

# Parken<sup>3</sup>

---

# 01



---

## Urbane Mobilität

**Hackesches Quartier, Berlin** 8  
Müller Reimann Architekten, Berlin

**Johannisstraße 3, Berlin** 16  
Jürgen Mayer H., Berlin

**Ahad Ha'am 140, Tel Aviv** 24  
Tami Elinav, Tel Aviv

---

**„Der tägliche Tel Aviver Kampf um den  
Abstellplatz – 80.000 Parkplätze für  
330.000 Autos – ist in Israel legendär:  
Parken in Tel Aviv ist mehr als ein  
weiteres Detail des Alltags.“**

TAMI ELINAV, TEL AVIV

---

**01**

---

**Parken<sup>3</sup>**

Eine Kooperation von  
Otto Wöhr GmbH und Bauwelt

## EDITORIAL

Green Parking: Urbane Mobilität

BORIS SCHADE-BÜNSOW

3

## OTTO WÖHR

**Stapeln, verschieben, bewegen –  
kurz: ein dreidimensionales Puzzle**

FRANZISKA WEINZ, CHRISTIANE FATH

4



## PROJEKTREPORTAGE

**Geschäftshäuser und Hotel  
Hackesches Quartier, Berlin**

Müller Reimann Architekten, Berlin

MICHAEL KASISKE

8

## PROJEKTREPORTAGE

**Apartmenthaus Johannisstraße 3,  
Berlin**

Jürgen Mayer H., Berlin

FRANZISKA WEINZ

16



## PROJEKTREPORTAGE

**Wohnhäuser Ahad Ha'am 140,  
Tel Aviv**

Tami Elinav, Tel Aviv

ULRICH J. BECKER

24



## PARKMODULE

Green Parking

30



## Acht Quadratmeter zuviel

In Deutschland leben 75 Prozent aller Menschen in urbanen Strukturen. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren verstärken und ist dem demografischen Wandel und der Intention geschuldet, bald und möglichst viel Energie, die für Gebäude in diesen aufgewandt wird, einzusparen.

Gleichzeitig trägt ein Wohnungsförderungs-, Sanierungs- oder Entwicklungsprogramm nach dem anderen dem fehlenden innerstädtischen Wohnraum Rechnung und führt endlich zu sichtbaren Investitionen im Wohnungsbau.

Damit geht die politische Tendenz hin zu einer veränderten Mobilität einher, die vielleicht mit Elektroautos, vielleicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit Sharing-Modellen umgesetzt werden soll. Der politische Wille eilt dem gesellschaftlichen dabei weit voraus. Ganz sicher jedoch bleibt der Wunsch nach individueller Mobilität und deren Realisierung noch lange Bestandteil unseres Lebens.

Die innerstädtische Verdichtung des Wohnens korrespondiert deswegen, ob wir es wollen oder nicht, mit einer Erhöhung des Individualverkehrs, der in erster Linie mit Autos verwirklicht wird. Aus diesem Grund brauchen wir kreative Lösungen für Stellplätze außerhalb des öffentlichen Raums. Denn dieser sollte zukünftig eine viel größere Aufenthaltsqualität jenseits der parkraum-optimierten Stadt bieten. Autos – zumindest solange sie nicht fahren – gehören in den Keller, in die Tiefgarage oder in ein Parkhaus. Aber nicht in den öffentlichen Raum: Schließlich okkupiert jedes einzelne Auto mindestens acht Quadratmeter unseres gemeinsamen Platzes.

BORIS SCHADE-BÜNSOW, CHEFREDAKTEUR BAUWELT

# Making-of: Otto Wöhr GmbH

AUTOREN: FRANZISKA WEINZ, CHRISTIANE FATH  
FOTOS: KLAUS MELLENTIN



**Stapeln, verschieben, bewegen –  
kurz: ein dreidimensionales Puzzle**

Wöhr-Fertigung: Hoher technologischer Standard  
der Maschinenausstattung und qualifizierte Mitarbeiter  
sichern Qualitätsansprüche



Kaum eine andere Sparte verändert sich zurzeit so sehr wie die Automobilbranche: Das Umweltbewusstsein steigt und Menschen suchen neue Arten der Mobilität. Heutzutage werden Handys oder Tablets dem Auto als Statussymbol vorgezogen. Nur wenige Angehörige der jungen Generation besitzen ein eigenes Auto, viel beliebter und günstiger sind Carsharing, Mitfahrzentralen oder Fernbusse. Automobilhersteller fürchten ein Umdenken ihrer Kunden vom Prinzip des Besitzens zu dem des Teilens. Durch den Einsatz immer neuer Technologien, alternativer Kraftstoffe, strombetriebener Motoren oder umweltfreundlicher Herstellungs- und Entsorgungskonzepte, kurz einer immer nachhaltigeren Mobilität versucht die Branche dem Absatzrückgang entgegenzusteuern. Doch Verkehrsplaner träumen gerade von dieser Variante – einer Variante des Teilens, bei der man ganz einfach per Handy auf alle Mobilitätsangebote Zugriff hat. Dies ist die sogenannte One-Touch-Mobility: Der Kunde kann aus dem Dienstleistungsverbund aller Verkehrsmittel wie Carsharing, Bikesharing, Park and Rail und ÖPNV je nach Notwendigkeit und Laune bequem und schnell wählen. Im Detail würde dies zum Beispiel bedeuten, einer gewissen Anzahl an Wohneinheiten einen Pool an vorzugsweise Elektrofahrzeugen zur Verfügung zu stellen, die im Parkmodus aufgeladen und von einem externen Service gewartet werden. Zusätzlich würden weitere Sharing-Dienstleister eingebunden werden. So kann sich jeder Bewohner ohne große Investition zu jeder Zeit ein Fortbewegungsmittel seiner Wahl mieten.

Wie auch immer die Zukunft der Mobilität aussehen wird, es steht fest, dass die Tendenz eher zur autofreien als zur autogerechten Stadt geht. Der Verstärterungsgrad nimmt weltweit zu. Eine relevante Frage ist daher, wie trotz des Zuwachses den Bewohnern Stadtraum zurückgegeben werden kann. Die Zahl der Autos wird wahrscheinlich nur langsam zurückgehen, eher wird sich das Nutzerverhalten ändern. Doch der Platz für Parkraum kann schon jetzt optimiert werden. Genau hier knüpft die Firma Otto Wöhr GmbH mit ihren Produkten an. Seit 50 Jahren entwickelt sie qualitativ hochwertige, voll-

automatische Auto-Parksysteme für kleinstmögliche Grundflächen und bietet inzwischen mit über 30 Produktserien die größte eigene Produktpalette weltweit. Das Konzept des Green Parking ist dabei das Leitmotiv des Unternehmens: Je komprimierter die Flächen für das Parken sind, desto mehr Platz bleibt für öffentliche oder begrünte Flächen, für den Stadtraum an sich. Durch automatisierte Anwohnergaragen wird eine Alternative zum Parken auf der Straße geschaffen und die lästige Parkplatzsuche hat ein Ende. Das Konzept unterstützt zugleich die Generation der Elektroautos und hilft so, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken: Direkt an den Ladestationen geparkt, können die Fahrzeuge nachts zu günstigen Tarifen aufgeladen werden. Gleichzeitig ist das Modell sehr wirtschaftlich, da wenige Ladestationen für eine große Anzahl von Autos nutzbar sind. Mit Parksystemen wie denen von Wöhr kann man Parkraum maximal verdichten. Dabei basiert alles auf dem Grundprinzip des Verschiebens, Stapelns, Zusammenrückens, Auseinanderschiebens, Anhebens und Absenkens – eine Art dreidimensionales Puzzle. Die Parksysteme sind dabei individuell an den Nutzerkreis anpassbar, etwa für Dauerparker, öffentliches Parken und Valet-Parking.



162 Stellplätze auf Doppelstockgarage Typ 100, Zittelstraße, München, Baujahr 1962

Auch für Einfamilienhäuser, Gewerbebauten, Hotels oder Sanierungsprojekte gibt es maßgeschneiderte Angebote. Sie können als alleinstehende Systeme, als Ergänzung zu freiem Parken oder auch als absolute Sonderlösung entwickelt werden. All diese Parksyste me wurden in dem Familienunternehmen über Jahrzehnte selbstständig entworfen, konstruiert und immer wieder optimiert. Schon 1959 entwickelte Otto Wöhr, mitten in den Zeiten des Wirtschaftswunders und der autogerechten Stadt, sein erstes Parksyste m und traf damit den Puls der Zeit. Allerdings führte er seine Überlegungen gegensätzlich zu den überdimensionierten Flächenvorstellungen der Vertreter der autogerechten Stadt fort. Otto Wöhr experimentierte schon damals mit innovativen Strukturen auf kleinster Grundfläche. Nur drei Jahre später wurde in München bereits ein großes Projekt mit 162 Stellplätzen auf Doppelstockgaragen in der Zittelstraße montiert. 1964 zog das Unternehmen von Korntal an den heutigen Standort in Friolzheim nahe Stuttgart. Sein Sohn Wolfgang Wöhr wurde 1973 Geschäftsführer.

Er konzentrierte sich fortan auf den Geschäftsbereich „platzsparendes Parken“ und erweiterte die Produktpalette kontinuierlich. Weil spezielle Grundstückszuschnitte und Gebäudeplanungen immer individuellere Lösungen für verdichtetes



Mit dem High-End Rohrlaser lässt sich ein breites Teilespektrum abdecken und ein innovatives Anwendungsfeld beim Laser-Rohrschneiden erschließen.

