein gewisses Commitment zu den gesamten Zielen hier wichtig. Das muss man vorher klären.

Und das gelingt?

Schuster: Das gelingt an sich ganz gut.

Wie sehen diese Verträge und wie sieht die Gesamtkonstruktion aus?

Schuster: Die ursprünglichen und zum Teil immer noch Grundeigentümer waren und sind zwei bzw. drei öffentliche Einrichtungen: die BIG von Seiten der Republik Österreich, wobei für das Operative die ARE zuständig ist, und von Seiten der Stadt Wien die Wirtschaftsagentur der Stadt und dazu der Wohnfonds, der in den 1990ern die vertraglichen Rechte bekommen hat, hier sozialen Wohnbau zu schaffen.

Damals war das ja noch ein aufgelaßenes Flugfeld – wer dachte da an sozialen Wohnbau und warum?

Schuster: Man hat in den 1990ern und frühen 2000er Jahren überlegt, was mit Wien passieren wird. Wird es überhaupt wachsen? Es gab ja sogar eine Zeit, in der Wien geschrumpft ist, erst mit Beginn der 1990er Jahre hat wieder ein Bevölkerungszuwachs begonnen – zuerst gewollt, später durch Flüchtlingsbewegungen – nicht erst 2015 – erzwungen. Es war also klar, dass es Wachstum geben wird, offen war das Wie? Das Konzept wurde dann in den Stadtentwicklungsplänen niedergeschrieben, in denen Entwicklungsachsen festgelegt wurden, in denen man vorausschauend für die nötige Infrastruktur sorgt – Energie, Wasser, Strom,

öffentliche und individuelle Verkehrsinfrastruktur ...

... gerade jetzt ein sehr heißes Thema, zu dem wir später noch kommen ...

Schuster: ... ja, dazu kommen wir sicher noch. Und entlang dieser Achsen lässt man dann auch bauen, und dies möglichst nicht mehr monofunktional, sondern gemischt mit Wohnen, Arbeiten und Bildung und einem großen Freizeitangebot.

Außergewöhnlich an der Seestadt ist die Dimension – nicht nur in Österreich, sondern weltweit, zumindest in demokratischen Systemen mit freiem Grundverkehr.

Die Wien 3420 AG, der ich vorstehe, ist eine Gesellschaft aus den beiden erwähnten Grundeigentümern aus dem öffentlichen Bereich und zwei Finanzpartnern.

Über welchen Budgetrahmen reden wir hier eigentlich?

Schuster: Wahrscheinlich ist es mehr als eine Milliarde Euro, je nachdem, wie viel von der Infrastruktur man miteinbezieht. In Summe werden in der Seestadt aber sicher über 5 Milliarden Euro investiert werden.

Kommen wir wieder zurück zu den Verträgen und wie man seine städtebaulichen Ziele beim Verkauf an eigenständige Entwickler und Investoren erreicht. Wie geht das?

Schuster: Die erste Phase war dadurch gekennzeichnet, dass man neben dem geförderten und dem frei finanzierten Wohnbau von der Stadt aus eine dritte Form etabliert hat, die sogenannten Wohnbauintiativen. Dabei gelten etwas weniger strenge und detaillierte Regeln als im geförderten Wohnbau, deshalb waren die Vorlaufzeiten

Zukunft überhaupt möglich sein, wenn man soziale, ökologische und Klimaziele gleichwertig im Auge hat.

Damals gab es in Wien noch eine rot-schwarze Stadtregie- rung, oder?

Schuster: Ja. Dieser Masterplan ist aber im Gemeinderat damals ohnedies von allen Parteien und einstimmig beschlossen worden. Damit konnte man vieles außer Streit stellen. Wenn man davon ausging, dass die Städte wachsen werden, dann musste man dieses Stadtwachstum so organisieren, dass es möglichst effizient und ressourcen- und klimaschonend geschieht.

kürzer. Die so errichteten Bauten sind nicht auf die gesamte Lebenszeit reglementiert, was streng geregelte Kaufpreise, Mieten etc. anlangt, sondern nur für einen zehn- bis fünfzehnjährigen Zeitraum mit einer dann jeweils unterschiedlichen Fortsetzung. Der Großteil der ersten Etappe ist mit diesem System entstanden und von Bauträgern aus dem Umfeld der Eigentümer realisiert worden.

