
Am Tacheles Berlin
Herzog & de Meuron

Meierikvartalet Oslo
DARK Arkitekter

Franklin Turm Zürich
Armon Semadeni Architekten

07

Parken³



Bauwelt Special

„Das neue Stadtquartier Am Tacheles hat mit dem in der Sonne glitzernden Zylinder für das kompakte Parken von Fahrrädern ein kleines Highlight bekommen.“

Sebastian Redecke

07

Parken³

Eine Kooperation von
WÖHR Autoparksysteme GmbH
und Bauwelt

EDITORIAL

Stadt und Parkplatz 3
Marie Bruun Yde

PROJEKTREPORTAGE

Das neue Stadtquartier Am Tacheles 4
Herzog & de Meuron
Sebastian Redecke

INTERVIEW

Neues Quartier für Lillestrøm 12
Anne Christensen, DARK Arkitekter
Christoph Tempel

INTERVIEW

Früher wurde ineffizient geparkt und dadurch Raum verschenkt 18
Erik Wegerhoff
Marie Bruun Yde

PROJEKTREPORTAGE

Drehscheibe des Verkehrs 22
Franklin Turm, Armon Semadeni Architekten
Paulina Minet

FOKUS

XL-Stellplätze 28
Ilja Irmscher



Stadt und Parkplatz

Es gibt immer mehr Autos. Die Anzahl der in Deutschland gemeldeten Pkw erreichte am 1. Januar 2024 mit rund 49,1 Millionen Fahrzeugen einen neuen Rekord. Von den neu zugelassenen Autos ist jedes dritte ein SUV. Gleichzeitig steigt der Anspruch, den öffentlichen Raum für andere Nutzungen als Verkehr freizuhalten. Der neue Höchstwert der gemeldeten Autos verdeutlicht, dass Stadtentwicklung und Mobilität zunehmend integrativ gedacht werden müssen, um Städte lebenswert und nachhaltig gestalten zu können.

Neue Architektur und Quartiere in Deutschland und Europa zeigen, wie aufenthaltsfreundliche urbane Räume mit ruhendem Verkehr einhergehen können. Das neue Stadtquartier Am Tacheles in Berlin, das nach dem Masterplan von Herzog & de Meuron entstand, entwickelt sich aus einer Abfolge von Plätzen und Höfen. Der verspiegelte Zylinder, der als Fahrradparkhaus dient, versinnbildlicht dabei den Übergang zu umweltfreundlicheren Verkehrslösungen. Der Franklin Turm in Zürich, entworfen von Armon Semadeni Architekten, vernetzt Bahn-, Auto, Fuß- und Fahrradverkehr. Und Meierikvartalet in Lillestrøm, nach einem Entwurf von DARK Arkitekter, erweitert das Leben und Arbeiten in Oslo in den Großstadtraum der norwegischen Hauptstadt hinein.

Maßgeschneiderte Parksysteeme spielen bei diesen Projekten eine zentrale Rolle, gemäß des Prinzips: Parkräume verdichten, heißt Platz frei machen für andere Funktionen. Eine effiziente Flächennutzung ist in den wachsenden Städten entscheidend, um Platz für Grünflächen und andere städtische Nutzungen zu schaffen. Kompakte Parklösungen und die Förderung von Alternativen zum Individualverkehr sind Schlüsselstrategien, um die Straßen weniger zu belasten und eine ausgeglichene Nachverdichtung voranzutreiben.

Marie Bruun Yde

Das neue Stadtquartier Am Tacheles

Text **Sebastian Redecke**
Fotos **Klaus Mellenthin**

Im Vergleich zu ähnlichen Berliner Neubauquartieren hat der Platzraum im neuen Stadtquartier Am Tacheles eine eigene Qualität durch Form, Öffnung, Fassadengestaltung und Bepflanzung. Als kleines Highlight steht in der Mitte ein verspiegelter Zylinder, der annähernd 100 Fahrrädern Platz bietet.



Herzog & de Meuron,
Basel



Der Aaron-Bernstein-Platz öffnet sich zur Oranienburger Straße. Mittig ein Wohngebäude von Herzog & de Meuron, im Vordergrund das Büro- und Geschäftsgebäude von Grüntuch Ernst Architekten.

Es bleibt für viele nach dem Fall der Mauer das große Symbol künstlerischer Freiheit an einem inspirierenden Ort Berlins: das ehemalige Kunsthaus Tacheles, ein offenes, ursprünglich in den 1990er Jahren besetztes und dann selbstverwaltetes Haus der Kunstszene in prominenter Lage an der Oranienburger Straße mit dahinter liegender Brachlandschaft, die bis zur Friedrichstraße reicht. Dort standen verspielte Stahlgebilde, große Schrottskulpturen, liegen gebliebene Autos, ein Bus und sogar ein sowjetisches MiG-Kampfflugzeug. Das teilweise ruinöse Haus mit riesigem Torbogen, das von den Künstlern und Künstlerinnen vor dem geplanten Abriss gerettet wurde, entwickelte sich schnell zu einem Berliner Tourismusmagneten. Es handelte sich um einen Rest der Friedrichstadtpassage, alle weiteren nach dem Zweiten Weltkrieg noch vorhandenen Teile wurden schon zuvor abgerissen.

Ende der 1990er Jahre verlor das Haus der Kunstszene seine Anziehungskraft und die Brachfläche weckte immer größere Begehrlichkeiten. Das Land Berlin verkaufte schließlich das gesamte Areal 2002 an das Immobilienunternehmen Fundus-Gruppe mit der Auflage, dass erst nach zehn Jahren eine Räumung erfolgen könnte. Als es so weit war, stand das Tacheles tatsächlich ganz leer und wurde zu einer stummen Ruine ohne Inhalt.

Für die Neuplanung orientierte man sich, Auflagen der Stadt folgend, an der Geschichte mit der von dem Architekten Franz Ahrens erbauten und 1909 eröffneten Passage, die von der Oranienburger Straße bis zur Friedrichstraße führte. Von besonderer Pracht war die Mittelhalle mit Kuppel, die eine Höhe von 48 Metern erreichte, in der die Passagenteile von den beiden Straßen zusammentrafen. Die vollmundig angekündigte Größe und Bedeutung erlangte die Einkaufspassage aber nie. Sie war zwar zu der Zeit die zweitgrößte der Stadt, lag jedoch trotz ihrer imposanten Erscheinung zu abseits von der Kundschaft, musste Konkurs anmelden und wurde nur fünf Jahre nach der Eröffnung wieder aufgegeben und zwangsversteigert. Es folgten bis zur teilweisen Zerstörung im Krieg mehrere Nutzungen, zu denen die Passage in ihrer Größe nicht passte, darunter als „Haus der Technik“ von AEG. Eine ganz andere Größe, sogar mit weltweiter Ausstrahlung, erfuhr der Ort dann erst wieder viel später in den 1990er Jahren: als Haus der freien Kunstszene.

2014 wechselte der Eigentümer und der Projektentwickler pwr development GmbH übernahm das Vorhaben. Herzog & de Meuron wurden beauftragt, einen Masterplan für die Neukonzeption und Wiederbelebung des gesamten Areals zu entwickeln, der mit deutlichen Veränderungen auf einem ersten Masterplan von 2003 basierte. Schon in den ersten Ideen des Stadtquartiers, das einer alten Wegeführung folgt, wurde das klare Gesamtkonzept drum herum deutlich. Die Architekten aus Basel wollten den Block zunächst vollständig auffüllen und dann „eine Folge von unterschiedlich proportionierten Plätzen, Höfen und Wegen wieder ausschneiden“.





