

# Dschungel-Führer

**VOLKSWAGEN IMMOBILIEN** – Mit wachsendem Komplexitätsgrad von Autohaus-Bauprojekten gewinnt eine professionelle Projektsteuerung an Bedeutung.

VON DIETER RADL

Jeder, der schon mal ein Autohaus gebaut hat, weiß, wie komplex das damit verbundene Aufgabenfeld ist: von der Bedarfsanalyse über die vielen Fallstricke beim Thema Grundstückssuche/-kauf, die Auswahl der richtigen Baupartner, ein professionelles Baumanagement bis hin zur termingerechten Übergabe des fertigen Gebäudes gibt es jede Menge Stolpersteine, die die Bauqualität und/oder das Baubudget und/oder den geplanten Fertigstellungstermin in Gefahr bringen können.

## Projektentwicklung und -realisierung

Um sich in diesem Dschungel zurechtzufinden, gibt es für die Volkswagen-Konzernmarken einen Dienstleister, der sich seit seiner Gründung 1953 eine ausgewiesene Expertise erworben hat: Die Volkswagen Immobilien GmbH (siehe Kasten). Von der Projektentwicklung über die Projektrealisierung – auch als Generalübernehmer – bis hin zum Facility Management reicht das Dienstleistungsspektrum dieser hundertprozentigen Volkswagen Tochter. Zu ihren Referenzen zählen spektakuläre Projekte wie die Wolfsburger Volkswagen Arena oder der MobileLifeCampus, „unser größtes Portfolio aber bilden die zahlreichen Autohausprojekte, die wir Jahr für Jahr entwickeln und/oder realisieren“, erläutert Dipl.-Ing. Architekt Roland Stöckigt, Vorsitzender der Geschäftsführung von VWI.

Die Projektentwicklung lässt sich in fünf Stufen aufschlüsseln: „Am Anfang steht die Nutzerbedarfsanalyse im engen Dialog mit dem Kunden“, erläutert Jan-Peer Skupin, Leiter Projektentwicklung bei VWI, „es folgen die Grundstückssuche, -prüfung und -bewertung, der vierte Schritt ist sodann eine Machbarkeitsanalyse, bei der der anfangs ermittelte Nutzerbedarf auf das gefundene Grundstück – oder die Bestandsimmobilie – projiziert wird und dabei die Realisierungsmöglichkeiten des Raumprogramms auf den Prüfstand kommen. Wenn das alles passt, wird von uns der Kaufvertrag für das betreffende Grundstück bzw. die Bestandsimmobilie final verhandelt.“

In der Schlussphase der Projektentwicklung findet bereits ein intensiver Dialog mit den Experten der nächsten Stufe statt, den Kollegen vom Team Projektrealisierung. „Unsere Kernaufgaben bei der Projektrealisierung sind die Auswahl der geeigneten Planungs- und Baupartner für das Projekt, die Steuerung des Planungs- und dann des Bauprozesses bis zur Übergabe des funktionsfähigen Gebäudes“, erläutert Axel Schiffers, Leiter Technisches Management bei VWI.

## Preis und Benefit

Die Auftraggeber – konzerneigene Autohausbetriebe oder freie Vertragshändler einer der Volkswagen Konzernmarken – können wählen, ob sie Entwicklung und Realisierung von VWI aus



Vor dem VWI-Gebäude in Wolfsburg (v. r.): Roland Stöckigt, Vorsitzender der Geschäftsführung, Axel Schiffers, Leitung Technisches Management, und Jan-Peer Skupin, Leiter Projektentwicklung

## VOLKSWAGEN IMMOBILIEN GMBH

Die 1953 gegründete Volkswagen Immobilien (VWI) beschäftigt heute über 250 Mitarbeiter, die sich im Wesentlichen um drei Aufgabenfelder kümmern: Die Betreuung der rund 10.000 konzerneigenen Wohnungen, das Bestandsmanagement eigener Gewerbeobjekte (ca. 156.000 m<sup>2</sup> Fläche) und drittens – in den letzten Jahren verstärkt – um die Projektsteuerung von Konzern-Bauprojekten „jenseits der Werktoore“. Hierbei stehen vor allem Autohaus-Projekte im Fokus. Die Projektsteuerung, für die rund 70 Architekten, Ingenieure, Juristen und Kaufleute aktiv sind, umfasst dabei im Kern die drei Bereiche Projektentwicklung, Projektrealisierung und Property Management. VWI mit Sitz in Wolfsburg agiert in diesem Kontext auch als Generalübernehmer.

Info: [www.vwimmobilien.de](http://www.vwimmobilien.de)

einer Hand möchten oder nur das eine oder das andere. Es gibt auch die Option, dass VWI als Generalübernehmer des Projektes fungiert.