Das betraf in etwa die ersten 4.000 Bewohnerinnen und Bewohner, von 2014-2016.

Und danach? Da muss es ja dann im Sinn der Entwicklungs-

ziele Vorgaben geben für die Käufer - wie sehen diese aus?

Schuster: Es gibt je nach Schwerpunkt unterschiedliche Vorgaben – also ob es sich zum Beispiel um große Betriebe handelt, denen man gleichzeitig auch bestimmte Angebote machen muss. Ganz wichtig ist da etwa die Gebäude- und Forschungsinfrastruktur. Dafür übernimmt die Wiener Wirtschaftsagentur die Verantwortung. Da geht es um einen Mix aus diesen großen Betrieben und forschungsorientierten Unternehmen sowie Startups, mit denen hier in mehreren Etappen das Technologiezentrum entwickelt wurde

und wird, in dem wir sitzen. So ist zum Beispiel Aspern Smart City Research in der Kooperation mit Wien Energie und Siemens entstanden, wo vor Ort praxisbezogene Energieforschung betrieben und umsetzbare Projekte gemacht werden.

Sehr wichtig daran ist aus meiner Sicht das Monitoring, was hier funktioniert und was nicht, was man tun muss, damit etwas ins Funktionieren kommt etc. Dazu kommt in dieser Schiene die Pilotfabrik der TU Wien und das European Institute for Technology EIT.

Wie detailliert stehen ihre Vorgaben in den Verträgen, die die Bauträger unterschreiben müssen?

Schuster: Es gibt zeitliche Vorgaben, Zielvorgaben in TQB-Punkten (der Total Quality Building Standard der ÖGNB Anm.), die auch je nach Projekt ein bisschen unterschiedlich sind, und außerdem eine begleitende Qualitätssicherung.

Die ausführenden Baufirmen und natürlich umso mehr die Zulieferer sagen dann in der Regel: Wir können nur das machen, wofür wir vom Bauherrn bezahlt werden. Zu den von Ihnen angesprochenen ökologischen und Ressourcenzielen heißt es daher im Allgemeinen: wir können das gar nicht anbieten, weil wir sonst zu teuer werden und den Auftrag nicht bekommen, aber wir sind vorbereitet, wenn die CO₂-Bepreisung oder ähnliches kommt.

Schuster: Entscheidend ist natürlich immer der Auftraggeber. Der beauftragt nach seinen Vorstellungen, und diese sind unterschiedlich je nachdem, ob er etwa mehr an Kunden der ersten oder der späteren Jahre denkt.

Wie stellt sich das konkret im Wohnbau dar?

Schuster: Da hat man genau dasselbe Spektrum. Es gibt Bauträger, die sagen: Wir bauen so billig es geht - auf einem Qualitätsniveau, das der Markt noch annimmt. Und es gibt andere, die sagen: Unser Zugang ist höhere Qualität, die kurzfristig teurer ist, sich aber wahrscheinlich langfristig rechnet - und wenn es zu CO₂-Bepreisungen oder sonstigen Lenkungsabgaben in Richtung Ökologisierung kommt, sind wir auf der sicheren Seite.

Wir haben daher hier zusammen mit dem Wohnfonds Wien Wettbewerbsbedingungen ausgearbeitet, die den Grundideen des Masterplans entsprechen. Diese Wettbewerbe beziehen sich immer auf eine gewisse Anzahl an Baufeldern und das läuft an sich gut.

„An sich“ heißt: manches auch nicht.

Schuster: Im Detail zwickt es natürlich in der Realität andauernd irgendwo. Man muss sich nur vorstellen was passiert, wenn man zum Beispiel fünf Bauplätze hat, die eigentlich gleichzeitig fertig werden sollen, weil sie funktionell ineingreifen: also z. B. ein Wohnhaus, eine Straße, ein Kindergarten, ein Park – und dann gibt es bei einem ein Problem und eine größere Verzögerung. Das passiert immer wieder und das kann man nur mit Provisorien, Zwischenlösungen und viel Kommunikation beantworten.

Gibt es eigentlich einen digitalen Zwilling der Seestadt?

Schuster: Den gibt es noch nicht. Es gibt digitale Zwillinge für einzelne Pilotprojekte – zum Beispiel vom Bauteil 2 und später Bauteil 3 der Wirtschafts-



Seit 2014 versucht Schuster in der Seestadt den Blick aufs Ganze zu bewahren.