Zentraler Bestandteil im Konzept von Vogt Landschaftsarchitekten für den Aaron-Bernstein-Platz: das Licht- und Schattenspiel der Bäume.

Das größte Neubau-Gebäude verbindet die Friedrichstraße mit dem Altbau an der Oranienburger Straße. Es erhielt den Namen Scape. Seine markanten Rasterfassaden, die ab dem 5. Obergeschoss nach hinten abknicken, werden bestimmt von immer gleichen vertikalen, leicht sich nach oben verjüngenden Bändern aus gebrochenen grauen Tonziegeln, die als größere Fertigteile geliefert und montiert wurden. Drei Brücken verbinden in luftiger Höhe, mit viel Efeu und Wildem Wein begrünt, beide Seiten der Passage. Auf eine Überdachung des Durchgangs wurde verzichtet. Im Erd- und Untergeschoss befinden sich Flächen für Einzelhandel und Gastronomie, in den Obergeschossen Büros. Im ehemaligen Kunsthaus Tacheles, das nach Sanierung und Umbau noch etwas von seiner Patina als Haus der freien Kunstszene bewahrt hat, ist auf drei Geschossen eine Dependance des zeitgenössischen Museums für Fotografie, Kunst & Kultur, Fotografiska eingezogen. Das Interieur stammt von Werner Aisslinger. Unter dem von Herzog & de Meuron aufgesetzten Pyramidendach des Torbogens ist Berlins zurzeit angesagteste neue Bar Clara.

Die Neubauten mit den Wohnungen und Büros stehen an der Oranienburger Straße und umgeben einen öffentlich zugänglichen Platz, der den Namen Aaron Bernsteins erhielt. Das markanteste Gebäude, ORO, mit Rundbogenfenstern und -Loggien stammt, neben dem Neubau Scale ebenfalls von Herzog & de Meuron. Die Nachbarbauten am Platz wurden von verschiedenen Architekten realisiert, darunter Brandhuber+, Muck Petzet Architekten und Grüntuch Ernst Architekten. Dadurch entstand die sehr heterogene Gestalt der Fassaden mit großzügigen Loggien und Balkonen. Entlang der schmalen, ruhigen Johannisstraße im Süden wird das Projekt mit weiteren Wohnungsbauten komplettiert.

Im Vergleich zu vielen Berliner Neubauquartieren in dieser Kategorie hat der Platzraum im neuen Stadtquartier Am Tacheles seine eigene Qualität durch seine Form, die weite Öffnung zur Oranienburger Straße, die Gestaltung der unterschiedlichen Fassaden und eine gelungene Bepflanzung mit Gleditschien. Die Bäume werden schon bald ein grünes, Schatten spendendes

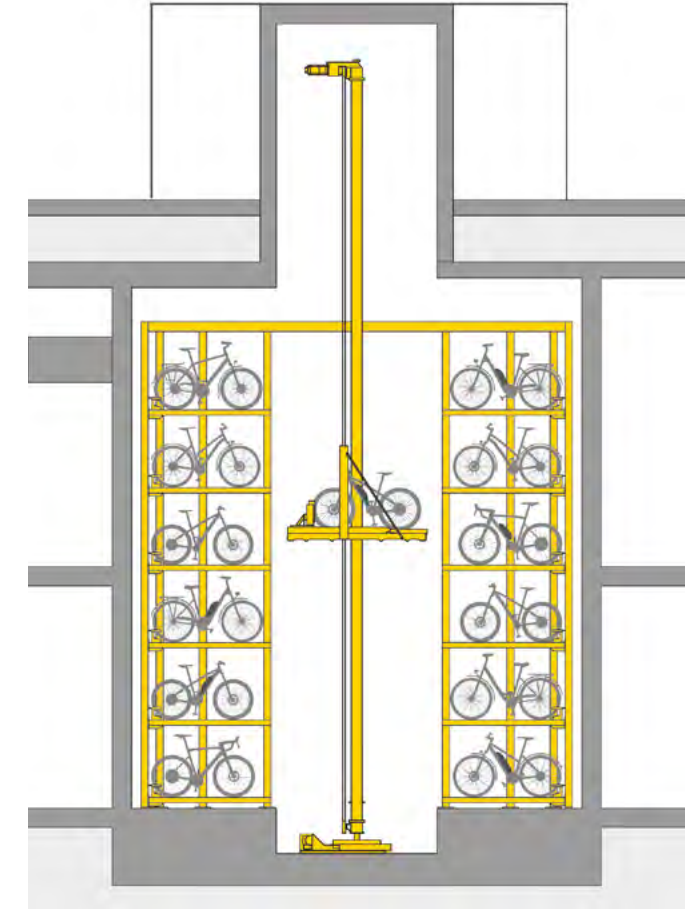
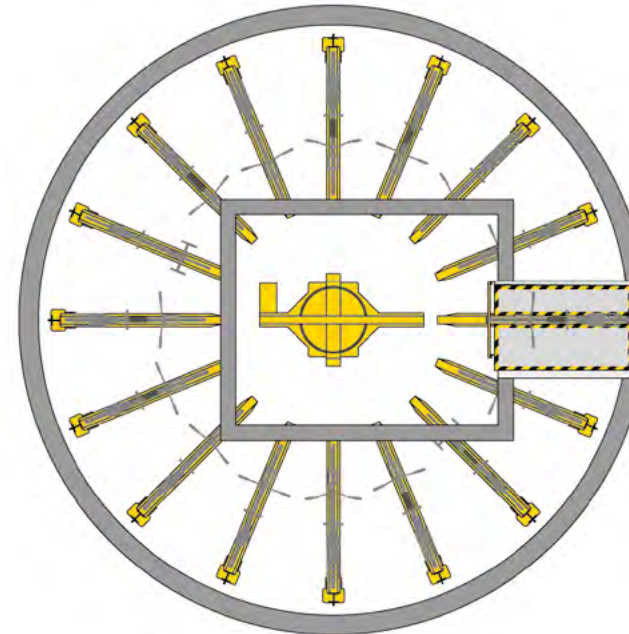


Dach bilden. Für Herzog & de Meuron ist dieser Platz das Herzstück des Stadtquartiers.

In seiner Mitte steht ein verspiegelter Zylinder, der zunächst wenig ins Auge fällt, aber dann doch als Kostbarkeit zwischen den Bäumen deutlich Präsenz zeigt und Neugier weckt. Der Rundbau ist ein WÖHR Bikesafe, ein vollautomatisches Fahrradparksystem, von besonderer Eleganz. Es bietet Platz für 96 Fahrräder, die im Verborgenen unter dem Platz sicher und

wetterfest untergebracht werden. Der Parkvorgang wird neben dem Einfahrtstor im Übergabebereich per Chip oder QR-Code gestartet. Nach Öffnung des Tores wird das Vorderrad auf eine Schiene gesetzt und das Fahrrad in den Zylinder eingezogen. Das Tor schließt wieder automatisch und der Einparkvorgang ist nach circa 20 Sekunden beendet. Das neue Stadtquartier hat mit dem in der Sonne glitzernden Zylinder ein weiteres, kleines Highlight.