Parken verlangten, wurde eine Vielzahl von Systemen entwickelt, mit denen sich Autos nicht nur stapeln und platzsparend verschieben, sondern auch automatisch wie in einem Hochregallager einparken lassen. Parallel zur Entwicklung weiterer Produkte erfolgte der Ausbau eines flächendeckenden und leistungsfähigen Kundendienstnetzes, um einen schnellen Service und eine kostengünstige Wartung der Systeme zu garantieren. So werden heute noch Ersatzteile für Parksyste me geliefert, die über 40 Jahre in Betrieb sind, und Eigentümer zur bestmöglichen Instandhaltung und Sanierung beraten und betreut. In dieser Ausgabe des Bauwelt-Specials Parken<sup>3</sup> stellen wir zwei Parksyste me der Firma Wöhr vor: Den neuen Slimparker aus dem Sanierungs- und Revitalisierungsprojekt in Tel Aviv und den Combilift, der in den Berliner Neubauprojekten zum Einsatz kam – diese werden in den jeweiligen Architekturreportagen erläutert.

Waren anfangs Systeme mit geneigten Plattformen gefragt, um mit Hilfe der damaligen Fahrzeugprofile Einbauhöhe und Grubentiefe zu sparen, wurde ab 1976 der Parklift 412 mit waagrecht en Plattformen angeboten. Damit wurde ein leichtes Ein- und Ausparken sowie ein komfortableres Ein- und Aussteigen ermöglicht. Zum unabhängigen Parken in zwei Ebenen



Für die Herstellung von Parksyste men stehen CNC-Blecbearbeitungsmaschinen für große Arbeitsbereiche zur Verfügung.

übereinander war eine Grube und vergrößerte Einbauhöhe erforderlich. Für Projekte, in denen das Stapeln der Autos wegen einer eingeschränkten Höhe nicht möglich war, wurden verschiebbare Parkplatten entwickelt, um zusätzliche Stellplätze in mehreren Reihen hintereinander zu schaffen. Der Combi-

## „DABEI BASIERT ALLES AUF DEM GRUNDPRINZIP DES VERSCHIEBENS, STAPELNS, ZUSAMMENRÜCKENS, AUSEINANDERSCHIEBENS, ANHEBENS UND ABSENKENS.“

lift 543 ist eine Weiterentwicklung beider Systeme und bietet mit der Kombination aus Lift- und seitlicher Verschiebewegung drei Parkebenen übereinander auf nahezu gleichem umbauten Raum. Das System funktioniert ähnlich einem Verschiebepuzzle: Bei mehreren Parkboxen nebeneinander ist ein Leerplatz in der Einfahrtsebene angeordnet. Für die Stellplätze auf der oberen Ebene werden die Stellplätze in der Einfahrtsebene seitlich so verschoben, dass der Leerplatz unter dem angewählten Stellplatz der oberen Ebene steht. Dann wird der angewählte Stellplatz in die Parkposition abgesenkt. Genauso lassen sich auch die Stellplätze aus der unteren Ebene auf Einfahrtsebene anheben. Hier gibt es keine zentrale Einfahrt, sondern jede Parkbox hat eine Ein- und Ausfahrt zu den drei übereinander angeordneten Stellplätzen. Parklift- und Combiliftsysteme sind für gleichbleibende Nutzer konzipiert, für Eigentümer, Mieter oder Mitarbeiter, die jeden Tag auf dem gleichen Stellplatz parken. Sie können in die Nutzung des Systems eingewiesen werden und besitzen einen Schlüssel oder Chip zur Bedienung ihres Stellplatzes.

Im Gegensatz dazu sind die Multiparker die komplexesten Parksyste me von Otto Wöhr GmbH und ein in sich abgeschlossenes System mit einer zentralen Einfahrt. Das Auto wird lediglich vom Fahrer abgestellt, den Rest übernehmen die ma-



Mit dem Multiparker 740 wurden in der automatischen Anwohnergarage unter der Donnersberger Straße in München 284 Stellplätze geschaffen.

schinenähnlichen Anlagen. Für Großprojekte ausgelegt, funktionieren sie als eine Art Hochregal, in dem Fahrzeuge automatisch auf der x-, y- und z-Achse über den kürzesten Weg mithilfe sogenannter Shuttles zu einem freien Stellplatz bewegt werden. Im Vergleich mit einer herkömmlichen Rampengarage finden in einem Multiparker zwei- bis dreimal so viele Fahrzeuge Platz. Durch die maschinelle Steuerung lassen sich auch Geschosse nutzen, die über Rampen gar nicht zugänglich wären. Auf diese Weise bieten die automatischen Parkgaragen Platz für mehrere Hundert Autos. Dabei kann das System ober- oder unterirdisch und wahlweise mit vertikaler oder horizontaler Ausrichtung der Geschosse verbaut werden. Diese automatischen Parksyste me sind für Kurzzeitparker, Besucherstellplätze und öffentliche Garagen geeignet.

Tel Aviv nimmt in der Entwicklung der autofreien Stadt eine Vorreiterrolle ein: In einem Investitionsprogramm genehmigt die Stadt Hauseigentümern eine Aufstockung von bis zu zwei Geschossen, wenn sie fern vom Straßenraum Strukturen oder Systeme für die jeweils nötige Anzahl an Parkplätzen vorhalten. Fünf solcher Projekte sind bereits verwirklicht und mehrere Folgeprojekte sind in der Planungsphase.



Die großen Mieteinheiten des Hackeschen Quartiers grenzen sich durch eine individuelle Fassadengestaltung voneinander ab und orientieren sich so an der städtebaulichen Körnung der Umgebung.

## Hackesches Quartier: Dresscode der Stadt

AUTOR: MICHAEL KASISKE  
FOTOS: S. 8, 14 QUABBE + TESSMANN, S. 9 UDO HESSE,  
S. 11, 13 STEFAN MÜLLER

Projektreportage mit Müller  
Reimann Architekten, Berlin



**N**eben der Berliner S-Bahnstation Hackescher Markt ist ein neues städtisches Quartier errichtet worden. Dass an seiner Stelle bis 2007 Brachland gewesen ist, kann sich kaum jemand vorstellen, der es heute auf dem Weg zum Roten Rathaus durchkreuzt. Die unterschiedlich gestalteten Fassaden lassen von außen nicht erkennen, dass es sich um ein einziges großes Projekt handelt, in dem hohe Ansprüche an Ökonomie, Funktionalität und Ökologie eingelöst wurden, von den Dachgärten bis hinunter zu den Tiefgaragen.

In Berlin ist die Diskussion bislang nicht beendet, ob ein neues innerstädtisches Gebiet ein Stück Stadt simulieren soll. Eine Antwort bietet das „Hackesche Quartier“, das sich mit seiner Fläche von rund 10.000 Quadratmetern rasch in das Gewebe der Straßen und Wege eingefügt hat. Auf mehreren zusammengelegten Grundstücken hat die IVG Immobilien AG einen zentral gelegenen Bürostandort mit einem Apartmenthotel entwickelt.



Lageplan des Hackeschen Quartiers

Der Planung ging 2007 ein Gutachterverfahren voran. Auf der Grundlage des gewählten städtebaulichen Masterplans vom Team Graetz Nöfer Tyrra wurden die drei Architekturbüros Weinmiller, Grüntuch Ernst und Müller Reimann mit dem Entwurf einzelner Gebäude beauftragt. Müller Reimann übernahmen zusätzlich die Gesamtplanung und -koordination, wozu auch die Planung der beiden Untergeschosse gehörte, die weitgehend unabhängig von den oberirdischen Gegebenheiten funktionieren.

## „DAS HACKESCHE QUARTIER IST EIN VORPOSTEN FÜR DIE GEWACHSENE STADT.“

Die Aufteilung in ablesbare Häuser ist nicht allein gestalterisch begründet. Zum einen wünschten die drei großen Mieter eine eigene Adresse, zum anderen lassen sich abgeschlossene Bürohäuser leichter in kleinere Einheiten gliedern, die zusammen eine klar abgegrenzte Infrastruktur nutzen. Ihre Größe orientierte sich an der städtebaulichen „Körnigkeit“, die das Gebiet um den Hackeschen Markt nördlich des S-Bahn-Viadukts prägt.

Gegenüber den Plattenbauten am Alexanderplatz, die dem Quartier ihre Rückseite zuwenden, ist das Hackesche Quartier ein Vorposten für die gewachsene Stadt. In den Straßenräumen bildet sich das ab, was man den „Dresscode der Stadt“ nennen kann. Da es sich, abgesehen vom Apartmenthotel, stets um Büronutzung handelte, haben die Architekten das Äußere im Gespräch mit den Nutzern – auch im Sinne des jeweiligen Marketings – entwickeln müssen. Dabei entstanden schon aufgrund der ausgewählten Materialien Ziegelstein, Keramik und Metall sowie Glas vielfältige Fassaden.

So hat das Gebäude für einen Berliner Gasversorger am Henriette-Herz-Platz eine extrem starke vertikale Gliederung. Nur



Einer der drei großen Mieter des Hackeschen Quartiers ist die Werbeagentur Scholz & Friends am Litfaß-Platz.

damit konnte es gelingen, die durch den Städtebau vorgegebene Geometrie mit einer abgeknickten Ecke und einer großen Rundung innerhalb eines Formenkanons zu bewältigen. Aufgrund der hervortretenden Lisenen wirkt die Front von der Seite betrachtet nahezu geschlossen, wodurch der Straßenraum betont wird; frontal gesehen dominieren die offenen Glasflächen. Die Wahl des Backsteins ist eine Referenz an den gegenüber liegenden S-Bahnhof Hackescher Markt, eine der ältesten noch erhaltenen Stationen Berlins.

Der auf der anderen Seite des Quartiers, am Litfaß-Platz liegende Sitz der Werbeagentur Scholz & Friends unterscheidet sich nicht nur äußerlich von der Umgebung. Das Haus sollte das Selbstverständnis des international agierenden Kommunikationsunternehmens als „Orchester der Ideen“ abbilden. Im Gespräch entstand der Begriff „Konzerthaus“, der in die Idee vom achtgeschossigen Atrium als „zentrale Bühne“ mündete. Darauf beziehen sich alle Bereiche bis hin zum Schrebergarten auf der Dachterrasse.