C. THOMAS TOPPE

C. THOMAS TOPF



Gerhard Schuster im Gespräch mit SOLID-Chefredakteur Thomas Pöll auf der Terrasse des TZ2 in der Seestadt.

agentur oder teilweise vom dritten Schulcampus, der jetzt im Herbst in Betrieb geht. Dort ist das Herzstück ein sehr innovatives Energiekonzept.

Aber ganz digital zusammenlaufen tun die Einzelprojekte nicht?

Schuster: Noch nicht, aber das ist der Plan für die Zukunft und für den Nordteil der Seestadt. Daher haben wir uns ja am Projekt „Digital findet Stadt“ des AIT beteiligt. Im Norden sollen die Bauträger von Anfang an mit einem digitalen Werkzeugkoffer ausgestattet werden, der alle digitalen Planarstellungen dreidimensional auf der Stadtebene beinhaltet. Die Bauträger planen dann mit mehr oder weniger technologisch offenen und standardisierten Lösungen in den Koffer hinein.

Damit ließen sich ja auch grundsätzlich Verkehr und Baustellenlogistik hochwertig planen, nicht nur Hochbauten.

Schuster: Dazu haben wir aber hier schon ein eigenes Baustellenlogistik- und Umweltmanagement-Team, zusätzlich gibt es ein Mobilitätslabor gemeinsam mit der TU Wien. Mit der „Baulog“ monitoren und steuern wir zum Beispiel die LKW-Fahrten auf den Baustellen. Das ist für den Nachweis notwendig, dass wir die UVP-Vorgaben einhalten. Das aspern.mobil LAB erstellt ein Mobilitätsprofil der Seestädter aufgrund der getrackten Informationen, die von Freiwilligen per App in das System einfließen.

Dadurch weiß ich ziemlich genau, wie sich die angenommenen Bedürfnisse und die Wirklichkeit zueinander verhalten.

Hat es da Überraschungen gegeben? Meistens unterschätzt man ja den Verkehr.

Schuster: Das Ziel der Stadt Wien für 2030 bis 2035 und damit auch unseres ist: 40 Prozent öffentlicher Verkehr, 40 Prozent Fußgänger und Radfahrer und

nur mehr 20 Prozent motorisierter Individualverkehr. Das monitoren wir und wir hatten da natürlich eine Annahme, wie viele Autos es in Zukunft bei den Haushalten geben wird. Da sehen wir derzeit, dass wir bei den bisher hier angesiedelten Menschen unterhalb dieser Annahme liegen. Das ist auch für die Kapazität der Garagen und die UVP wichtig.

Laut dem Mobilitätspanel des aspern.mobil LAB erreichen wir aber den Zielanteil bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, beim Zufußgehen und Radfahren bei den Frauen schon und liegen auch beim MIV sehr gut. Trotzdem löst man natürlich mit unserer Stadtentwicklung und anderen Stadtentwicklungsgebieten entlang der U2 zusätzlichen Verkehr aus.

Wobei wir endgültig beim derzeit besonders heiß umstrittenen Thema Lobauautobahn, Stadtstraße & Co. angelangt sind. Wie groß ist die Bedeu-

tung für die Entwicklung der Seestadt tatsächlich und gibt es real die Möglichkeit und Gefahr eines Baustopps im Norden?

Schuster: Ohne die Stadtstraße kann der Nordteil laut unserer UVP nicht gebaut werden.

Und die Stadtstraße hängt am Lobautunnel?

Schuster: Nicht zwingend. Die Stadtstraße ist ein Projekt der Stadt Wien, aber – da sind wir schon sehr im Detail – die Zufahrten von der Stadtstraße in die Seestadt sind Asfinag-Projektteile, da sie an der Asfinag-Spange (zwischen Stadtstraße und S1-Ausbau, Anm.) hängen. Die Asfinag hat diese Zufahrten auch zugesagt, egal wann sie selber mit ihrem Ausbau beginnt.

Jetzt kommt es auf das Ergebnis der Evaluierungen an, ob nur die Abfahrten außer Streit stehen oder die Spange bis Süßenbrunn – und dann stellt sich natürlich die Frage, wie ernsthaft abgesichert es ist, dass Wien diese – übrigens auch von den Grünen seinerzeit im Gemeinderat bestätigte – sechste Donauquerung zeitnah bekommt. Das kann ich nicht beurteilen.