Unter dem „Eisberg“, dem kleinen Pavillon, versteckt sich ein Schacht mit Platz für 96 Fahrräder.



Produktinformationen

Bikesafe Schachtvariante – 96 Stellplätze, je 16 Stellplätze auf 6 Ebenen, Lenkerbreite max. 76 cm, Fahrradlänge max. 2 m, Fahrradgewicht max. 30 kg, Bedienung über Buchungsplattform oder RFID-Chip

Neues Quartier für Lillestrøm

Interview **Christoph Tempel**
Fotos **Klaus Mellenthin**



Mit 350 Wohnungen, die auf fünf Volumen verteilt sind, ist Meierikvartalet eins der größten Wohnquartiere in Lillestrøm.

DARK Arkitekter, Oslo

Mit dem Meierikvartalet haben DARK Arkitekter aus Oslo eines der größten Wohnviertel in Lillestrøm entworfen. 350 Wohnungen verteilen sich auf fünf Gebäudekomplexe und das 400 Meter vom Bahnhof und einen Steinwurf vom Marktplatz entfernt. Wir sprechen mit Anne Christensen über Wohnen, Arbeiten und Gewerbe in Lillestrøm.

Die Metropolregion Oslo ist in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. Welche Rolle spielen Orte wie Lillestrøm, die mit der Bahn vom Zentrum aus schnell zu erreichen sind? Sind sie Ausweichquartier für all die, die sich die Hauptstadt nicht mehr leisten können oder bieten sie eine andere Lebensqualität und werden deswegen gezielt gesucht?

Ich denke, beides ist der Fall. Lillestrøm ist definitiv eine Alternative zum Leben in Oslo. Die Preise dort sind sehr hoch. Außerdem gibt es geografisch recht wenig Platz in der Innenstadt. Analysen vor Projektbeginn zeigten uns, dass ein Großteil der Menschen, die sich für Wohnen in Lillestrøm interessieren, aus Oslo kommt, nicht selten aus angesagten Stadtvierteln wie Grünerløkka, die jedoch zunehmend unerschwinglich werden. Viele kaufen sich ein Einfamilienhaus in Lillestrøm, manche ihre erste kleine Wohnung. Lillestrøm ist auch deswegen interessant, weil Oslo mit der Bahn in zehn Minuten ebenso schnell zu erreichen ist, wie Oslo Lufthavn, der große internationale Flughafen Norwegens.

Was bietet das Meierikvartalet (Meiereiquartier) der Stadt?

Das Gelände hat eine industrielle Vorgeschichte: Hier stand eine Molkerei, daher auch der Name. Leider steht von der nichts mehr, denn zwischendurch befanden sich hier ein Großmarkt und ein Autohaus. Heute wird der Bereich als Innenstadt Ost bezeichnet und erweitert diese um einen öffentlichen Platz im Zentrum des Quartiers, von dem aus Restaurants und Einzelhandelsgeschäfte zugänglich sind.

Wie haben Sie das baulich umgesetzt?

Unsere Idee für Meierikvartalet war, höher zu bauen, woran die

Stadt ein großes Interesse hat, und dazwischen so viel öffentlichen Raum wie möglich zu schaffen. Zwei achtstöckige Riegel begrenzen das Gelände an den Straßen im Westen und Norden. An der Bahntrasse im Osten übernimmt diese Aufgabe ein Zwölfgeschosser. Dazwischen ist Raum für die drei Punkthochhäuser mit 15, 17 und 19 Stockwerken. Insgesamt gibt es 350 Wohnungen in unterschiedlichen Größen und Zuschnitten. Eine mit Backstein verkleidete zweigeschossige Sockelzone verbindet die Bauteile und bindet das Quartier optisch in den Kontext der Stadt ein. Darüber sind die Bauten unterschiedlich ausgeführt: Die Türme mit ihrer silbernen Verkleidung, den schwarzen Elementen und den Eckbalkonen haben eine moderne Anmutung.

Im Meierikvartalet gibt es Büro-, Gewerbe- und Wohnnutzungen. Wie hoch ist der Anteil an Gewerbeflächen, wie hoch der des Wohnens?

Wenn die 30.000 Quadratmeter der beiden letzten Gebäudeteile im Süden fertiggestellt sein werden, stehen insgesamt 75.000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. 46 Prozent davon sind für Wohnen vorgesehen. Die Stadtverwaltung wollte nicht einfach Wohnen in die Innenstadt bringen, sondern war und ist an einer urbanen Mischnutzung interessiert: Büro, Gewerbe, Bildung, Wohnen. Im derzeitigen Zustand sind 20 Prozent gewerblich genutzt und der Rest ist Wohnen. In allen Gebäudeteilen sind die ersten beiden Stockwerke kommerziellen Nutzungen vorbehalten, in den Erdgeschossen befinden sich vor allem Restaurants und Einzelhandelsgeschäfte, darüber Büroräume und dann die Wohnungen. Der zentrale Turm ist mit 19 Stockwerken das zweithöchste Wohngebäude Norwegens.

Wer wohnt im Quartier? Familien, Singles?

Hier wohnt ein guter Mix aus jüngeren und etwas älteren Menschen, die kurz vor der Rente stehen und nicht selten ihr Einfamilienhaus verkauft haben, um in die Stadt zu ziehen. Familien mit Kindern wohnen hier in der Innenstadt nicht so häufig.

Wie wichtig ist das Auto für ein Leben in Lillestrøm?

Wenn man in Lillestrøm lebt und in Oslo arbeitet, fährt man nicht mit dem Auto zur Arbeit, sondern mit dem Zug, denn es gibt fast keine Parkmöglichkeiten in der Innenstadt. Hinzu kommt, dass der öffentliche Personennahverkehr gut ausgebaut und recht preisgünstig ist. Sicher ist es für viele Menschen in Lillestrøm attraktiv, ein Auto zu besitzen, das jedoch vor allem für das Wochenende bereitsteht oder genutzt wird, sofern man nicht in Oslo arbeitet. Zudem ist Lillestrøm eine Stadt mit hohen Ambitionen, was den Fahrradverkehr angeht: Man sieht sehr viele Menschen radeln.

Wieso haben Sie sich für ein Parksystem von WÖHR entschieden?

Der Bebauungsplan hätte es zugelassen, zwei Parkebenen unter dem Meierikvartalet zu errichten, was jedoch bei dem schwierigen Untergrund recht kostenintensiv geworden wäre. Also haben wir nur eine errichtet, die sich den Raum zudem noch mit den vorgeschriebenen Kellerräumen für die Mieter und den technischen Einrichtungen teilen muss. Da bietet es sich an, den begrenzten Raum anhand eines Parksystems von WÖHR zu optimieren.



Mit dem unterirdischen Parksystem von WÖHR wurde oberirdisch Platz für autofreie Gassen und Aufenthalt geschaffen.



Roter Ziegel bildet die Basis des Quartiers, die Türme wirken, als stünden sie oben drauf.