Die Fassade erweist mit Fensterbändern den durch den Krieg zerstörten innerstädtischen Geschäftshäusern der 1920er Jahre ihre Referenz. Die Bänder werden jedoch in den Innenraum gezogen und setzen sich im Atrium als Verkleidung der Brüstungen fort. Mit dieser gestalterischen Verschränkung wird das Haus zum Teil des Quartiers, entsprechend dem Anliegen der Agentur, dass ihre Mitarbeiter Teil des städtischen Lebens sind. Umgekehrt kann die Öffentlichkeit bis ins Atrium treten, wo weißer Terrazzo als Bodenbelag und Verkleidung der Tresen für eine unaufgeregte Stimmung sorgt.

## „INNERHALB DES HAUSES WIRD BEWEGUNG ZUR KOMMUNIKATION.“

Innerhalb des Hauses wird Bewegung zur Kommunikation: Kein Flur endet als Sackgasse, gemeinschaftlich genutzte Bereiche wie Küchen liegen weit auseinander. Die flexibel organisierten Büros haben komplett verglaste Wände, was zu einer extrem offenen Arbeitsatmosphäre führt. Lediglich die Besprechungsräume befinden sich in geschlossenen Kuben, die über bündig in die Wand eingelassene „Tapetentüren“ erschlossen werden.

Auch für die Innengestaltung machte Scholz & Friends klare Vorgaben. Statt auf die üblichen abgehängten Rasterdecken schaut man auf schalungsrohe Betonoberflächen. Die gesamte Technik, etwa die Verkabelung, die Zuleitungen für die Sprinkleranlage und die Lüftungsrohre, wurden in einem rund 25 Zentimeter hohen Bodenaufbau untergebracht. Darüber liegt Eichenholzparkett, das zur Homogenisierung der Oberfläche dient und auch als Verkleidung für Tresen in den Gemeinschaftszonen eingesetzt wird.

Der Freiraum des Quartiers, der von Topotek 1 konzipiert wurde, ist auch durch die wichtige Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und Tram längst ein sehr belebter öffentlicher Raum geworden. Der Litfaß-Platz war als unbebaute Fläche

vorgegeben, da sich unter ihm als archäologisches Denkmal die Reste der Garnisonskirche befinden. Sein Bodenbelag aus weißem Beton korrespondiert mit dem Terrazzo in der Lobby des Hauses von Scholz & Friends.

Unentdeckt bleiben die beiden Untergeschosse, die den Technikzentralen und dem Parken dienen. Aufgrund der Nähe zur Spree musste der unter Straßenniveau befindliche Raum so

**Bei der Konzipierung des Hackeschen Quartiers haben wir uns an der gewachsenen Stadt nördlich des S-Bahn-Viadukts orientiert: an ihrer Parzellenstruktur, ihren klaren Straßenräumen, der eindeutigen Adressenbildung, den für Berlin typischen Fassadenstrukturen. Obwohl es sich um ein reines Geschäftsquartier handelt, bewegen sich die Passanten nun dort mit großer Selbstverständlichkeit. Diesen Wandel von der Kehr- zur Schauseite des S-Bahnhofs hätte vor sieben Jahren kaum jemand erwartet. Damit haben sich die langen Diskussionen über die städtebauliche Grundordnung und Gestaltung gelohnt. Hinsichtlich der Architektur war die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Architekten und insbesondere mit der Werbeagentur Scholz & Friends für uns herausfordernd und Gewinn gleichermaßen. Die genauen Vorstellungen der führenden Köpfe der Agentur von ihrer zukünftigen Arbeitsweise führten zu einem Haus, das im Inneren ein großes öffentliches Atrium bietet und den Mitarbeitern dennoch ein konzentriertes Arbeiten ermöglicht. Die besondere Raumatmosphäre wird durch ausgesuchte Materialien wie schwarz emailiertes Glas, silberne Aluminiumprofile, weißen Terrazzo und Eichenholzböden unterstützt.**

**PROF. IVAN REIMANN, BERLIN**

hoch wie möglich liegen und entsprechend effizient ausgenutzt werden. Von den 300 Stellplätzen wurden deshalb 76 in zwei Combiliften untergebracht, die ein doppelgeschossiges Parkieren in zwei hintereinander liegenden Reihen ermöglicht. Was zunächst eng klingt, ist tatsächlich äußerst bequem: Eine gewünschte Parkplatte der unteren Ebene wird über codierte Schlüssel der Nutzer angewählt und kann auf



Die horizontalen Bänder der Fassade ziehen sich als Brüstungen der einzelnen Geschosse bis in den Innenraum des achtgeschossigen Atriums.



Die Besonderheit der Combilift-Systeme 551 und 552 ist ihre Durchfahrbarkeit und die Möglichkeit, die Stellplätze hinter- und übereinander anzuordnen.

der Fahrerseite über den links freigestellten Stellplatz erreicht werden. Die Plattformen der oberen Ebene haben links auf der Plattform einen breiten Fußstreifen. Die Stellplätze werden von Mitarbeitern der Firmen im Gebäude genutzt. Als „gleichbleibende Nutzer“ verfügen sie über einen codierten Schlüssel mit dem sich ihr Stellplatz anwählen und bereit stellen lässt. Alle Stellplätze können auch bei der 2-reihigen Anordnung unabhängig voneinander genutzt werden: in der Einfahrtsebene ist in der vorderen und hinteren Reihe jeweils ein Leerplatz angeordnet. Damit lassen sich die Stellplätze so verschieben, dass sich der Leerplatz unter einem angewählten OG-Stellplatz befindet und dieser abgesenkt werden kann, oder als Zufahrt in die hintere Stellplatzreihe dient. So lassen sich auf einer Fahrgassenseite 4 Stellplatzreihen erschließen.

Schon der äußere Eindruck der städtischen Geschäftshäuser vermittelt, dass das Hackesche Quartier gemäß seiner Lage deutlich über die üblichen Standards hinausgeht. In der einzelnen Betrachtung bleibt es faszinierend, wie hier mannigfaltigen Ansprüchen gestalterisch so entsprochen wurden, dass sie im Alltagsleben aufgehen.

#### Architekten

Müller Reimann Architekten | Berlin  
www.mueller-reimann.de

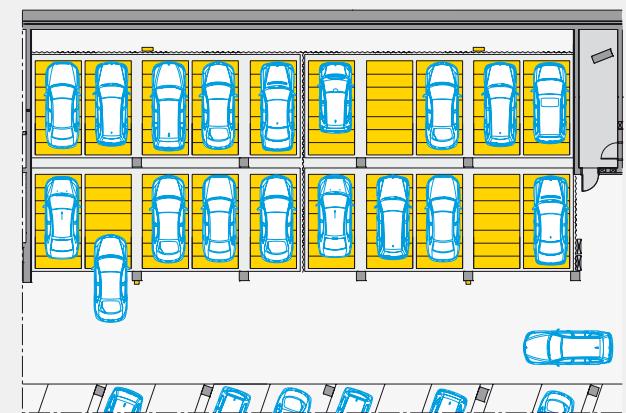
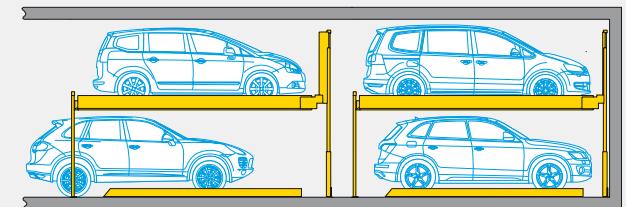
#### Produktinformationen

Wöhr Combilift 551/Combilift 552 für 76 Stellplätze



#### Projekte (Auswahl)

2012 Umbau und Sanierung der Landeskreditbank, Karlsruhe  
2012 Restaurierung Anatomisches Theater, Berlin  
2011 Neubau Hauptverwaltung GASAG, Berlin  
2009 Restaurierung und Umbau Pathologisches Institut Humboldt Universität, Berlin



Hintereinander-Anordnung der Parksysteeme Combilift 551/552



Zwischen den beiden Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss befindet sich die Einfahrt zur Tiefgarage, die nur durch den waagerechten Einschnitt in der Fassade zu erahnen ist.



## Bewegung trotz Enge

AUTORIN: FRANZISKA WEINZ  
 FOTOS: S. 16, 19, 20 PATRICIA PARINEJAD; S. 17 PAUL GREEN,  
 S. 22 LINKS LUDGER PAFFRATH, S. 22 RECHTS QUABBE + TESSMANN

**Projektreportage mit  
 Jürgen Mayer H. Architekten**

**D**as Apartmenthaus in der Johannisstraße 3 ist das erste Projekt von Jürgen Mayer H. an seinem Wohn- und Arbeitsort Berlin, und wie immer schafft er es auch hier, sich aus der Masse hervorzuhobeln. Der Gewinner des 2010 erstmalig vergebenen Audi Urban Future Awards „A.WAY“ geht davon aus, dass der Individualverkehr in den Städten zukünftig kaum noch eine Chance hat. Vor allem im hochfrequentierten Berlin-Mitte ist ein fester Stellplatz für das eigene Auto heute aber noch unverzichtbar.

Biegt man von der belebten Friedrichstraße direkt hinter dem Friedrichstadtpalast in die Johannisstraße ab, ändert sich einiges: Der Lärm verhallt, die Straße wird deutlich schmaler, es brechen große Brachen zwischen den Gebäuden auf, und die Baustile vermischen sich. Die Kalkscheune aus dem 19. Jahrhundert, der Friedrichstadtpalast aus den 80er Jahren, eine Reihe von unscheinbaren Neubauten und der Blick auf die Ruine des ehemaligen Tacheles – wie soll man als Architekt den eigenen Entwurf in solch ein Umfeld integrieren? Jürgen Mayer H. Architekten setzen auf Individualität. Dank des mutigen Bauherrn Stefan Höglmaier von der Euroboden GmbH ist es ihnen in der „JOH3“ gelungen, die sonst oft strikte Berliner Blockrandbebauung neu zu inszenieren: Ein Vorder- und Hinterhaus oder gar ein Quergebäude gibt es hier nicht. Vielmehr breitet sich das hochwertig ausgestattete Apartmenthaus mit 21 Wohnungen und zwei Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss wie eine Landschaft über das Grundstück aus.

