

Parken³



Urbane Mobilität: Verdichtung

Kjøita Secret Garden, Kristiansand 8

ARK.NET, Kristiansand

Palais Coburg, Wien 16

POK Pühringer Privatstiftung, Wien

Gran Vía 48, Madrid 22

Rafael de La-Hoz Arquitectos, Madrid

03



Bauwelt

03

„Parksysteme könnten trotz der höheren Anfangsinvestitionen zukunftsweisend sein. Viele Verwaltungen versuchen wie auch die Madrider Stadtregierung, den Verkehr zu reduzieren: Der öffentliche Raum soll Fußgängern und Flaneuren zurückgegeben werden.“

Rafael de La-Hoz, Madrid

Parken³
Eine Kooperation von
Otto Wöhr GmbH und Bauwelt

EDITORIAL

Freiräume trotz Verdichtung 3
Boris Schade-Bünsow

OTTO WÖHR GmbH

Making-of: Bikesafe 4
Franziska Weinz

PROJEKTREPORTAGE

Kjøita Secret Garden, Kristiansand 8
ARK.NET, Kristiansand
Michael Kasiske

PROJEKTREPORTAGE

Palais Coburg, Wien 16
POK Pühringer Privatstiftung, Wien
Helga Kusolitsch

PROJEKTREPORTAGE

Gran Vía 48, Madrid 22
Rafael de La-Hoz Arquitectos, Madrid
Julia Macher

RESEARCH

Beuth Hochschule: AUTO-MAT 30
Franziska Weinz



Freiräume trotz Verdichtung

„Das Auto verliert in den Städten an Bedeutung“, so prophezeien viele Auguren die Zukunft der individuellen Mobilität. Die Realität zeigt etwas ganz anderes, die Zahl der Autos steigt kontinuierlich und auch deren Größe nimmt zu. Das Auto scheint weiterhin für die Menschen wichtig zu sein und so herrscht in den Ballungsräumen der Großstädte weltweit Parknot. Durch die Verdichtung der Stadtzentren fehlt Fläche und im Zuge von Neu- und Umbauten werden nicht genügend neue Stellplätze erstellt. Dies betrifft auch die Stadtplaner, denn gleichzeitig soll ein Maximum an attraktivem öffentlichem Raum geschaffen werden, der die Aufenthaltsqualität der Stadt steigert. Die Kombination aus beiden Aufgaben stellt viele Verwaltungen vor eine große Herausforderung. Die Firma Wöhr bietet hierfür diverse Parksystemlösungen: Auf kleinster Fläche wird ein Vielfaches der Stellplätze eines konventionellen Parkhauses untergebracht. Neben Parksystemen für Pkws beschäftigt sich Otto Wöhr GmbH seit einiger Zeit zusätzlich mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Denn auch auf diese Weise steht mehr Raum für öffentliche Plätze und Grünflächen zur Verfügung.

In drei Projekten in diesem Heft zeigen wir Beispiele aus verdichteten Innenstädten: In Kristiansand (Norwegen) haben die Architekten ARK.NET bei der Planung der Wohnbebauung Kjøita Secret Garden viel Wert auf Komfort gelegt: Neben der Maximierung der Tagesbelichtung, großen Terrassen und Ausblicken wurde ein unterirdisches Parksystem installiert. Da fast jeder Norweger ein Zweitauto besitzt, sind zusätzliche Parkplätze hier besonders wichtig.

Im Stadtzentrum von Wien hat die POK Pühringer Privatstiftung das im 19. Jahrhundert erbaute Palais Coburg nach langem Leerstand zu einem hochklassigen Hotel umgebaut. Aufgrund der beengten Raumverhältnisse im Gebäude und der zentralen Innenstadtlage war auch hier ein kompaktes Parksystem erforderlich.

Die Gran Vía 48 in Madrid fügt sich als Neubau mit strenger Glas-Granit-Fassade durch gestalterische Bezüge in die historische Umgebung ein. Auch hier, in der Innenstadt von Madrid, sind die wenigen Stellplätze hart umkämpft. Daher und aufgrund der engen Platzverhältnisse auf dem Grundstück haben Rafael de La-Hoz Arquitectos ein Parksystem eingebaut. Die Stadtverwaltung Madrid fördert gezielt die komprimierte Unterbringung der Stellplätze im Untergeschoss und gibt damit einen Anstoß für andere Großstädte.