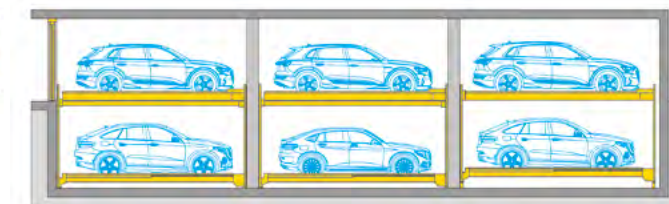
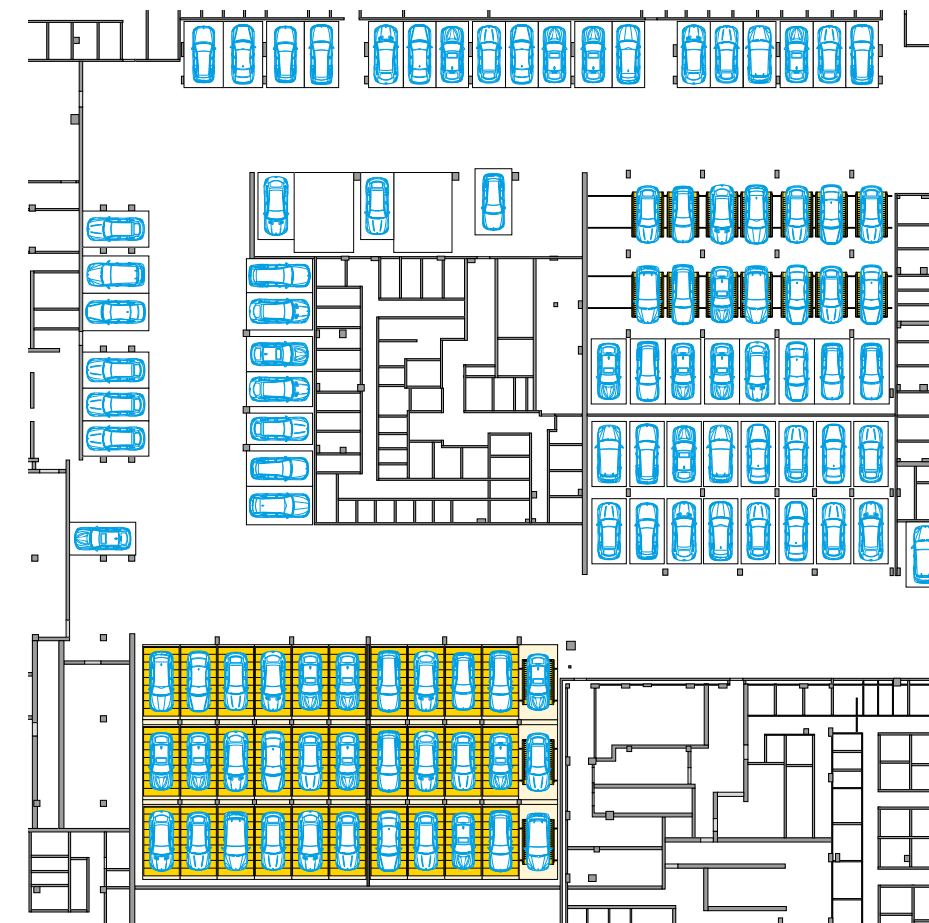


Produktinformationen

14 x Parkplatte 501, Plattformbelastung: max. 2,6 t, Durchmesser: 227 cm, Stromschienen an der Decke, Anordnung von 2 Parkreihen hintereinander

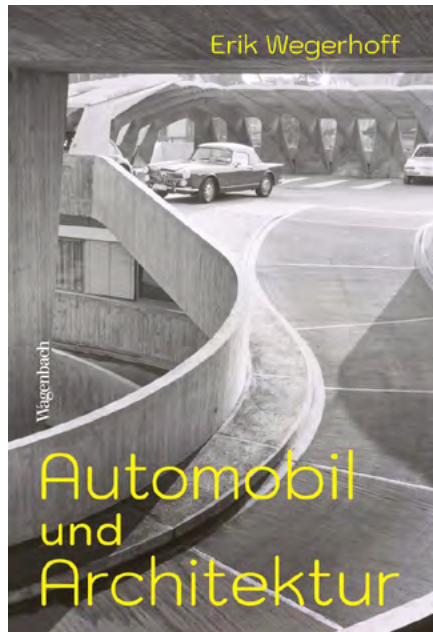
3 x Combilift 542 MR mit 4er Raster - insgesamt 24 Stellplätze, dreireihige Anordnung hintereinander, Plattformbelastung untere Ebene 2,6 t, Plattformbelastung obere Ebene 3,0 t, Plattformbreite 250 cm, max. Fahrzeuglänge 570 cm, max. Fahrzeughöhe untere Ebene 190 cm, max. Fahrzeughöhe obere Ebene 215 cm

3 x Combilift 542 MR mit 6er Raster - insgesamt 33 Stellplätze, dreireihige Anordnung hintereinander, Plattformbelastung 2,6 t, Plattformbreite 250 cm, max. Fahrzeuglänge 570 cm, max. Fahrzeughöhe untere Ebene 190 cm, max. Fahrzeughöhe obere Ebene 215 cm



Früher wurde ineffizient geparkt und dadurch Raum verschenkt

Interview **Marie Bruun Yde**



Erik Wegerhoff
Foto: Laura Wollenhaupt

Im Zuge der schnellen Massenmotorisierung des 20. Jahrhunderts entstand nur langsam die Erkenntnis, dass das Parken Platz beansprucht. Der Architektuhistoriker Erik Wegerhoff zu Parkplätzen als Bautyp, Poesie, Sprache und der Frage nach mathematischer Effizienz.

Sie beschäftigen sich mit der Poetik der Infrastruktur. Was genau ist damit gemeint?

Mich fasziniert die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Straßentypen, eine Nische in der Architekturtheorie. Wenn man Straßen – ihren Grundriss, Aufriss und Schnitt – streng architektonisch betrachtet, dann geben sie nicht viel her. Das sagt aber nichts darüber aus, was die Straße eigentlich bedeutet. Poetischer sind Perspektiven auf Infrastrukturbauwerke, beispielsweise in der Literatur oder im Film. Bei einer filmischen Verfolgungsjagd im Untergrund kann man zum Beispiel der Atmosphäre des Abwassersystems viel näher kommen, als es ein klassischer architektonischer Blick hergeben würde. Das

nenne ich die Poetik der Infrastruktur. Für die Architekturgegeschichte lassen sich also etwa Literatur- und Filmwissenschaften nutzen, wenn man über die Disziplinen hinausdenkt.

In Ihrem 2023 erschienenen Buch „Automobil und Architektur“ beschreiben Sie, wie das Auto zu Anfang des 20. Jahrhunderts nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Architektur verändert hat. Welche neue Rolle kam der Architektur zu?

Dieses neue, teure, noch seltene und wahnsinnig schnelle Gerät Automobil hat Architekten schockiert und fasziniert. Man kann darin auch eine Faszination für künstlerische Bewegungen betrachten. Architektur bewegt sich nie, aber verschiedene Architekten haben sich Dinge einfallen lassen, was man tun kann, um die Architektur auf Trab zu bringen.

... Um die Dynamik des Autos aufzunehmen?