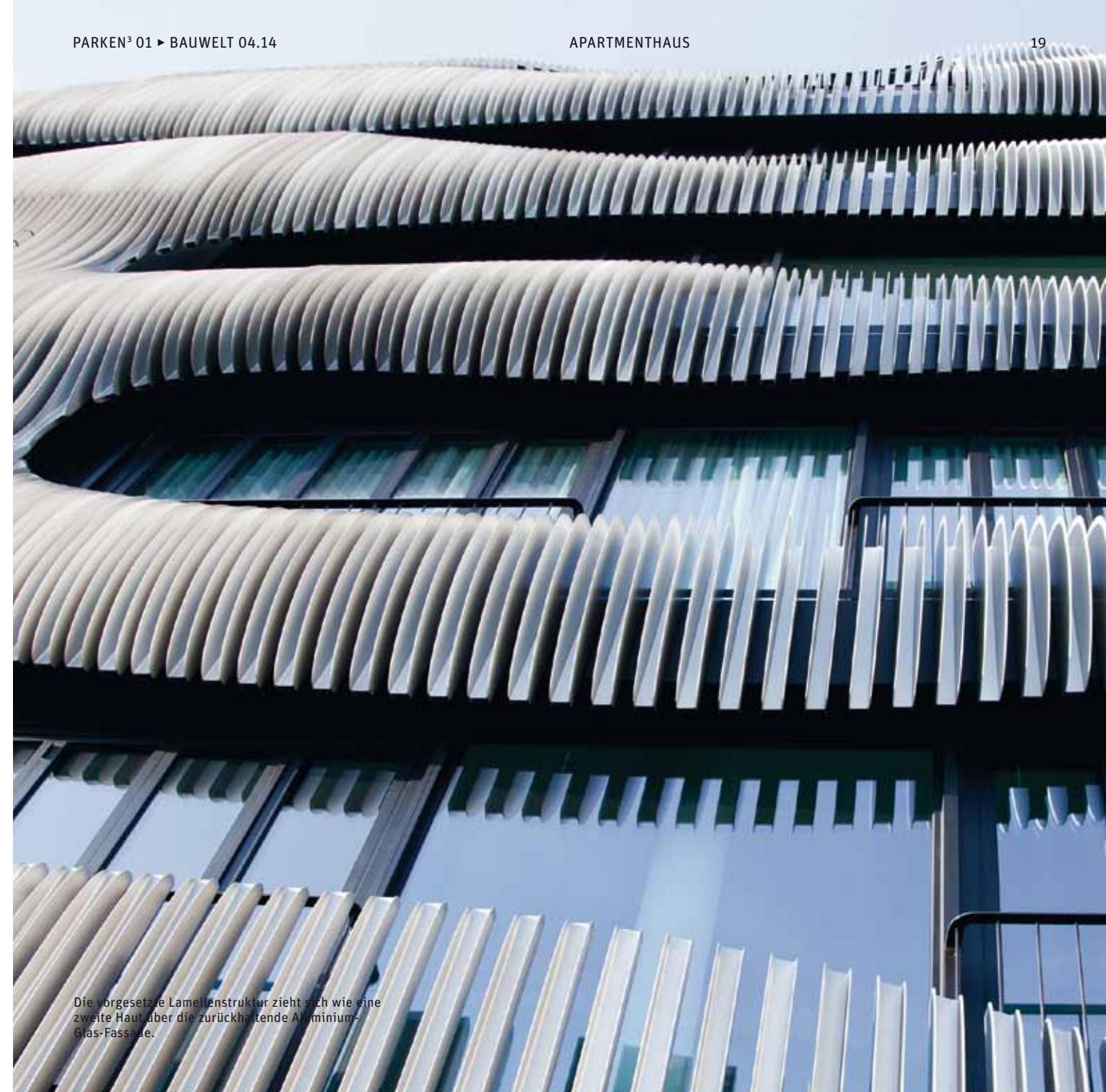
Von der östlichen Brandwand ausgehend zieht sich ein Einschnitt in die Gebäudekubatur wie eine Art Atrium über alle Geschosse. Die Funktionseinheiten der Wohnungen sind diesem Innenhof zugeordnet und werden so belichtet. Nach Süden zum Hinterhof öffnet sich das 2012 fertiggestellte Gebäude mit großzügigen Balkonen. Den Architekten war es wichtig, dieses innerstädtisch verdichtete Gebiet gezielt mit landschaftlichen Elementen aufzulockern und gleichzeitig

einen geschützten Rückzugsort zu schaffen. Darauf aufbauend entwickelten sie ein Leitdetail, das beide Aspekte vereint: organisch geschwungene Lamellen, deren Form den Landschaftsgedanken fortführt und die zugleich die Privatsphäre der Bewohner schützen.

Den Hintergrund für die vorgesezte Lamellenfassade aus Edelstahl bildet die zurückhaltende Aluminium-Glas-Fassade, bestehend aus geschosshohen Festverglasungen, schmalen Öffnungsflügeln und dunkelbraunen Aluminiumpaneelen. Jede Lamelle setzt sich aus einem quadratischen Hohlprofil zur Stabilisierung und zwei CNC-gefrästen Seitenflächen zusammen, die in der Tiefe bis maximal 35 cm variieren und so eine wellenartige Bewegung in der Fassade erzeugen.

### „PARKSYSTEME SPAREN RAUM UND SIND ÄUSSERST EFFEKTIV.“ JÜRGEN MAYER H.

Die sieben Geschosse des Gebäudes wirken auf den ersten Blick unangemessen, orientieren sich allerdings an den anderen Neubauten entlang der Straße. Der Senat verlangte trotzdem eine seitliche Abtreppe zugunsten der benachbarten, dreigeschossigen Kalkscheune. Geschickt kaschiert die gewellte Fassade den dadurch entstehenden Knick und die Schräge in den oberen beiden Geschossen. Die Formensprache der identitätsstiftenden Fassade findet sich in anderer Weise auch im Inneren des Hauses wieder. Der Eingang ist schnell zu finden, hier biegen sich die Lamellen wie ein Willkommensgruß nach innen. Schon im Flur fällt der Blick auf das organisch geformte Atrium mit hochgewachsenen Bambuspflanzen. Auch in den unterschiedlich geschnittenen Wohnungen trifft man auf geschwungene Formen. Besonders auffällig sind die in den Boden eingelassenen Sitzlandschaften, die sich in den darunterliegenden Wohnung abzeichnen. Aufgrund der bereits erwähnten Enge der Straße und Dichte der geplanten Bebauung mussten die Architekten eine Lösung



Die vorgesezte Lamellenstruktur zieht sich wie eine zweite Haut über die zurückhaltende Aluminium-Glas-Fassade.



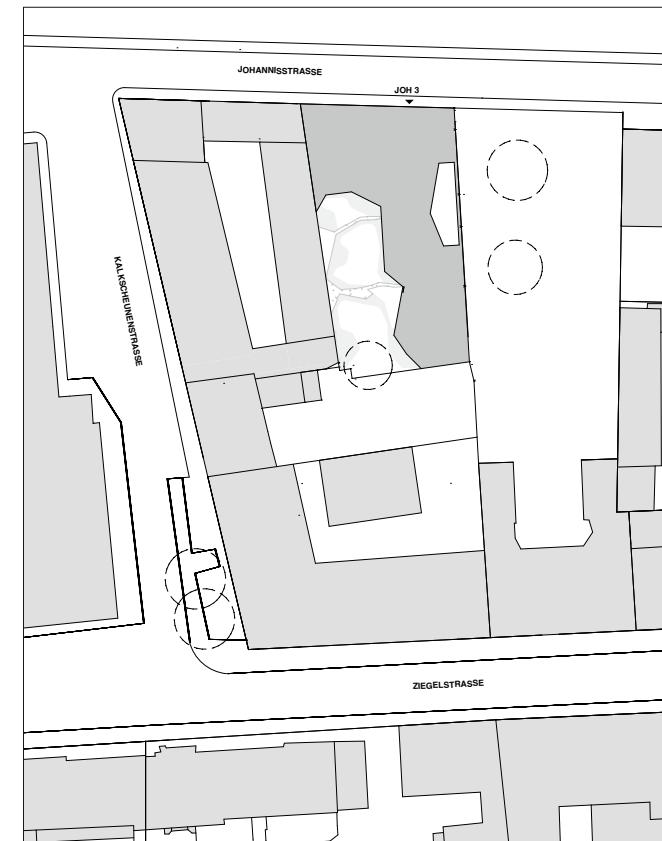
Direkt neben der Kalkschieune aus dem 19. Jahrhundert, die heute als Veranstaltungsort genutzt wird, steht das Wohnhaus JOH3 – ein Entwurf zwischen Baukörper und Skulptur.

finden, die geschosshohen Glasfronten der Fassade zu verdecken, ohne deren offenen Charakter zu sehr zu beeinträchtigen. Die skulpturale Lamellenfassade spielt dabei eine wichtige Rolle, denn sie dient als eine Art Filter und erzeugt ein Spannungsfeld zwischen Diskretion und Offenheit. Je nach Nutzung wird die Höhe der Lamellen im verglasten Bereich angepasst: Beispielsweise reichen die Lamellen vor den Schlafzimmern meist bis auf 1,10 Meter über Oberkante des Fertigfußbodens, die Glasfassade in den offenen Wohnbereichen bleibt dagegen oft unverdeckt. Auf der Südseite im Hin-

terhof dienen die Lamellen als Geländer für die Balkone. Nicht nur die Variation in der Höhe, auch die Lamellenkonstruktion an sich erhöht die Privatsphäre der Bewohner. Durch die Tiefe der Seitenflächen gewährt die Struktur einen ungestörten Ausblick, wenn man gerade davor steht, wirkt jedoch in jedem anderen Winkel auch im Hinterhof blickdicht.