Was ich aber beurteilen kann, ist, dass wir als Entwicklungsgesellschaft und die bisher hier angesiedelten Menschen und Betriebe schon davon ausgehen, dass international agierende Betriebe zum Beispiel in einer halben Stunde am Flughafen sind. Und das gilt um so mehr für zukünftige Interessenten.

Derzeit glauben noch alle daran, dass jedenfalls die Stadtstraße wie geplant kommt – also bis 2025 – und damit haben wir auf jeden Fall die Anbindung an die A23. Wir glauben auch, dass es zu einer

weiteren Donauquerung kommt, da halten wir es aber aus, wenn die Umsetzung ein paar Jahre später erfolgt. Wichtig ist nur, dass irgendwann einmal glaubhaft gesagt wird, dass etwas kommt.

Würde man den Nordteil zu bauen beginnen, wenn die Stadtstraße noch in Frage steht?

Schuster: Einen Teil haben wir ja schon gebaut – das Quartier am Seebogen gehört schon zum Norden und es gibt noch ein paar Baufelder, auf denen wir aufgrund der im Bescheid jetzt schon abgedeckten Kapazitäten bauen können, aber in zwei Jahren sind wir damit fertig. Sollte die Stadtstraße also nicht mit einem Inbetriebnahmetermin 2025 gebaut werden, steht der Rest.

Und was passiert dann?

Schuster: Dann würde sich die Frage stellen, ob aufgrund der aktualisierten Kapazitätsberechnungen und -parameter, wie zum Beispiel Elektromobilität und Emissionsgrenzwerte, die ja auf Basis alter LKWs und PKWs berechnet wurden, weitere Bauaktivitäten möglich würden. Unabhängig davon überlegen wir natürlich, welchen Plan B es gäbe, wenn sich die Entwicklung im Norden weiter verschiebt.

Die aspern Seestadt gilt auch als Labor des Städtebaus und der Stadtentwicklung. Was sind die markantesten Learnings, die Sie weitergeben können?

Schuster: Vor allem, dass man vor Ort eine Gesellschaft braucht, die sich um die Schnittstellen und den öffentlichen Raum kümmert. Dass man einen Qualitätssicherungsprozess braucht – dazu gibt es hier einen Beirat, der auch international vernetzt

ist. Dass die Nutzungsmischung ein richtiges Konzept ist. Und dass wir selber auch immer weiter lernen, wie man zum Beispiel am Schwammstadtprinzip zur Be- und Entwässerung sieht, das relativ neu ist und das aber im gesamten Norden zum Tragen kommen wird und mit dem man allein mit dem Regenwasser mehr und besser begrünen kann, ohne zusätzliches Wasser zu brauchen.

Ein weiteres wichtiges Learning ist, welche sehr unter-

schiedlichen Gewohnheiten die Menschen bei Heizung und Klimatisierung ihrer Wohnungen haben, und dass die Energieversorgung gut steuerbar ist. Last but not least: dass die Nahversorgung beim Einkaufen mit der Bevölkerung und mit den Arbeitsplätzen mitwachsen muss. Daran nehmen sich auch schon andere ein Beispiel. Und dann gibt es auch noch Learnings bei der Last-Mile-Versorgung und viele spannende und nützliche Dinge mehr. ◇



C. LUIZA PUIU

In der Seestadt aspern wird das Prinzip der „Schwammstadt“ erstmals in ganzen Straßenzügen umgesetzt. Dabei geht es darum, den Wurzelraum unter den Fahrbahnen – also auch unter Straßen, Parkplätzen und Gehwegen – zu erweitern. Regenwasser wird gespeichert und zurückgehalten und steht den Bäumen länger zur Verfügung. Gleichzeitig werden Überflutungen bei Starkregenereignissen abgeschwächt oder verhindert.

Dazu wird unterhalb der befestigten Oberflächen im Straßenraum eine Schicht aus sehr grobkörnigem Schotter sowie feineren, wasserspeichernden Materialien angelegt. Die Bäume stehen wie üblich in ihren Baumscheiben, haben aber direkten Kontakt zu den Schotter-Schichten und können diese durchwurzeln.