Nutzen Sie die Freiräume Ihrer Stadt! Boris Schade-Bünsow, Chefredakteur Bauwelt

Making-of: Bikesafe

Autorin **Franziska Weinz**
Fotos **Otto Wöhr GmbH**

Sicher, benutzerfreundlich und vollautomatisch: der Wöhr Bikesafe

Das Fahrrad-Parkhaus ist als Turm- oder Schachtversion ausführbar.

MAKING-OF



Parken³ 03 Bauwelt 37.16

Fahrradfahren ist heutzutage eher ein Lebensgefühl als nur eine Art, sich fortzubewegen. Das Fahrrad selbst wird immer mehr zu einem Lifestyle-Produkt, das mit Bedacht ausgewählt wird. Denn es verspricht Unabhängigkeit, Naturverbundenheit und Freiheit. Dies bildet sich auch im Anteil von Fahrrädern im Verkehr ab, der in den letzten Jahren in ganz Deutschland immer weiter anstieg.

Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen von Fahrrädern ist für Viele ein wichtiges Kriterium zur Nutzung des Rads.

Doch wenn nicht ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für das eigene Schmuckstück zur Verfügung stehen, verweilt dieses womöglich eher in der Garage als auf der Straße. In Deutschland regeln die Bauordnungen der Bundesländer die Stellplatzsituation. Grundsätzlich müssen danach für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr erwarten lassen, die notwendigen Kraftfahrzeug- und Fahrradstellplätze auf dem Baugrundstück oder einem in der Nähe gelegenen Grundstück errichtet werden. Der Umfang der Stellplatzverpflichtung wird von der Bauaufsichtsbehörde festgesetzt. In einigen Bundesländern (z. B. Berlin, Brandenburg) wurden Stellplatzverordnungen für Pkws teilweise oder sogar vollständig aufgehoben. Wohingegen die Errichtung von Fahrradstellplätzen immer mehr gefördert wird.

Jedoch enthalten Stellplatzsatzungen oftmals keine ausreichenden Qualitätsvorgaben für die Anlage von Fahrradabstellplätzen, so dass vielfach Vorderradhalter aufgestellt werden, die kein sicheres Abstellen von Fahrrädern zulassen – noch viel häufiger fehlt die notwendige Überdachung.

Ebenso wenige Vorgaben werden oftmals zur Lage der Fahrradabstellplätze in den Stellplatzsatzungen gemacht. Fahrradständer werden häufig weit entfernt vom Eingangsbereich, in nicht zugänglichen Räumen oder auf der Rückseite von Gebäuden installiert. Wild abgestellte Fahrräder versperren dann

BIKESAFE

Eingangsbereiche sowie Fuß- und Rettungswege und sind ein guter Indikator dafür, wo Fahrradstellplätze fehlen. Wenn Flächen für das Fahrradparken erst nachträglich in die Freiraumplanung integriert werden, fällt das Ergebnis gestalterisch und funktional häufig wenig befriedigend aus.

Gerade größere Städte sollten Fahrradstellplatzkonzepte entwickeln, fortschreiben und mit Umsetzungszeiträumen sowie einer Finanzierung hinterlegen, um ein flächendeckendes, bedarfsorientiertes Angebot gewährleisten zu können. Die Konzepte sollten Aussagen zur Lage und Qualität der Anlagen beinhalten.

Fahrradstellplätze müssen schnell, sicher und fahrend erreichbar sein. Zu- und Abfahrten müssen auf die Kapazität und Nutzung der Anlage abgestimmt sein. Für öffentliche Gebäude mit Publikumsverkehr, Einkaufszentren, Schulen, Freizeiteinrichtungen, größere Betriebe, Bahnhöfe und Wohnhäuser lassen sich so standardisierte Bedarfszahlen und -zeiten für Abstellanlagen entwickeln.