In den 1910er und 20er Jahren versucht die Architektur dem

Vorbild des schnellen Autos zu folgen, die Gestaltung gewinnt an Schwung: wie abgeschliffen wirkende Fassaden, oder auch eine zu Rampen geglättete Erschließung. Aber in der Nachkriegszeit, als sich mehr Leute ein Auto leisten können, verliert das Auto die Aura der Einzigartigkeit. Es fährt nicht immer, sondern steht die meiste Zeit. Das wird ein Problem, wenn viele Menschen Autos haben. Der Raum, der in Städten zugeparkt wird, beansprucht eine wahnsinnig große Fläche.

Kam das überraschend?

Schon in der Fachdiskussion in den 1960er Jahren wurde deutlich, dass, um eine Innenstadt adäquat mit Parkplätzen zu versorgen, die komplette Stadtfläche nötig wäre. Folglich mussten effizientere Parklösungen her. Der Architektur fiel eine vollkommen neue Rolle gegenüber dem Auto zu, weil sie jetzt für den fließenden wie auch den ruhenden Verkehr in die Pflicht genommen wurde.



Wurde das statische Parken eher vergessen, während das dynamische Fahren gefeiert wurde?

Es war die Hochzeit der „Fly-overs“ und vieler Stadtautobahnprojekte. Aufgeständerte Stadtautobahnen sind absolut irre – eine geradezu kinetische Erfahrung, in Höhe des fünften Stockwerks zu fahren. Und die Abfahrten gehen steil nach unten, das kann etwas von einer Achterbahn haben. Da geht es um ein Emporheben und um eine Heroisierung des Autos und des Verkehrsflusses. Diese Bauten sind nicht nur da, um notwendigen Verkehr von A nach B zu befördern; jede Straße generiert auch immer den Verkehr, den sie zu lösen verspricht.

Gleichzeitig ist diese auch die große Zeit des Parkplatzes, der überhaupt erst erfunden wird.

1957 erscheint als erste Auseinandersetzung mit dem Problem Parken und Flächenfraß das Merkblatt „Parkflächen“ in der Bundesrepublik. Es hat darauf aufmerksam gemacht, dass ein stehendes Auto wenig heroisch ist und eigentlich nur Fläche verbraucht. Das wird dann zu einer mathematischen Herausforderung und führt zu einer Art „grauen Architektur“, mit dem Parkplatz als alltöglichstem Beispiel. In der intellektuellen Auseinandersetzung allerdings wurde das Parken nur wenig betrachtet. Zu Parkplätzen gibt es fast nur „graue“ Expertenliteratur, die auf Tabellen und Mathematik basiert.

Der Begriff „ruhender Verkehr“ ist schon eigentümlich. Sie beschreiben, dass darin die Schattenseite „Stau“ steckt.

Das Begriffspaar enthält einen Widerspruch: Verkehr suggeriert ein Im-Fluss-Sein. Aber in dem Moment, wo der Verkehr ruht, ist er eigentlich kein Verkehr mehr. Oftmals verraten Formulierungen bei genauer Betrachtung viel.

Heute sind Parkplätze in der Planungsregulierung sehr präsent, Sie beschreiben sie jedoch als anfangs etwas Wildes und Chaotisches.

Handlungsanweisungen aus der ADAC-Motorwelt der 1950er und 60er Jahren zeigen in witzigen Bildern das richtige Fahren

und Parken. Damals waren viele Stadtplätze einfach Verkehrsplätze ohne Regelung, ob und wie man parken darf. Aber vor allem hat man ineffizient geparkt und dadurch Raum verschwendet. Daraufhin kamen Parkplätze auf, die mit einer tatsächlichen oder vermeintlichen Wissenschaftlichkeit gestaltet waren und die Flächen perfekt ausnutzen. Die Gestaltungsparameter dieser Parkplätze sind einfach: Es gibt Stellplätze und Fahrgassen, die sie erschließen. Ihre Anordnung ist ein Spiel aus Aufstellwinkel und Fahrgassenbreite.

Sie vermitteln auch, wie damals im Grunde der ganze öffentliche Raum als ein einziger, großer Parkplatz gesehen wurde. Ist das heute nicht immer noch so?

Eine Parkbroschüre für Berlin aus den 1930er Jahren zeigt, wie selbstverständlich es war, dass man sein Auto mitten auf dem Gendarmenmarkt abgestellt hat, um dann ins Theater zu gehen. Das fällt heute keinem mehr ein, auch weil es teuer würde. Parken ist heute viel reglementierter.

Erik Wegerhoff

ist Professor für Geschichte der Baukultur am Fachbereich Architektur, Bau und Geomatik der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW). Zuvor war er Dozent für Geschichte und Theorie der Architektur an der ETH Zürich. Wegerhoff forscht zur Poetik der Infrastruktur. 2023 erschien sein Buch „Automobil und Architektur. Ein kreativer Konflikt“ im Wagenbach-Verlag.



Drehscheibe des Verkehrs

Text **Paulina Minet**
Fotos **Roman Keller**

Der Franklin Turm von Armon Semadeni Architekten auf dem Entwicklungsareal der SBB am Bahnhof Oerlikon ergänzt die Skyline des Stadtteils um einen weiteren Hochpunkt im Norden Zürichs.

Oerlikon, einst ein Bauerndorf hinter den Bergen, entwickelte sich von einem von der Eisenbahn geprägten Industriequartier zu einem boomenden Stadtteil im Norden Zürichs, der heute für moderne Dienstleistungen und Technologien bekannt ist. Der 2016 sanierte Bahnhof mit Personenunterführung fungiert als Scharnier zwischen Alt- und Neu-Oerlikon, die durch die Gleisanlagen voneinander getrennt sind. Durch die unmittelbare Nähe zum Flughafen und zum Hauptbahnhof Zürich wird der Bahnhof zum Mobilitätszentrum für den öffentlichen und den privaten Verkehr.

Höhendominante am Bahnhofsvorplatz und visuelle Verknüpfung von Alt- und Neu-Oerlikon: der Franklin Turm.