KOOPERATION ZWISCHEN BAU- UND ENERGIEWIRTSCHAFT

Die Aspern Smart City Research-Gesellschaft ASCR hat sich zum Ziel gesetzt, das Energiemanagement des Stadtteils zu optimieren und auf ganz neue Beine zu stellen. Umfassend verstandenes BIM spielt dabei eine wichtige Rolle.



C. PÖLL

ASCR-Geschäftsführer Robert Grüneis erklärt die energetischen Brennpunkte und Forschungsfelder in der Seestadt.

Die ASCR wurde 2013 gemeinsam von Siemens Österreich, Wien Energie, Wiener Netze, Wirtschaftsagentur Wien und der Wien 3420 AG ins Leben gerufen. Sie forscht mit Echt-daten aus dem Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern an Lösungen für die Energiezukunft im urbanen Raum.

Wir ließen uns von ASCR-Geschäftsführer Robert Grüneis Konzept und Regelzentrale im Technologiezentrum zeigen und sprachen mit ihm über Tätigkeit und zukünftige Stoßrichtungen.

„Bei unserer Forschung verfolgen wir einen holistischen Ansatz und betrachten das System als Ganzes als Forschungsgegenstand“, sagt Grüneis. Diese Herangehensweise sei auch schon mit internationalen Preisen wie dem Smart City Award honoriert worden. Im Sinne eines effizienten Stadtteil-Managements müssen die Aktivitäten auf einzelne Bereiche heruntergebrochen werden.

Grüneis erläutert: „Wir haben in der Stadt keinen Platz, um erneuerbare

Energieanlagen auf den Boden zu stellen – das muss auf den Gebäuden passieren, die dadurch zu Smart Buildings werden. Wir haben Photovoltaik- und solarthermische Anlagen verbaut, nutzen aber auch die Energie unter dem Gebäude mit Erdsonden und Wärmespeichern und brauchen damit keine Gasanschlüsse.“

Für diese Art von Energiemanagement braucht es aber auch eine andere Netzkonstitution, ein Smart Grid, das dezentral Parameter erkennen und selbstständig reagieren kann. Dabei geht es nicht nur um Vergangenheit und Gegenwart, sondern auch um die Zukunft – etwa anhand von Voraussagen über das Wetter und die damit schwankende Energiesituation.“

BIM ist Teil der gesamten Building Technology

Das von der Wiener Wirtschaftsagentur betriebene und von Siemens technologie-seitig belieferte Technologiezentrum 2 ist die BIM-Speerspitze der Entwicklungen. Grüneis: „Unser Ziel

ist die Integration eines digitalen Zwilling in der Seestadt. Im TZ2 wurde dieser bereits in der Planungs- und Errichtungsphase erstellt und laufend mit der gebauten Realität abgeglichen.“ Diese digitalisierten Gebäudedaten wurden und werden dann mit Energiedaten zusammengespielt, um daraus abzuleiten, wie man den Energieverbrauch im Gebäude optimieren kann. Die Erkenntnisse können dann auch in zukünftige Planungen einbezogen werden. Ein weiteres großes Thema ist zudem die Einregelungsphase der Haustechnik und deren Verkürzung.

Im laufenden Betrieb geht es dann vor allem um Instandhaltung und Bl-Mifizierung der Gebäudetechnik. „Wir nennen das Smart Maintenance, wo durch Daten aus Messwerten oder durch Akustiksensoren Fehlfunktionen und Störungen frühzeitig erkannt werden können. BIM auf der Baustelle unterscheidet sich zwar leicht von dem, was wir hier in der ASCR machen, die beiden Bereiche müssen aus meiner Sicht allerdings ineinanderfließen.“

Für den optimalen Einsatz von BIM sind nach Grüneis drei Dinge wichtig: „Erstens, dass die Energieversorgung und das Energiemanagement möglichst frühzeitig auch in der Planung der Architekten eine zentrale Rolle spielen. Zweitens, dass die verschiedenen Professionisten miteinander reden – was keine Selbstverständlichkeit ist. Und drittens sind die Baufirmen mittlerweile so schnell, dass man mit dem bisherigen Herangehen oft scheitert, weil die Dinge bereits fertig gebaut sind, ehe die Überlegungen zur BIM-Planung überhaupt abgeschlossen sind. Aus all diesen Gründen glaube ich zutiefst an eine verstärkte Kooperation zwischen Bau- und Energiewirtschaft.“