**Zurzeit besteht urbane Mobilität aus einer Mischung aus ÖPNV und Individualverkehr, meist privaten PKW. Nach unserer Erkenntnis, beruhend auf den technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre, wird der Individualverkehr in den Ballungszentren jedoch immer weiter auf Carsharing-Systeme, Mobilitätsanbieter und den ÖPNV ausweichen. Ich persönlich habe in letzter Zeit das Radfahren für mich wieder entdeckt, vor allem weil in Großstädten wie Berlin Fahrradfahrer immer mehr gefördert werden, mit neu angelegten Radwegen und hierfür verkleinerten Fahrspuren. In unserer Studie zum Audi Urban Future Award 2010 „A.WAY“ gehen wir davon aus, dass es zukünftig in Ballungszentren kaum noch Privatfahrzeuge geben wird, in den ländlichen Gebieten aber sicherlich weiterhin. Ich denke, die Autoindustrie muss diesen Trend zwingend berücksichtigen und hier in Entwicklung und Angebot aktuell bleiben. Derzeit ist die Situation jedoch noch eine andere, bei JOH3 war es von vornherein klar, dass es hauseigene Stellplätze geben soll. Aufgrund der geringen Abmessungen für eine Parkgarage und der guten Erfahrung mit Parksyste-men in vorherigen Projekten haben wir uns schnell wieder für ein Parksystem von Otto Wöhr entschieden: Es spart Raum und ist äußerst effektiv.**

JÜRGEN MAYER H., BERLIN



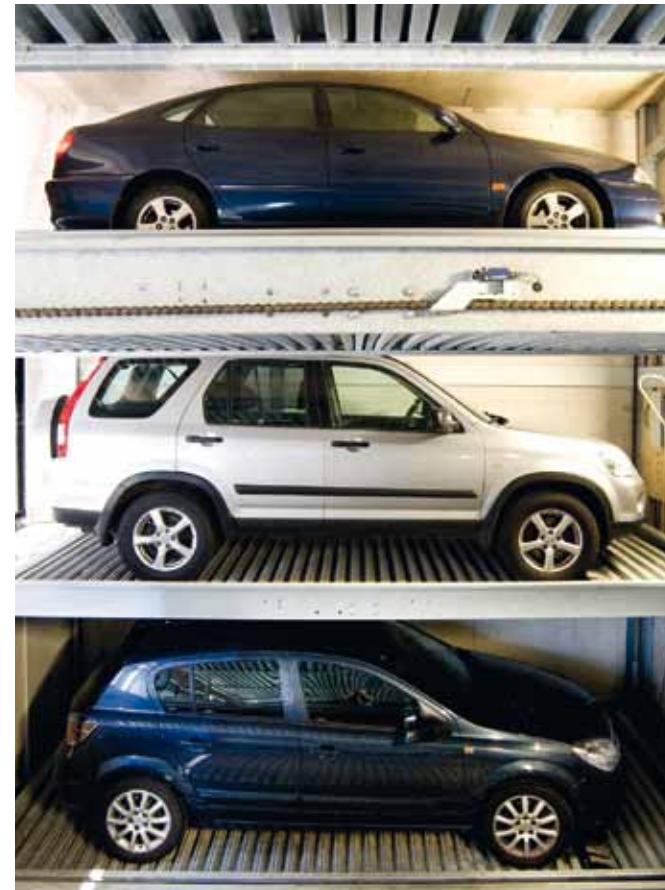
Lageplan

Dort wird die Sicht frei auf das „Dietrich-Bonhoeffer-Haus“, ein Hotel, dessen Fassade ebenso wie die beiden Brandwände des Gebäudes mit einem großmaßstäblichen Datenmuster in Beigetönen angelegt wurde. Die Lamellenstruktur wandert an der Brandwand vereinzelt weiter, um Rankpflanzen als Kletterhilfe zu dienen. Der Hinterhof wurde zusammen mit dem Landschaftsarchitekten Klaus Wiederkehr entworfen.



Nach Süden öffnet sich das Gebäude zum begrünten Hinterhof mit großzügigen Balkonen. Die Lamellenstruktur bildet Fassade und Geländer.

Durch die Anordnung der Tiefgarage, die oberirdisch in den Hof hineinragt, ist der Hof klar gegliedert. Die privaten Gärten, die den Erdgeschosswohnungen zugeordnet sind, treppen sich mit zwei Plateaus ab. Dies trägt sehr zum mäandrierenden Landschaftscharakter bei und verstärkt den Eindruck, das Gebäude bewege sich. Auf der Straßenseite versteckt sich die Einfahrt zur hauseigenen Tiefgarage hinter den Fassadenelementen und neben der Architekturgalerie AEA – Art et Architectures



Der Combilift 543 ermöglicht auf kleinster Grundfläche Stellplätze auf drei Ebenen.

so gut, dass eine zusätzliche Beschilderung unerlässlich wurde. Die Tiefgarage bietet mit einer Kombination aus freien Parkplätzen und dem verdichteten Parksystem Combilift 543 von Wöhr insgesamt 27 Stellplätze. Der Combilift ist dezentral organisiert und in einer Reihe über drei Ebenen konstruiert. Das geparkte Auto kann mithilfe eines Leerplatzes im System zur gewünschten Ausfahrt verlagert werden: Durch diesen Leerplatz können die Plattformen der Einfahrtsebene

waagrecht verschoben werden und ermöglichen so die vertikale Bewegung der darüber- und daruntergelegenen Ebene. Auf Grundlage dieses Verschiebepuzzle entlang zweier Achsen ist jedes Auto im System erreichbar. So kann trotz minimaler Grundfläche jedem Bewohner mindestens ein fester Stellplatz garantiert werden. Außerhalb des Gebäudes ist die Problematik des Parkens in der Innenstadt jedoch allgegenwärtig. Sogar die Brachen im Norden und Osten des Gebäudes werden als Parkflächen genutzt und sind weit entfernt von jeglicher Optimierung. Bislang bietet sich dadurch allerdings von den Wohnungen aus ein freier, wenn auch auto-reicher Blick auf die Stadt. Doch es stellt sich die Frage: Was passiert, wenn diese Freiräume bebaut werden? Die Brandwand nach Osten würde wieder geschlossen und die Lamellen im Norden auf eine harte Probe gestellt werden. Höchstwahrscheinlich würde „JOH3“ ein großes Stück an Qualität verloren gehen, denn die vorgesetzte Fassade schützt zwar vor Blicken von der Straße aus, vor einem direkten Gegenüber aber nur wenig. Bleibt zu hoffen, dass zukünftige Projekte sich an der vorhandenen Bebauung orientieren werden.

#### Architekten

Jürgen Mayer H. Architekten Berlin  
www.jmayerh.de

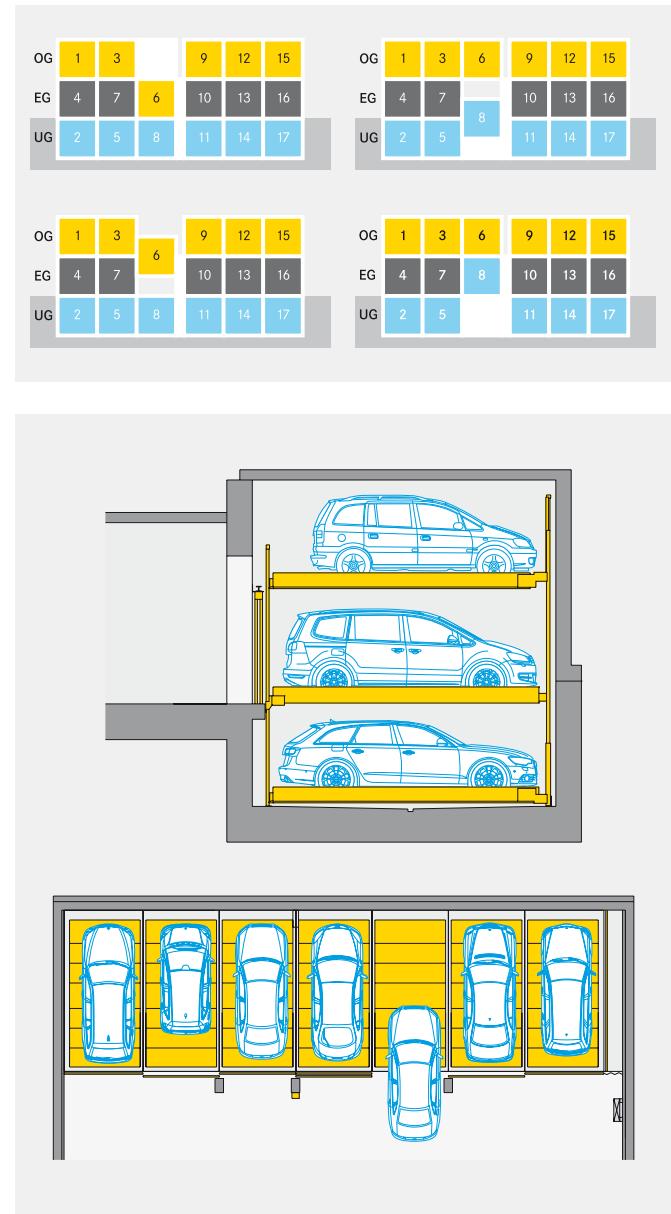
#### Produktinformationen

Wöhr Combilift 543 für 20 Stellplätze



#### Projekte (Auswahl)

2011 Metropol Parasol, Sevilla  
2007 Danfoss Universe, Nordborg  
2006 Mensa Moltke, Karlsruhe  
2002 Stadthaus, Ostfildern



Das Parksystem Combilift 543



Das Sanierungsprojekt in der Achad Ha'am-Straße liegt in der „Weißen Stadt“, die von der UNESCO unter Denkmalschutz gestellt wurde.