Eine Abstellanlage sollte so nahe wie möglich an den Quell- und Zielorten der Radfahrer liegen. Der richtige Standort hängt von der Anfahrtrichtung, dem Eingang, den Platzverhältnissen, der Überwachungsmöglichkeit und der Umgebung ab. An großflächigen Zielen sind mehrere dezentrale Anlagen erforderlich. Bei Neuanlagen sollten Flächen für eine mögliche Erweiterung freigehalten werden. Falls auf Privatgrund Platzmangel herrscht, sind öffentliche Flächen bereitzustellen. Zum Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung müssen Standorte gut einsehbar sein, im Blickfeld von Passanten oder Geschäften liegen, ständig bewacht werden und bei Dunkelheit gut beleuchtet sein. Zusammenfassend müssen Abstellanlagen leicht zu finden, einfach und schnell zu bedienen sowie in jeder Hinsicht sicher sein – verkehrssicher erreichbar, beleuchtet –, keinen Eindruck von Vandalismus- und Diebstahlmöglichkeiten sowie Witterschutz für Langzeitparker bieten.



Der Wöhr Bikesafe bietet auf kleinster Fläche 122 Stellplätze in der Turmversion.

Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) fordert dies: Erstellung von Fahrradstellplatzkonzepten, Schaffung ausreichender, differenzierter und flächendeckender Angebote, Umwidmung von Kfz-Stellplätzen für den Radverkehr, Erhöhung der Nutzbarkeit der Fahrradstellplätze und die Vermeidung gefährdender oder behindernden Fahrradparkens.

Je nach Anordnung (z. B. Senkrecht- oder Schrägparken) werden pro Fahrrad in der Regel 1-1,5 Quadratmeter ohne Fahrgasse und 2-3 Quadratmeter mit Fahrgasse benötigt. Der seitliche

Abstand der geparkten Fahrräder sollte mindestens 70 cm betragen (Senkrechtparken). Abstände unter 70 cm führen zum Verschmutzen der Kleidung und zum Verheddern von Seilzügen. Auch sollte die Abstellanlage Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können, wie Räder mit Körben, Kindersitzen, Packtaschen sowie Kinderräder.

Radfahrer haben in Abhängigkeit von der Qualität ihres Fahrrads, der Dauer des Aufenthalts, der Zahlungsbereitschaft sowie dem Sicherheitsbedürfnis differenzierte Anforderungen



Innerhalb von 16 Sekunden hat der Kunde Zugriff auf sein Fahrrad.

an Abstellanlagen. So sind etwa Besitzer hochwertiger Fahrräder bei längerer Parkdauer bereit auch kleinere Umwege und Kosten in Kauf zu nehmen, wenn das Fahrrad überdacht geparkt werden kann. Kurzzeitparker lassen das Rad kaum aus den Augen, wollen es direkt vor Geschäften oder am Imbissstand anschließen und schnell beladen. Langzeitparker stellen ihr Fahrrad ohne eigene Aufsicht über einen längeren Zeitraum ab, nahe der Wohnung, vor dem Arbeitsplatz, vor der Schule oder an Bahnhöfen, und haben daher höhere Anforderungen an die Diebstahlsicherheit.

Eine Lösung, die die Interessen vieler eint, ist der Bikesafe von Otto Wöhr GmbH: Er bietet optimale Bedingungen für das Parken des Rades auf kleinstem Raum. Erstmals wurde er auf der Messe BAU 2015 in München präsentiert. Das automatische Parkhaus für Fahrräder bietet als Turmversion auf nur 37 Quadratmeter Platz für 122 Stellplätze. Es können alle gängigen Fahrradtypen sowie Pedelecs mit einem maximalen Gewicht von 30 kg abgestellt werden. Durch die Einlagerung hinter verschlossenen Türen ist das Fahrrad im Bikesafe optimal vor Diebstahl oder Vandalismus geschützt. Weder der Nutzer selbst noch unbefugte Dritte haben Zugang zu dem Regalsystem. Grundsätzlich sind unterschiedliche Bedienkonzepte möglich: Standardmäßig erfolgt die Bedienung über eine Art Zugangskarte, den sogenannten RFID Chip, dieser ist vor allem für die regelmäßige Nutzung in Wohn- oder Bürogebäuden geeignet. An öffentlichen Plätzen kann die Stellplatzbuchung und -bezahlung beispielsweise über eine Internetplattform von Wöhr erfolgen.