Zur Preisfrage: Ähnlich wie für Architekten die HOAI als Richtschnur für die Honorierung dient, gibt es eine „Leistungs- und Honorarordnung/Projektsteuerung“ des Deutschen Verbandes der Projektsteuerer e. V. (DVP). Die individuelle, konkrete Honorarhöhe hängt natürlich von vielen projektspezifischen Faktoren ab, auch die Abgrenzung zur teilweise redundanten HOAI muss jeweils individuell erfolgen, „der Kunde soll ja bestimmte Leistungen nicht doppelt zahlen, darauf achten wir akribisch“, erläutert Axel Schiffers. Als groben Peilwert für die VWI Honorargröße nennt er „deutlich unter 5 Prozent“ der Bausumme, dies liege deutlich unter dem am freien Markt üblichen Honorar für GÜ-Leistungen. „Freie Projektmanager



Am 3. November 2011 war Richtfest für ein aktuelles VWI Projekt: In Frankfurt in der Hanauer Landstraße 144 entsteht derzeit eine fünfgeschossige (!) Audi Terminal-Architektur.

haben einen anderen Gewinnerzielungsanspruch als wir“, erläutert Roland Stöckigt, „das ist das eine. Und: Als Konzern-tochter fragen wir bei der Bedarfsermittlung auch schon mal im Interesse unserer Kunden und Kollegen aus dem Handel: Darf’s auch ein bisschen weniger sein? Das werden Sie von einem freien Anbieter kaum zu hören bekommen.“

Dennoch: Auch ein im Marktvergleich niedriger VWI-Honorarsatz schlägt bei einem 20- bis 25-Millionen-Projekt mit rund 1 Million Euro zu Buche. Wo liegt der Benefit für den Auftraggeber? Roland Stöckigt: „Das beginnt wie gesagt bei der richtigen Bedarfsermittlung, dann ist das Grundstücksthema ein Gebiet, auf dem man viel Geld zum Fenster hinauswerfen oder sparen kann, das kann man auch bei Themen wie Baurecht, Bauqualität, Baumanagement sowie Nachhaltigkeit und Unterhaltskosten. Wir haben speziell beim Thema Autohaus-Bau über die Jahre eine Lernkurve und einen spezifischen Know-how-Vorsprung aufgebaut. Und nicht zuletzt: Wir machen kein single sourcing, wir nützen die Lieferantenkette des Konzerns und können so ganz andere Preise erzielen als ein privater Investor.“

### Aktuelle Projekte

Zahlreiche Autohaus-Projekte hat VWI in den letzten Jahren gesteuert (siehe z. B. *VW Automobile Leipzig*, in *AUTOHAUS 17-2011*, S. 74). Was sind derzeit die interessantesten laufenden Projekte? „Viele interessante Projekte, die noch in einer frühen Entwicklungsphase sind, können wir heute noch nicht öffentlich machen“, beginnt Jan-Peer Skupin, „aber daneben gibt es natürlich einige, die bereits Baureife haben. Bei Audi sind das etwa die Zentren in Frankfurt, Hanauer Landstraße 144, in Berlin-Adlershof oder in Stuttgart-Feuerbach, für die VWI derzeit die Projektrealisierung macht. Und für Volkswagen entwickeln wir aktuell beispielsweise das Projekt für die MAHAG in München in der Landsberger Straße 240.“

Alle diese Projekte, die in enger Abstimmung mit den jeweiligen Händlerbauberatungen realisiert werden, sind auf ihre Wei-

se Avantgarde-Projekte: In Frankfurt, wo am 3. November Richtfest war, entsteht eine Terminal-Architektur mit sage und schreibe fünf Etagen (siehe *Rendering oben*). Beim Projekt Berlin-Adlershof, dessen Fertigstellung im 1. Quartal 2012 geplant ist, ist es vor allem ein 31 Meter hoher Präsentationstower für 20 Fahrzeuge, der diesem Standort einen individuellen und bis zur A113 hin sichtbaren Stempel aufdrückt (siehe auch Seite 80). Und in Stuttgart-Feuerbach wird speziell die Audi-Gebrauchtwagen-Präsentation weiterentwickelt werden.

Das MAHAG-Projekt, das 2013 fertig sein soll, zeigt großstadtspezifische Problemlösungen: Hier müssen die 14.500 m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche, die die Bedarfsermittlung ergeben hat, auf einem nur ca. 8.500 m<sup>2</sup> kleinen City-Grundstück untergebracht werden. Die Herausforderung, das verdichtete großstädtische Bauen, wird hier mit einer fünfgeschossigen Version (!) der Volkswagen Modulararchitektur realisiert werden, wobei auch der Werkstattbereich auf zwei Etagen verteilt ist.

Neben konkreten Autohaus-Projekten laufen bei VWI etliche größere und kleinere Zukunftsprojekte. „Wir machen derzeit z. B. ein Benchmarking für die Betriebskosten der Autohäuser, das Thema Nachhaltigkeit wird ja immer wichtiger“, erläutert Axel Schifers. Energieeffizienz, Energiebeschaffung und speziell das Lichtblickkonzept ([www.lichtblick.de](http://www.lichtblick.de)) werden eine wachsende Rolle bei den VWI-Aktivitäten spielen. Zudem sollen neben VW und Audi auch die Konzernmarken Seat und Skoda stärker im VWI-Portfolio vertreten sein. Für Seat hat man ja z. B. bereits die Projektentwicklung für die Niederlassung Hamburg (siehe Seite 38) geleistet.

Mit den neuen Absatzmärkten des VW Konzerns wächst auch der Internationalisierungsgrad von VWI: In Metropolen wie Rom, London, Paris, Madrid und New York sind ihre Beratungsleistungen bereits gefragt, und künftig werden Länder wie China, Russland und Indien immer öfter Ziel für die rund 70 VWI-Mitarbeiter (Architekten, Ingenieure, Juristen, Kaufleute) im Bereich Projektsteuerung sein – die „Dschungel-Führer“ folgen dem Globalisierungspfad. ■