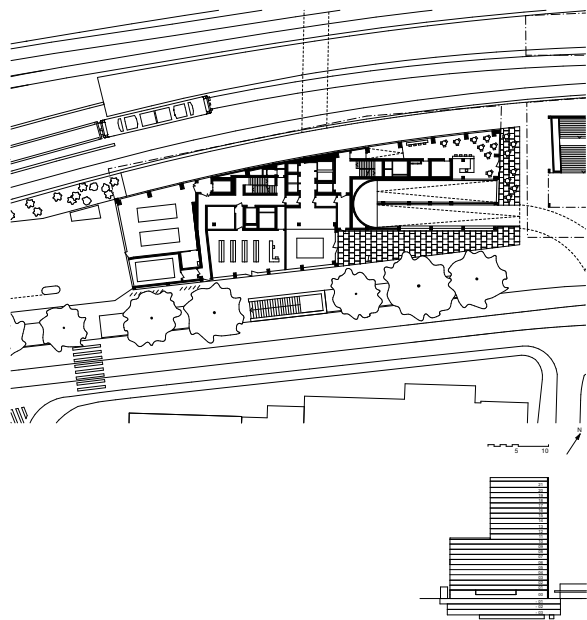


Armon Semadeni Architekten, Zürich

Der Franklin Turm, entworfen von Armon Semadeni Architekten, bildet den südlichen Abschluss des Bahnhofplatzes und markiert den Eingangsbereich des Bahnhofs. Mit einer Höhe von etwa 80 Metern ergänzt das Gebäude an der Hofwiesenstraße die Skyline des Stadtteils und greift durch seine Drehung und dreigeteilte Höhenstaffelung die unterschiedlichen Bauphasen der Umgebung auf. So folgt der fünfgeschossige Gebäudesockel den Fluchten von Gleisen und Straße. Während er gleisseitig ab dem zweiten Obergeschoss über den Bahnsteig auskragt, bildet er auf der anderen Seite das Visavis zur Pestalozzi-Bibliothek und schafft durch seine Höhe eine visuelle Verbindung zu der historischen Blockrandbebauung. Oberhalb des Sockelbereichs ist der gesamte Baukörper in Richtung der Gleise gedreht, dennoch in zwei weitere Teilbereiche gegliedert. Der mittlere, elfgeschossige Gebäudeteil nimmt die Höhe des Neumarkts auf, einem Gebäudekomplex aus Einkaufszentrum und zwei niedrigeren Hochhäusern. Die Dachterrasse oberhalb des elften Geschosses leitet den letzten Gebäudeabschnitt ein. Ab hier ist die Westfassade bis zum 21. Stockwerk um die Hälfte zurückversetzt, die Ostfassade hingegen verläuft als durchgehende Front. So tritt der Franklin Turm gleichermaßen in den Dialog mit dem Swissôtel aus den 1970er Jahren und wird zum Pendant des 2018 fertiggestellten Andreas Turms.

Auch die Gliederung der vorgehängten Elementfassade ist auf die Umgebung abgestimmt und unterstützt die volumetrische Wirkung des Gebäudes. Während im Erdgeschoss die Maßstäblichkeit der Perrondächer aufgenommen wurde, gestaltet sich die Gliederung der Obergeschosse einheitlich und bindet das gestaffelte Volumen optisch zusammen. Die Formelemente der projektspezifisch entwickelten Closed Cavity Fassade wurden gerüstlos montiert, die Formelemente dabei an Metallknotenpunkten befestigt. So konnte die Fassade schon ein halbes Jahr nach Rohbau fertiggestellt werden, ohne dass der Zugverkehr zum Erliegen kam.

Der Innenraum zeichnet sich durch lichtdurchflutete Büro- und Gewerbeflächen zwischen 560 und 1.070 Quadratmetern mit einem Panoramablick über Zürich aus. Der Ausbau durch die Mieter ermöglicht eine flexible Nutzung der Räume, ob als Einzel- oder Großraumbüros, MRI-Zentrum oder Fitnessstudio;



Erdgeschoss 1:1250



Foto: Klaus Mellenthin

das Gebäude ist von einer durchmischten Nutzung geprägt. Der Rohbau umfasste lediglich den Innenausbau der zentralen Zone mit zwei Kernen sowie die Montage der Deckenelemente zur Luftkonditionierung und der sichtbaren Haustechnikleitungen.

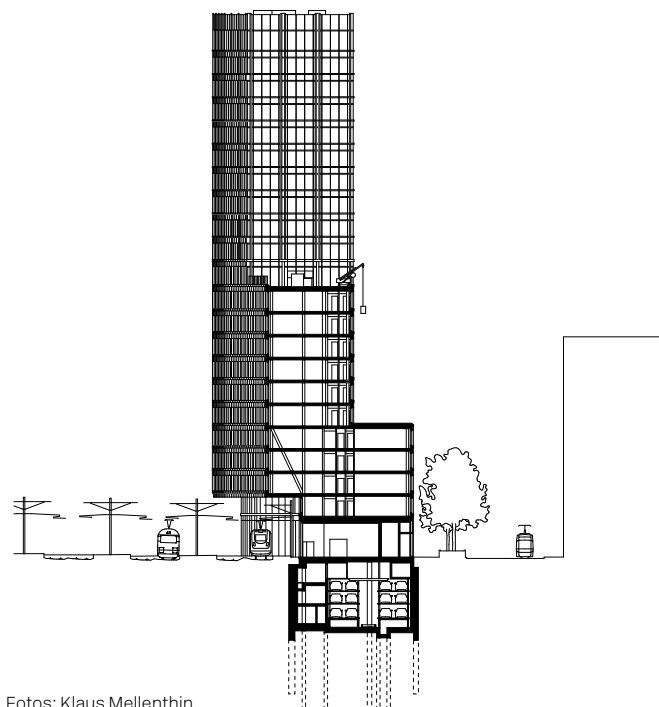
Vor allem die statischen Anforderungen des Hochhauses stellten die Planenden vor konstruktive Herausforderungen. Um auf dem äußerst schmal bemessenen Perimeter zwischen Gleisanlagen und Straße ein Hochhaus zu realisieren, musste Schäden durch die statischen Kräfte des hohen Gebäudes vorgebeugt werden. Hinzu kam die instabile Bodenstruktur und ein 30 Meter unter der Erde verlaufender Glatstollen, in dem zwei Abwasserrohre verlaufen, von Entsorgung und Recycling Zürich. Durch eine Kombination aus Flach- und Pfahlgründung mit einem Tiefbau über drei Untergeschosse konnte ein stabiles Fundament geschaffen werden. Auch die markante Auskragung und Drehung des Turms beeinflussten die Statik erheblich. Um das Gebäude vor dem Kippen zu bewahren und den enormen Windkräften entgegenzuwirken, kam eine vertikale und horizontale Vorspannung zum Einsatz. Diese Technik ist bekannt



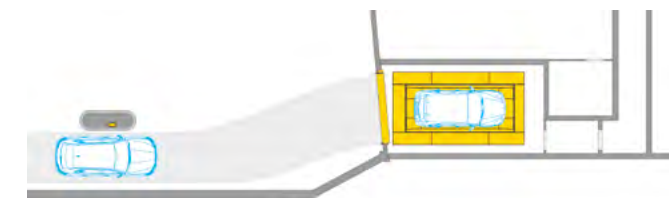
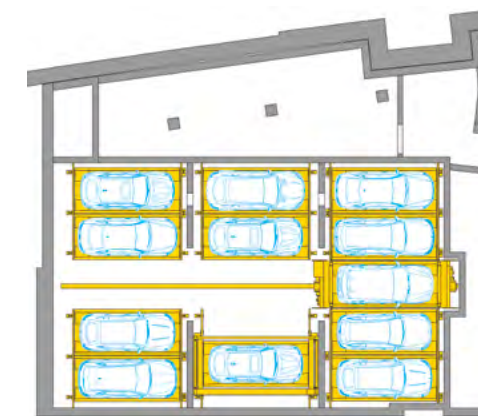
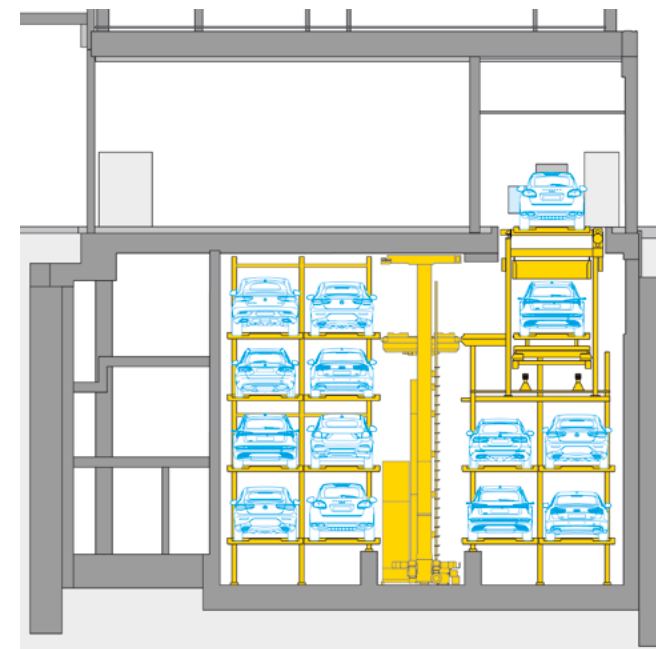
Höhenstaffelung als verbindendes Element zur umliegenden Bebauung.