Der Bedienvorgang ist besonders unkompliziert und benutzerfreundlich: Das Fahrrad wird auf einer Radschiene in der Übergabestation abgestellt. Unter dieser befinden sich Gewichtssensoren, durch die das System den Einlagerungsvorgang erkennt und vorab das Gewicht des Fahrrads überprüft. Im Anschluss wird der Einlagerungsvorgang ausgelöst: Das Schiebetor öffnet sich einen Spalt breit, so dass das Rad bis zum Anschlag hineingeschoben werden kann und gehalten wird. Der Nutzer bestätigt nun am Bedienterminal den Einlagervorgang z. B. mittels RFID Chip, woraufhin der Vertikallift mit Greifertechnik, das zentrale Herzstück der Anlage, das Fahrrad in das Regalsystem befördert. Das Tor schließt sich und das Fahrrad wird mittels Vertikallift auf einer freien Radschiene abgestellt. Die Einlagerung erfolgt dynamisch, das heißt, der vom Tor nächstgelegene freie Stellplatz wird ausgewählt. Die Auslagerung erfolgt auf gleichem Wege: Der Nutzer fordert mit dem RFID Chip sein Fahrrad in der Übergabestation an. In nur durchschnittlich 16 Sekunden erfolgt der Auslagerungsvorgang. Daher ist der Bikesafe auch für Kurzzeitparker, die es eilig haben, eine gute und sichere Alternative zur nächstgelegenen Straßenlaterne.



Die Anlage Kjøita Secret Garden besteht aus vier- bis sechsgeschossigen Baukörpern mit insgesamt 140 Wohnungen.

Rechte Seite (von links nach rechts): Janicke Jebsen Vinje, Ole Dolva, Jan Løvdahl und Erik Asbjørnsen.

Projektreportage mit ARK.NET, Kristiansand



Verstecktes am Skagerrak

Autor **Michael Kasiske**
Fotos **Jon Petter Thorsen, Otto Wöhr GmbH**

Im Osten von Kristiansand, der Hauptstadt des norwegischen Sørlandet, wird seit zwanzig Jahren ein neues Wohn- und Büroquartier entwickelt. Auf dem ehemaligen Sägemühlenareal am Fluss Otra entsteht ein Stadtteil, der einen hohen Freizeitwert hat und dennoch nur einen kurzen Fußweg von der lebendigen Innenstadt entfernt liegt. Mit dem Projekt „Kjøita Secret Garden“ ist die Bebauung nun vollendet. Seinen Namen leiteten die Architekten ARK.NET von einem Freiraumtypus der Renaissance ab – und dadurch bekam das Vorhaben unerwartet einen berühmten Paten.

In Norwegen weiß jeder, wer Rolf Løvland ist. In der Musikszene ist der Komponist und Texter auch über die Landesgrenzen bekannt, schließlich gewann er mit seinen Werken 1985 und 1996 den Eurovision Song Contest, zuletzt mit der Band „Secret Garden“, die er zusammen mit der Violinistin Fionnuala Sherry bildet. Als Løvland das namensgleiche Projekt in Kristiansand vorgestellt wurde, war er so eingenommen, dass er Kjøita

Secret Garden einen Auftritt in der örtlichen Konzerthalle Kilden widmete. Eine Aufsehen erregende Werbung, die ein großes Interesse nach sich zog.

Zunächst war „Kjøita Park“ der Titel des Beitrags, den das Büro ARK.NET zum Wettbewerb 2011 einreichte. Veidekke, die auch als Projektentwickler tätige größte Bauunternehmung des Landes, wollte seinerzeit der städtebaulichen Entwicklung eine neue Richtung geben. Denn die Nachfrage hatte sich in den Jahren der Konversion vom Gewerbegebiet zu einem Stadtquartier von Büroflächen zu Wohnungen verschoben. Das mag nicht zuletzt an der Attraktivität der Otra liegen, die – wie der gesamte Fjord – von den Verschmutzungen früherer Industrien gereinigt worden war, so dass man heute zuweilen wieder die Lachse springen sehen kann. Das Wasser hat Badequalität, was auch für das von einem Kanal umsäumte Quartier von Bedeutung ist.