Projektreportage mit  
Tami Elinav, Tel Aviv

## Ohne Parknot: Parkautomat schafft Platz

AUTOR: ULRICH J. BECKER

FOTOS: S. 27 NOYA ZELTZER, S. 24, 28 QUABBE + TESSMANN

**T**el Aviv boomt, und das schon seit Jahren. Ununterbrochen schießen neue Wohn- und Bürotürme aus dem Boden. Nur die Nachfrage wächst noch schneller. Wohnraum wird immer teurer und Autofahrer verzweifeln schon lange bei der Suche nach einem Parkplatz. Zur gleichen Zeit versucht die Stadtverwaltung, eine ehrgeizige Restaurierung der von der UNESCO unter Denkmalschutz gestellten „Weißen Stadt“ voranzubringen. Jetzt wurde bei einem kleinen „Bauhaus“-Sanierungsprojekt im Tel Aviver Zentrum aus der Not eine Tugend gemacht: Eine junge Architektin, ein einfallsreicher Bauherr und ein deutscher Parksystem-Hersteller schaffen es, alles unter einen Hut zu bringen: zentrales, erstklassig restauriertes Wohnen ohne Parknot.

Ein eigener Parkplatz in der Mittelmeermetropole ist Gold wert, oder genauer 100–200 Euro im Monat. Der tägliche Tel Aviver Kampf um den Abstellplatz (80.000 Parkplätze für 330.000 Autos) ist in Israel längst legendär.

Tel Aviver reagieren reflexartig auf das Klappern von Autoschlüsseln oder auf Passanten mit schweren Tüten: Zeichen bald frei werdender Parkplätze. Aber so suchte man gestern. Mittlerweile haben die Tel Aviver längst das Smartphone zur besten Waffe im Kampf um den Parkplatz gemacht. Eine ganze Reihe von Applikationen hilft bei der Parkplatzjagd. Das Ziel: zeitnah einen Parkplatz aufspüren, am besten noch, bevor er frei wird. Eins ist klar: Parken in Tel Aviv ist mehr als ein weiteres Detail des Alltags.

Das hat auch die Stadtverwaltung verstanden und versucht, an allen Enden das Parkchaos einzudämmen. So ist seit 2011 ein großer, kostenloser Parkplatz inklusive Shuttleservice vor den Toren der Stadt in Hochbetrieb. Dazu baut die Stadt neue Parkhäuser, plant Straßenbahnen, bevorzugt Anwohner beim Parken und vieles mehr. Aber auch das Ausschöpfen der bestehenden Möglichkeiten stößt an seine Grenzen, und die Parknot verbessert sich nicht wirklich.

Dabei ist Tel Aviv eine dünn besiedelte Stadt, ursprünglich als anti-urbane Gartenstadt geplant, mit eher kleinen, alleinstehenden Häusern inmitten von Grün, keine Blöcke, keine Straßenfassaden, kaum Mischnutzung. Tel Aviv wurde bald eine zerstreute Stadt, die das Auto zum Muss machte, aber im schnellen Wachstum keinen Platz dafür ließ.

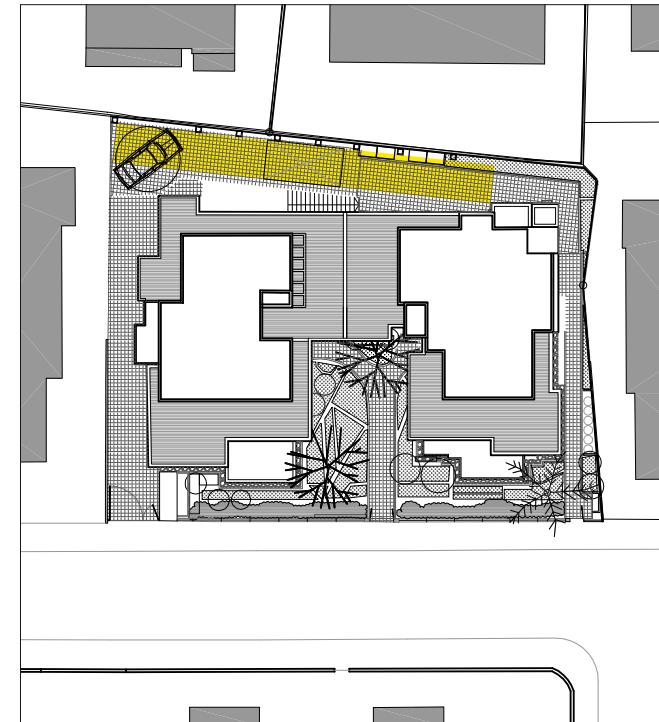
Als sich zu Beginn der 90er Jahre die Innenstadt in die Randbezirke leerte, erarbeitete die Stadt eine Reihe von Plänen, die im Zentrum Renovierungs- und Erweiterungsarbeiten ankurbeln sollten, um das teilweise marode Stadtbild zu verbessern, die Weiße Stadt zu erhalten und qualitativen Wohnraum zu schaffen.

Häuser im Zentrum, die im frühen Internationalen Stil erbaut wurden und von Israelis als „Bauhaus“ betitelt werden, konnten ihre meist drei Stockwerke auf fünf erweitern, wenn sie bestimmte Auflagen erfüllten. Eine davon war, jeder neuen Wohnung einen Parkplatz auf dem Grundstück zur Verfügung zu stellen.

## „PARKEN IN TEL AVIV IST MEHR ALS EIN WEITERES DETAIL DES ALLTAGS.“

Das Projekt in der Achad Ha'am-Straße liegt im Zentrum der Weißen Stadt. Die Geschichte des Hauses steht stellvertretend für die dortige Bebauung: In den 30er Jahren im „Bauhaus“-Stil errichtet, erfuhr die Architektur eine kurze Blüte, dann den zunehmenden Verfall der Bausubstanz, hinzu kamen diverse Anbauten sowie immer mehr Parkplätze vor der Eingangsfassade. 1994 wurde das Haus in den Renovierungsplan der Stadt integriert und wuchs um zwei Stockwerke, die jahrelang als unfertiger Rohbau stehen blieben.

2007 übernahm die junge Architektin Tami Elinav das Projekt. Sie hatte Erfahrung in denkmalgerechter Restauration alter Tel Aviver „Bauhäuser“, rekonstruierte nach halb verblichenen Photos, verwendete Details der Architekten aus den 30er Jahren und fügte der Architektur angemessene neue Fassaden



Lageplan

und Stockwerke hinzu. 2008 war die Restauration des Hauses nach strengen Denkmalsvorschriften fertiggestellt. Beide Treppehäuser wurden mit einem modernen Aufzug versehen. Der Bauherr und Eigentümer hatte es zunächst vorgezogen, die gesetzliche Strafe für das Nichthinzufügen von Parkplätzen zu zahlen. Er unterschätzte die Dominanz des Parkplatzes in Tel Aviv: Ohne Stellplätze konnten die neuen Wohnungen in bester Lage nicht verkauft werden. Es begann die Suche nach möglichen Parklösungen. Das Grundstück hat an den Seiten einen drei Meter breiten Streifen zwischen Gebäude und Grundstücksgrenze. Die größte freie Fläche, ein fünf Meter breiter Streifen hinter dem Haus, hätte maximal drei Parkplätze zu gelassen und auch das nur über eine zu eng dimensionierte



Das Gebäude im Bauhaus-Stil wurde nach strengen Denkmalsvorschriften saniert und um zwei Geschosse erweitert.

Zufahrt. Das Team kannte Parksysteme von Wöhr, kam aber mit den bestehenden Systemen nicht zum gewünschten Ergebnis. So entstand mit diesem Projekt das neue Parksystem „Slimparker 557“. Der von der Straßenseite abgewandte Seitenstreifen zwischen dem Gebäude und der Grundstücksgrenze zu den Nachbarhäusern durfte nicht überbaut, aber unterkellert werden. Das neue Parksystem mit einer im Boden versenkbaren Ein-/Ausparkstation ist im ungenutzten Zustand nicht sichtbar. Zum Einparken wird diese Station aus dem Boden angehoben. Das Auto wird eingeparkt. Der Nutzer steigt aus und lässt sein Auto per Knopfdruck im Boden verschwinden. Darunter wird die Parkpalette mit dem geparkten Auto vom Vertikallift aufgenommen und in Längsrichtung in eine

der 4 übereinander angeordneten Regalebenen geparkt. Zum Ausparken wird der richtige Stellplatz mit Hilfe eines Transponder-Chips ausgeparkt. So konnten 15 Stellplätze unterhalb des schmalen Seitenstreifens des Gebäudes geschaffen werden. Weil die enge Zufahrt zurück zur Straße nur in Vorwärtsrichtung zugelassen wurde, lassen sich die Autos mit einer in der Grundstücksecke angeordneten Drehplatte auf kleiner Fläche in die gewünschte Richtung drehen.

Eine der Herausforderungen beim Planen von Bauerweiterungen ist es, ein angemessenes architektonisches Statement abzugeben, ohne das Bestehende zu entwerten. Im Idealfall sollte ein Anbau bereichern, aber mit einem gewissen Twist. Bei dieser Renovierung mussten wir zum einen das ganze Haus studieren, zum anderen versuchen, den halbfertigen, massiven Aufbau aus den 90ern abzuschwächen, der viele Jahre leer stand und heruntergekommen war. Wir entschieden uns gegen die Fortsetzung des postmodernen Rohbaus und für eine andere Entwurfslösung, nachdem wir historisches Material über den ursprünglichen Architekten Rappaport gesammelt und Möglichkeiten der Rekonstruktion von Originaldetails entdeckt hatten. Stattdessen reduzierten wir die Fensterfronten und versahen die großen Vitrinen mit originalgetreuen Profilen. Großes Gewicht legten wir auf ein sorgfältig geplantes Erdgeschoss und das Gartendesign einschließlich der Reproduktion von Originalmaterialien und einer Pflanzenpalette aus den 30er Jahren. Ohne das Parksystem wären diese hochwertigen Lösungen nicht möglich gewesen.