aus dem Brückenbau und wird selten bei Gebäuden angewendet; konkret wurden in den Wänden Rohre mit Ankerlitzten verlegt, die mit hoher Last verspannte Stahlseile führen. Mehrere hundert dieser Kabel waren notwendig, um das statische Gleichgewicht des Hochhauses sicherzustellen. Zudem musste das Gebäude gegen Erschütterungen durch Erdbeben und den Bahnbetrieb geschützt werden.

Weiter übernimmt der Franklin Turm wesentliche Aufgaben des öffentlichen Raums. Neben der Rampe zur öffentlichen Fahrradgarage findet auch die Belieferung und Müllentsorgung der Einkaufspassage des Bahnhofs im Erdgeschoss des Turms statt. Das daran angrenzende Parksystem „WÖHR Multiparker 740“ integriert auf effiziente Weise 38 PKW-Stellplätze für die Mietparteien im Gebäude. Nach dem Abstellen der Fahrzeuge in der Übergabekabine werden diese automatisch verräumt und im vierstöckigen Hochregallager in den Untergeschossen geparkt. Je nach Fahrzeughöhe stehen 21 Stellplätze bis maximal 2 Meter und 17 Stellplätze bis 1,70 Meter für Fahrzeuggewichte bis maximal 3 Tonnen zur Verfügung. Die 360°-Drehvorrichtung in der Übergabekabine ermöglicht bequemes Ein- und Ausparken jeweils in Fahrtrichtung.



Fotos: Klaus Mellenthin



Produktinformationen

Multiparker 740 – 38 Stellplätze, 4 Parkebenen mit je 2 Parkreihen, 360°-Drehvorrichtung für bequemes Ein- und Ausparken, Dauer des Parkvorgangs 80–170 Sekunden, Bedienung per RFID-Chip, Fahrzeuglänge max. 5,25 m, Fahrzeuggewicht max. 3 t



XL- Stellplätze

Text **Ilja Irmscher**
Foto **Klaus Mellenthin**

Statt leichter und kleiner werden Autos immer größer. Wie reagiert die Parkraumplanung darauf?

Parkräume müssten an die aktuellen Pkw-Abmessungen angepasst werden, darauf machen die neuen „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ – EAR 23 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2023 erneut aufmerksam. In den seit Erscheinen der EAR05 vergangenen 18 Jahren haben sich wesentliche Veränderungen im Pkw-Bestand vollzogen. Während man ausgehend von der Idee umweltfreundlicher, leichter und angemessen großer Pkw erwarten könnte, dass die Autos eher kleiner werden müssten, hat sich

in der Realität genau das Gegenteil vollzogen: Der sogenannte 85%-Pkw als Bemessungsfahrzeug ist mit Stand von 2018 seit 2000 um 13 Zentimeter breiter und 14 Zentimeter länger geworden. Daraus resultiert bei der Novellierung der EAR ein Zuwachs in der Regelstellplatzbreite um 15 Zentimeter auf 2,65 Meter und ein Zuwachs in der Länge um 20 Zentimeter auf 5,20 Meter.

Autobestand

Die Hintergründe für die Größenentwicklung der Pkw in den letzten Jahrzehnten sind komplex: die ständige Forderung zur Reduktion der Energieverbräuche (zumindest virtuell); Schadstoffemissionen – von Feinstäuben aller Art sowie von CO₂ bis hin zur CO₂-Freiheit – zunehmende Anforderungen an die aktive Sicherheit mit zusätzlichen Systemen wie elektronischen Fahrstabilisierungs- und Fahrassistenzsystemen; zunehmende Anforderungen an die passive Sicherheit einschließlich Seitenaufprall- und Fußgängerschutz; die Reduktion der Schallemissionen; zunehmende Nutzungs-, Komfort- und soziodemografische Anforderungen sowie zum Teil unlogische Modetrends (eigentlich brauchen nur wenige Nutzer Geländewagen).

In der Folge sind Pkw im Bestand sukzessive immer breiter, länger und schwerer geworden. Das zeigt sich auch in der aktuellen Zulassungstatistik. Kleinwagen wie der VW Polo und die Kompaktklasse machen zwar zusammen noch 40,9 Prozent der Zulassungen aus, aber dem gegenüber haben SUV und Geländewagen bereits einen Anteil von 18,6 Prozent. Diese Statistik ist ein Spiegelbild der tatsächlichen Auswahlentscheidung durch die Pkw-Käufer und -Nutzer, befördert durch die Angebote der Autoindustrie. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat mit den Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen 2020 lediglich ein aktuelles Abbild des Fahrzeugbestandes entsprechend der Zulassungstatistik geliefert.

SUV und Geländewagen sind meist 10 Zentimeter breiter als die vergleichbaren Pkw-Basistypen, sodass es zahlreiche SUV mit Karosseribreiten von nahezu zwei Metern gibt, die damit auch 11 Zentimeter breiter als der Bemessungs-Pkw sind. Diese

„Überbreiten“ sind nicht in den Regelwerken enthalten und müssen projektspezifisch berücksichtigt werden.

Neue Stellplatzbreiten

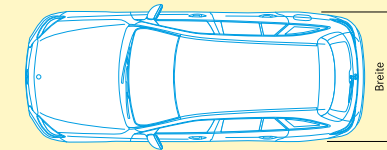
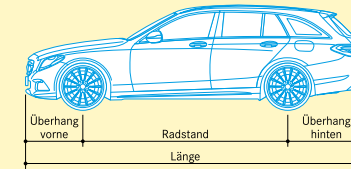
Es war nun folgerichtig, die Stellplatzbreiten anzupassen. Bei einer 90°-Aufstellung ist nach wie vor eine Parkstraßenbreite von 16 Metern mit einer verschmälerten Fahrgasse von 5,60 Metern möglich, sofern das die jeweilige Garagenverordnung zulässt. Einige Garagenverordnungen fordern inzwischen mindestens sechs Meter breite Fahrgassen, berücksichtigen aber nicht oder nur partiell aktuell erforderliche Stellplatzbreiten.