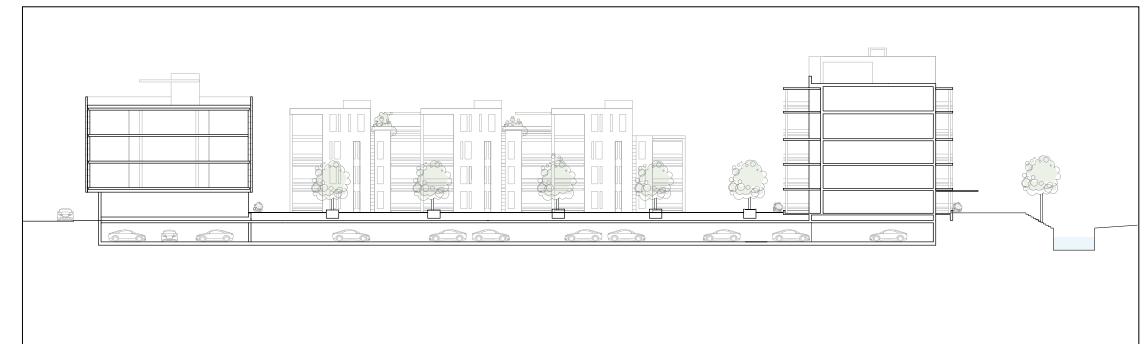
Für die „Insel“ sollte eine höhere Dichte erreicht werden – die dreistöckige Bebauung der Anfangszeit erschien wenig urban. Doch ein erster Entwurf scheiterte, weil er sich an eine innerstädtischen Bebauung orientierte – die kompakt organisierten

„Für die Bewohner der unteren Geschosse wird mit dem von außen nichteinsehbaren Innenhof – der geheime Garten – ein eigener Freiraum geschaffen.“

Wohnungen mit kleinen Balkonen fielen auf dem lokalen Markt durch. Der aus dem anschließenden Wettbewerb siegreich hervorgegangene Bebauungsvorschlag sah differenzierte Baukörper vor, zum einen in der Höhe von vier bis sechs Geschossen, zum anderen in der Verteilung auf vier unterschiedlich ausgebildete Zeilen, die zusammen einen Block bilden.



Unter dem Innenhof befindet sich die ca. 8.000 Quadratmeter große Tiefgarage mit 250 Parkplätzen.



Oben: Die Plattformen des Parksystems sind sichtbar hinter Glasscheiben in der Tiefgarage angeordnet.

Rechts: Schnitt durch den begrünten Innenhof der Anlage.



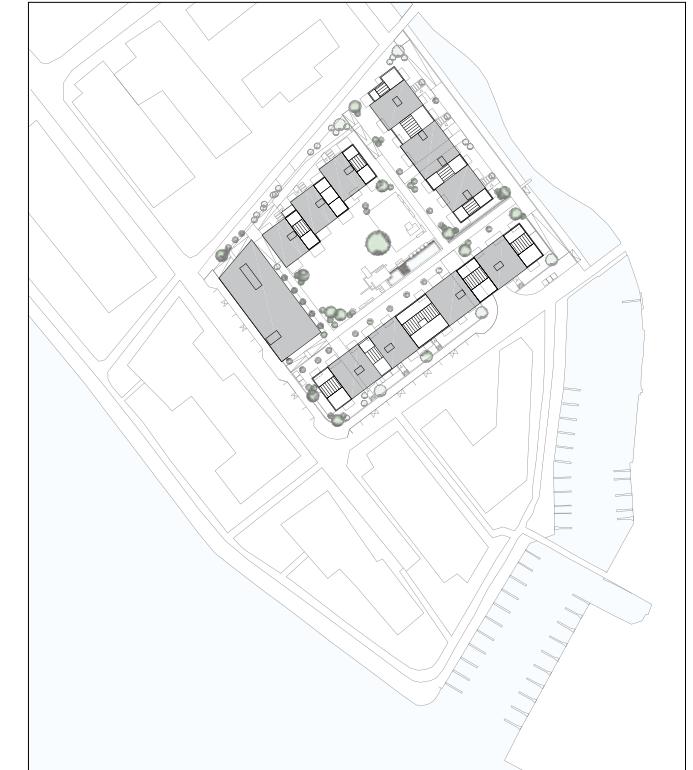
Das Projekt Kjøita Secret Garden liegt auf einer Insel in Kristiansand. Die Wohnungen der oberen Geschosse bieten einen tollen Blick auf den nahe gelegenen Fluss Otra.