**TAMI ELINAV, TEL AVIV**

Je tiefer die Architektin in die Recherche eintauchte, desto deutlicher wurde, dass sie das „fehlende Puzzleteil“ gefunden hatte und somit das erste Projekt seiner Art in Israel realisieren konnte.

Auch die Stadt zeigte sich dem Projekt gegenüber sehr aufgeschlossen und erlaubte es, unterirdisch bis an die Grundstücksgrenzen zu bauen, zwei kleine Dachwohnungen hinzuzufügen und für die Zufahrt zum Hof einen Fahrstuhl zu



Voll automatisch wird das Fahrzeug beim Slimparker vertikal in die schmale unterirdische Garage herabgelassen und eingeparkt.



Um die schmale Kurve von nur drei Metern hinter dem Haus zu bewältigen, wird das Auto auf einer Drehscheibe um die Ecke geschwenkt.

verkleinern. Durch den Parklift konnte der Bauherr nicht nur die Wohnungen verkaufen, sich Strafzahlungen wegen fehlender Parkplätze ersparen und Bauerleichterungen erwirken, sondern auch dieses Tel Aviver Bauhaus als einen Prototyp in der Weißen Stadt realisieren, dessen Erdgeschoss frei von Asphalt und Autos ist. „Wir konnten den Vorgarten erhalten und damit auch ein Mikro-Klima und die Sickerflächen, die in Tel Aviv wegen der Parkplätze immer mehr verschwinden“, sagt Matanja Sack, deren Büro Sack and Reicher eine Dachwohnung mit moderner Formsprache und Details gestaltete. Zusammen mit dem Landschaftsarchitekt David Moria-Sekely plante sie den grünen Außenbereich.

Eine kleine technologische Parklösung ist es, die das Potenzial hat, ganz Tel Aviv zu verändern. Sie nimmt die Autos zwar nicht von der Straße, aber wenigstens vom Parkplatz, und ermöglicht so anspruchsvollen Denkmalschutz und ein einladendes Erdgeschoss. Und gerade im modern geplanten Tel Aviv, wo fast jedes Haus einen ungenutzten Seitenstreifen hat, der oft 40 Prozent des Grundstücks beansprucht, ist der Parklift das perfekt ergänzende Modul.

„Ich werde ständig danach gefragt“, sagt Tami Elinav über die Auswirkungen der Premiere-Parklösung ihres Projekts. „Etliche Projekte sehen hier einen neuen Horizont.“

#### Architekten

Tami Elinav – Architecture and Urban Planning

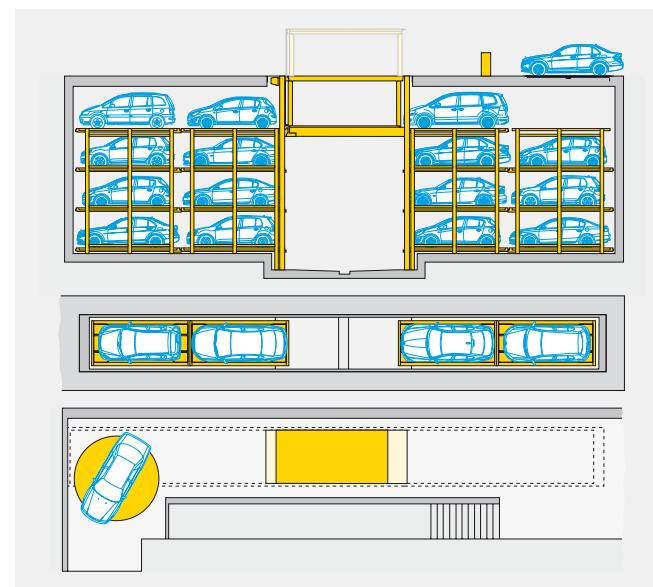
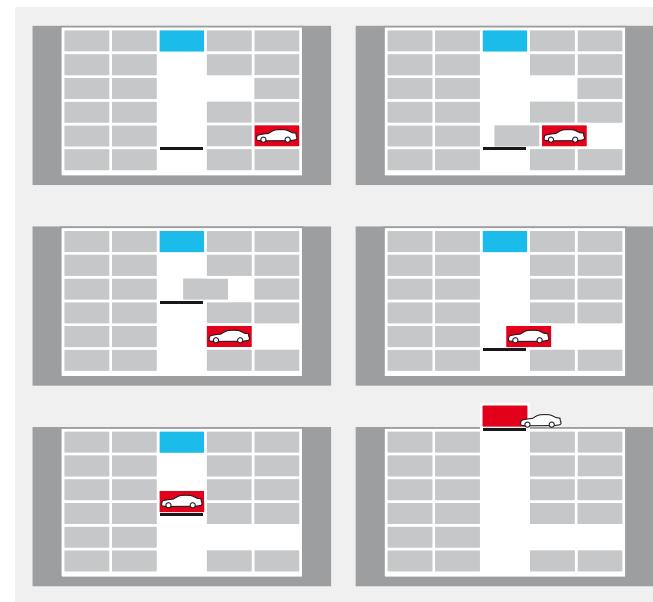
#### Produktinformationen

Wöhr Slimparker 557 für 15 Stellplätze,  
Drehscheibe 505



#### Projekte (Auswahl)

2017 Sanierung und Umnutzung Nahlat Binyamin 8, Tel Aviv  
2016 Sanierung und Erweiterung Shenkin 28, Tel Aviv  
2015 Sanierung und Erweiterung Fierberg 13, Tel Aviv  
2009 Sanierung und Innenraumgestaltung Gotleib 12, Tel Aviv

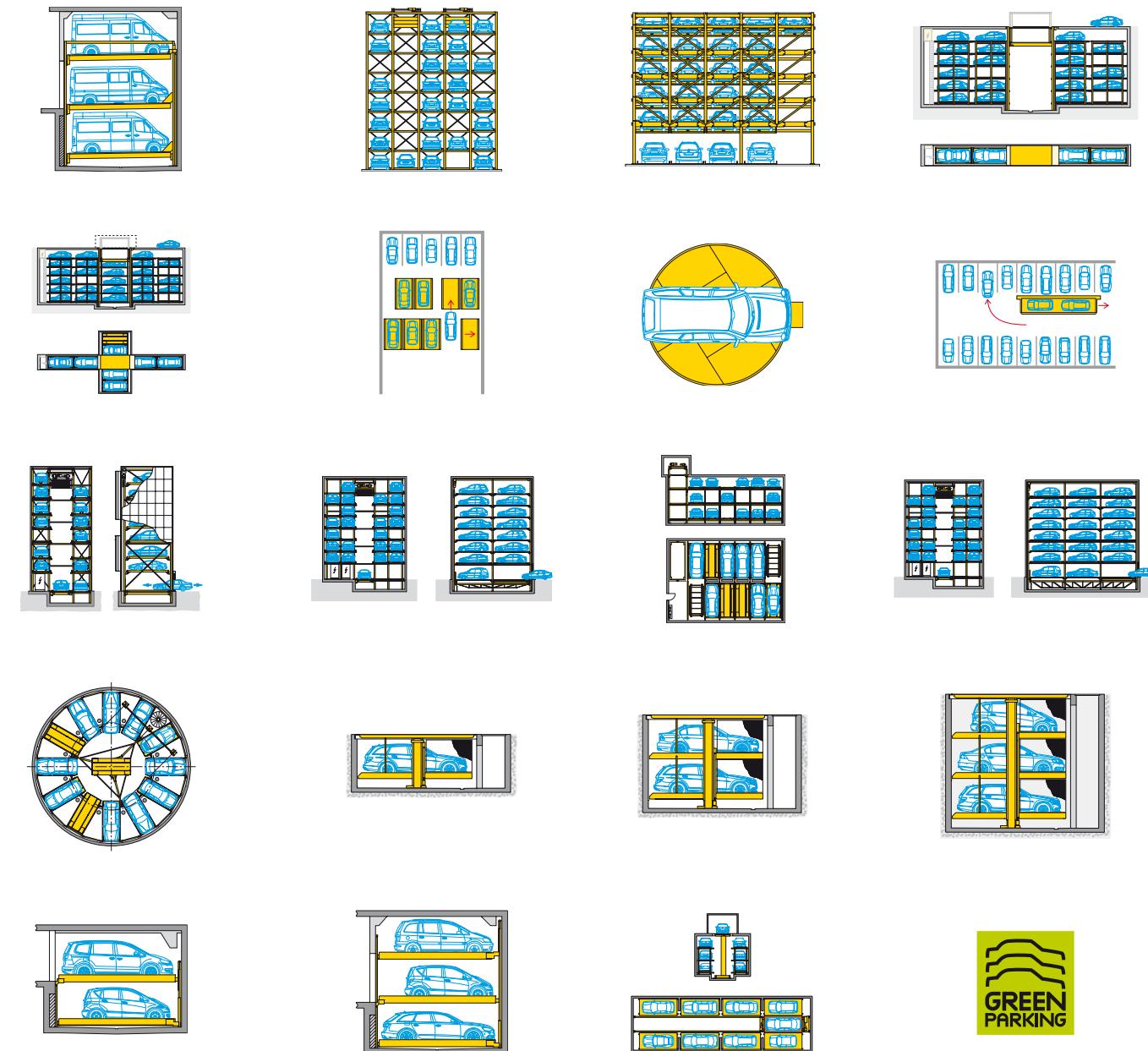
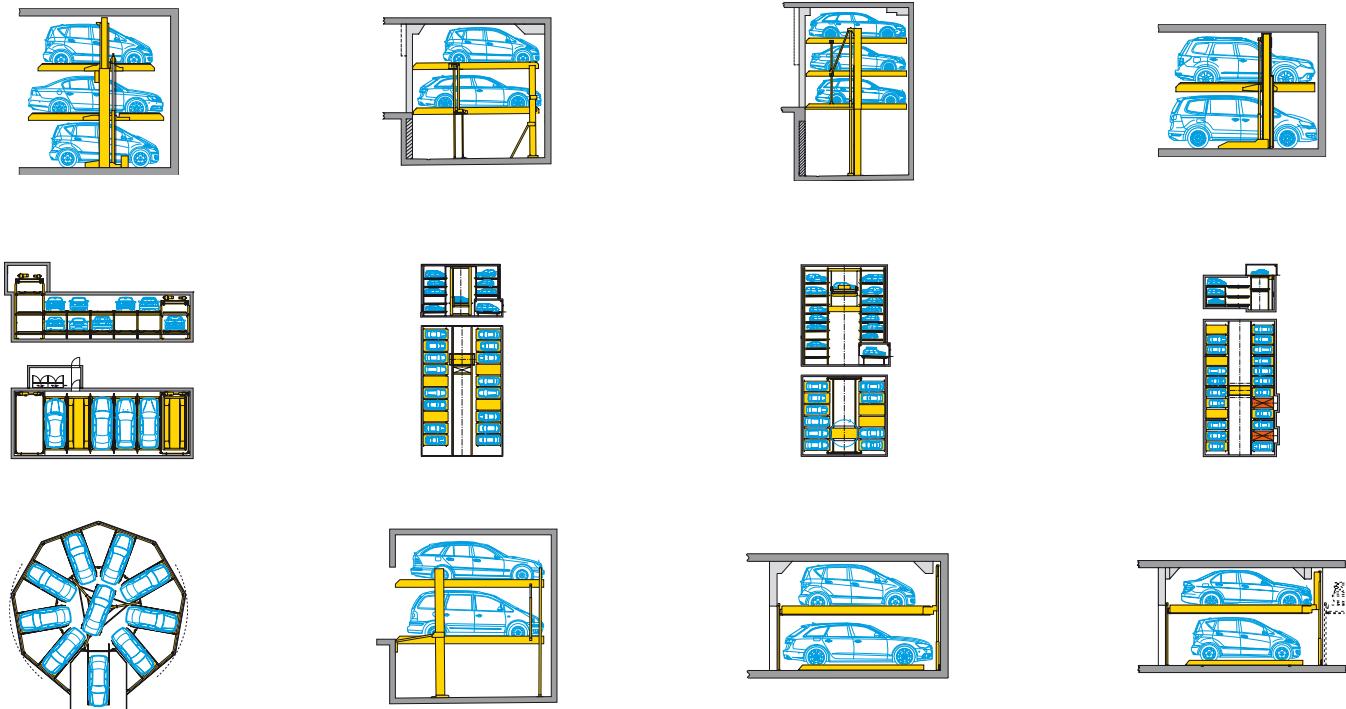