Für das Grundverständnis für die erforderlichen Stellplatzbreiten war nicht nur die Fahrgeometrie ausschlaggebend, sondern auch die Ein- und Ausstiegsverhältnisse an der Fahrertür. Dazu wurden Stellproben mit Seitenabständen von 60 und 90 Zentimetern durchgeführt. Dabei werden 60 Zentimeter als minimale Ausstiegsbreite bezogen auf die Schulterbreite eines als Durchschnitt angenommener Mensch gesehen, während das Maß von 90 Zentimetern für normal bewegliche Personen als komfortabel bezeichnet wird. Die EAR 05 und EAR 23 legen ein Maß von 75 Zentimetern zugrunde.

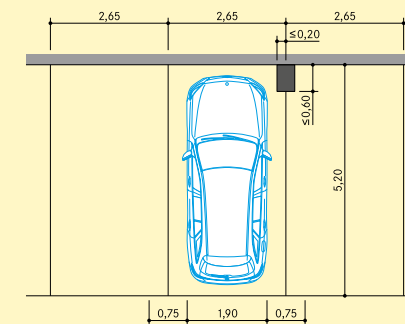
Autos werden immer schwerer

Während früher die meisten Pkw im Leerzustand deutlich unter 2.000 Kilogramm wogen, gibt es bei batterieelektrischen Pkw insbesondere in der Kombination aus großer Reichweite und SUV etliche Fahrzeuge mit Leermassen über 2.500 Kilogramm und zulässigen Gesamtmassen über 3.000 kg. Sowohl bei herkömmlichen Parkbauten als auch bei automatischen Parksystemen sind die größeren Fahrzeugmassen über entsprechende Lastannahmen zu berücksichtigen.

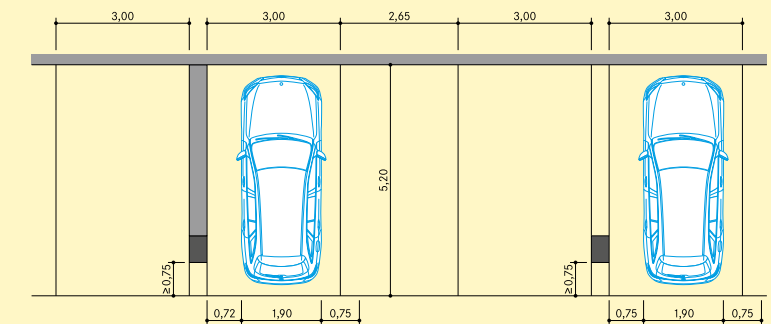
Auch wenn die Entwicklung nicht immer logisch erscheint, muss festgestellt werden, dass auch moderne und umweltfreundliche Fahrzeuge tendenziell größer und schwerer werden. Das muss bei der Planung und dem Bau von Parkieranlagen aller Art, vom Parkplatz über Parkbauten bis hin zu mechanischen und automatischen Parksyste-men, berücksichtigt werden.



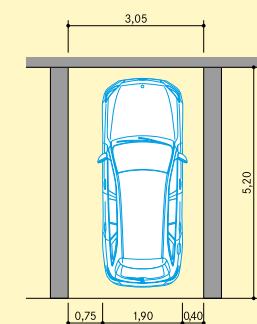
Stellplätze ohne seitliche Begrenzung



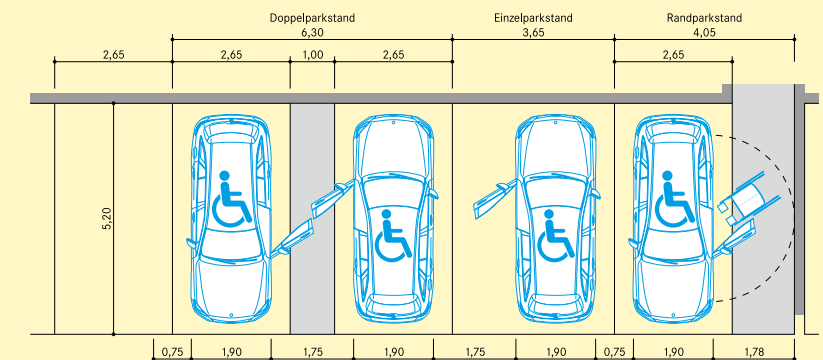
Stellplätze bei Begrenzung einer Längsseite



Einzelgarage (Parkbox)



Stellplätze für Menschen mit Rollstuhl



Dr.-Ing. habil. Ilja Irmischer

ist seit 1992 selbstständig tätig und gründete 1993 die GIVT mbH, ein Ingenieur-, Planungs- und Beratungsbüro mit der Spezialisierung für Parken, Parkhäuser, Tiefgaragen und automatische Parksyste-me. Er ist außerdem seit 2001 öffentlich bestellter Sachverständiger für ruhenden Verkehr, Parken und Parkieranlagen.

DARK Arkitekten

DARK Architekten, gegründet 1988, ist ein norwegisches Unternehmen mit einem nachhaltigen Ansatz zur Architektur und Stadtplanung. Als Teil der multidisziplinären Dark Design Group integriert DARK Architektur, Landschaft, Innenarchitektur und Städtebau, um gemeinschaftsorientierte, umweltbewusste Räume zu schaffen. Projekte wie Oslos Barcode-Viertel, Meierikvartalet und Stortorvet 7 zeigen das Engagement des Unternehmens für die Gestaltung widerstandsfähiger städtischer Umgebungen, in denen soziales Engagement und Nachhaltigkeit im Vordergrund stehen.

Armon Semadeni

Das Architekturbüro wurde 2009 von Armon Semadeni in Zürich gegründet. Seit der Entstehung plante und realisierte das Büro mehrere größere öffentliche und private Bauten in der Schweiz, unter anderem das Naturmuseum St. Gallen, die Fachhochschule für Gesundheit und soziale Arbeit des Kantons Fribourg, das Bürohochhaus Franklin Turm für die SBB Immobilien in Zürich und mehrere Wohnsiedlungen. Das Büro plant Projekte unterschiedlicher Größenordnungen und in vielfältigen Themenbereichen, mit diesem Grundsatz nimmt es auch an Wettbewerben teil und engagiert sich für eine lebendige und vielfältige Baukultur in der Schweiz.

Herausgeber

WÖHR Autoparksysteme GmbH
Ölgrabenstraße 14
71292 Frieolzheim
woehr.de

Konzept

Bauverlag BV GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 62
33330 Gütersloh
www.bauverlag.de

Redaktion

Therese Mausbach
Marie Bruun Yde
Ruth Haller
Bauwelt – Corporate Publishing
Schlüterstraße 42
10707 Berlin
www.bauwelt.de

Lektorat

Christoph Tempel

Übersetzung

Krysta Brown-Ippach

Gestaltung

Double Standards
Wrangelstraße 66a
10997 Berlin
www.doublestandards.net



NACHHALTIG PARKEN, URBANEN RAUM GEWINNEN

Unsere Vision ist es, durch die Verbindung von verdichtetem Parken und nachhaltigem Denken urbane Mobilität neu zu definieren und dabei ökologische, ökonomische und soziale Aspekte in Einklang zu bringen.

Weniger Flächenverbrauch durch Parksysteme schafft neue soziale Räume und Treffpunkte und erhöht damit die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner.

Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft gestalten und den Weg für eine zukunftsfähige und lebenswerte Welt ebnen.



Entdecke
WÖHR

WÖHR Autoparksysteme GmbH
woehr.de



WIR VERDICHTEN PARKRAUM.
WIR ERMÖGLICHEN LEBENSRAUM.