Das Parksystem Slimparker 557

# Parkmodule

## Green Parking

**Platzsparende Systemtechnik erhält Grünflächen. Individuelle Parkideen senken die CO<sup>2</sup>-Belastung in den Innenstädten. Die Otto Wöhr GmbH ist Anbieter von Parksystemen mit der größten eigenen Produktpalette weltweit: Parkmodule aus über 30 Produkt-Serien.**



**Müller Reimann Architekten** wurde 1988 in Berlin von Thomas Müller und Ivan Reimann gegründet. Zusammen mit den beiden Partnern Regula Scheibler und Torsten Glasenapp beschäftigen sie inzwischen 50 Mitarbeiter. Den Schwerpunkt ihrer Arbeit bilden Planungen, die im städtischen Kontext stehen und ein Teil der gewachsenen Bausubstanz sind. Bisher wurden Projekte in fast allen Bereichen und Größen realisiert: komplexe Neubaumaßnahmen, denkmalgerechte Restaurierungen, grundlegende Umbaumaßnahmen und Ergänzungen sowie städtebauliche Planungen. Über die Grenzen des Büros hinaus engagieren sie sich in verschiedenen öffentlichen Gremien sowie in Lehre und Forschung.

**Jürgen Mayer H. Architekten** wurde 1996 von Jürgen Mayer H. in Berlin gegründet. Das Büro verbindet Grafik, Kunst, Architektur und Kommunikationsdesign. Mit interaktiven Technologien und innovativen Materialien schaffen sie unverwechselbare Architekturskulpturen und sind damit vor allem im Ausland sehr erfolgreich. Ihre Projekte reichen von Installationen über städtebauliche Entwürfe bis hin zu multidisziplinärer Raumforschung zum Verhältnis von Körper, Natur und Technologie. Jürgen Mayer H. studierte Architektur in Stuttgart, New York und Princeton. Seine Arbeiten wurden mit zahlreichen internationalen Preisen ausgezeichnet. Seit 1996 unterrichtet er an verschiedenen Universitäten.

**Tami Elinav** schloss ihr Architekturstudium 1995 mit Auszeichnung an der Technion-Universität in Haifa ab. Sie nahm sich Zeit und sammelte Erfahrung, bevor sie 2008 ihr eigenes Büro eröffnete, das sich vor allem auf die Umsetzung von schwierigen und festgefahrenen Tel Aviver Projekten spezialisiert hat. Dabei begleitet sie die Projekte in allen Planungsphasen und versteht sich besonders auf Restaurierungsarbeiten in der Weißen Stadt. Zur Zeit arbeitet die Architektin an 11 Projekten, die dem hier beschriebenen ähnlich sind. Darüber hinaus befasst sie sich mit Stadtplanung und ist in Planungskomitees der Stadt Tel Aviv vertreten.

HERAUSGEBER  
Otto Wöhr GmbH  
Ölgrabenstr. 14  
71292 Friolzheim  
[www.woehr.de](http://www.woehr.de)

KONZEPT  
Bauverlag BV GmbH  
Avenwedderstr. 55  
33311 Gütersloh  
[www.bauverlag.de](http://www.bauverlag.de)

REDAKTION  
Bauwelt  
Schlüterstraße 42  
10707 Berlin  
[www.bauwelt.de](http://www.bauwelt.de)

GESTALTUNG  
Double Standards  
Wrangelstraße 66a  
10997 Berlin  
[www.doublestandards.net](http://www.doublestandards.net)

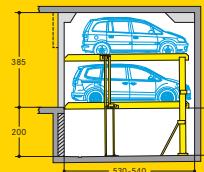
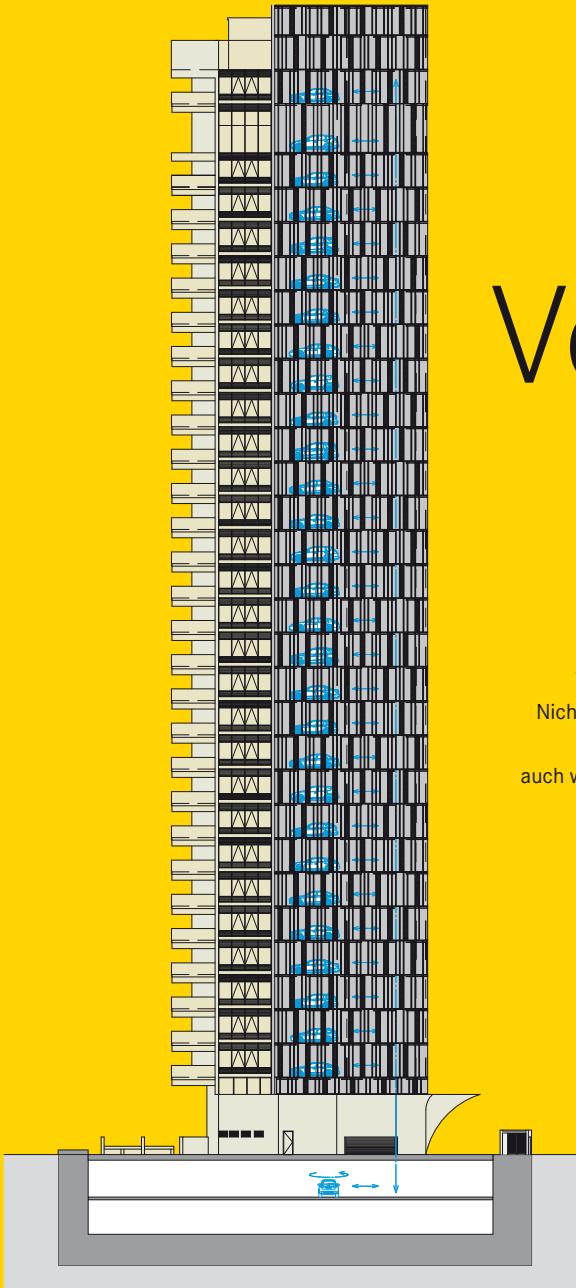


# Von 0 auf 112 m in 48 Sek.

Wir bringen Ihr Auto in ca. 48 Sekunden auf 112m Höhe\* in Ihr Appartement.  
Nicht jeder will so hoch hinaus wie im Appartementhaus Hamilton Scotts in Singapur.  
Wir bauen Ihr Parksystem mit derselben Effizienz, Qualität und Sorgfalt,  
auch wenn Sie nur 2m Hubhöhe zur Verfügung haben. Z.B. mit dem **WÖHR Parklift 440**.

\* Lastfall ca. 11t bei 2,8t zulässigem Fahrzeuggewicht, max. Hubgeschwindigkeit 2,8m/Sek.

**WÖHR. Wir verdichten Parkraum.**



Erfahren Sie mehr!



[www.woehr.de](http://www.woehr.de)