Seitdem wir im Jahr 2011 den Wettbewerb gewonnen haben, sind wir auf der Insel an der Otra tätig. Zuerst haben wir das Wohnhaus „Kjøita Zenit“ direkt am Ufer realisiert, danach folgte die Anlage Kjøita Secret Garden. Als in Kristiansand ansässiges und fast ausschließlich vor Ort tätiges Büro kennen wir die Anforderungen hiesiger Einwohner an ihre Wohnungen recht gut und konnten dem Bauträger dementsprechende Vorschläge unterbreiten. Wie etwa durchgesteckte Wohnungen mit Balkonen zu jeder Seite, denn die Menschen im Süden Norwegens möchten in ihren privaten Freiräumen so viel Licht wie möglich. Dafür haben wir eigens den Tagesverlauf der Sonne analysiert und mit den Bauvolumina entsprechend reagiert. Selbstverständlich erwarten die neuen Bewohner auch ihre Automobile bequem abstellen zu können, wofür eine geräumige Tiefgarage zur Verfügung gestellt wurde. Die Vermarktung hat inzwischen bewiesen, dass unser Konzept die gegenwärtigen Vorstellungen vom komfortablen Wohnen genau getroffen hat.

Erik Asbjørnsen, Kristiansand

Die in den sogenannten Brücken-, Kanal- und Parkgebäuden liegenden 140 Wohnungen zeichnen sich durch offene flurlose Grundrisse aus, die nach zwei Seiten orientiert sind; große Fensterflächen und die Ausstattung mit zwei Bädern sind ebenfalls Merkmale des Komforts. Des Weiteren schufen die Architekten mit zwei geräumigen Balkonen, jeweils nach außen und nach innen zum Hof, eine überzeugende Beziehung zwischen Wohn- und Freiraum, wobei ein Augenmerk darauf lag, die privaten Außenbereiche untereinander störungsfrei zu gestalten. Die Wohnungen im sechsten Geschoss haben von ihren großen Terrassen nicht nur einen atemberaubenden Blick auf die Otra und den Skagerrak, sie sind von begrünten Dachflächen umgeben, die auch der verzögerten Versickerung bei großen Regenfällen dienen.

Für die Bewohner der unteren Geschosse ohne Blick auf den Fluss wird mit dem von außen nicht einsehbaren Innenhof – der geheime Garten – ein eigener Freiraum geschaffen. Er ist zwar öffentlich zugänglich, wird aber durch Hecken, Lauben zum Sitzen sowie Felder für Boccia- und Schachspiele kleinteilig und intim zониert. Diese Gestaltung ist ein Tribut an die Käufer, die



Lageplan Kjøita Secret Garden.

in der Regel zwischen 50 und 60 Jahre alt sind und nach dem Fortzug der Kinder ihre Eigenheime aufgeben, um zukünftig frei von den Belangen eines eigenen Hauses mit Garten zu leben und stattdessen etwa mehr zu verreisen.

Bereits vor der Fertigstellung bis auf zwei Einheiten komplett verkauft, ist Kjøita Secret Garden zu einem der populärsten Projekte in Kristiansand avanciert. Dazu hat auch die Parkraumversorgung beigetragen. Durch die staatliche Förderung der umweltfreundlichen Elektroautos – diese sind von Mehrwert- und Kraftfahrzeugsteuer befreit, dürfen frei parken und in der Stadt die Busspuren benutzen – hat sich der Bedarf an Park-



Im Parksystem befinden sich auf den Plattformen Ladestationen für die in Norwegen weitverbreiteten Elektroautos.

plätzen erheblich erhöht. Inzwischen besitzen viele Norweger zwei Autos: Ein konventionell betriebenes für lange Strecken und Transporte sowie ein elektrisches für den Stadtverkehr. Deshalb wurde eine rund 8.000 Quadratmeter große Tiefgarage unter dem Garten angelegt, die 250 Parkplätze für die Bewohner und für die Büros im Kontorgebäude bereitstellt.

Bedingt durch den wegen des nahen Flusses hohen Grundwasserspiegel wäre der Bau eines zweiten Tiefgeschosses sehr teuer geworden. Man entschied deshalb, nur in der Mitte eine Art rechteckige Grube zu betonieren und diese effizient mit einem Parksystem zu bewirtschaften. Hier sind zahlreiche Plattformen mit Ladestationen ausgestattet und so dimensioniert, dass

„Im Parksystem werden zahlreiche Plattformen mit Ladestationen ausgestattet sein, so dass auch Elektroautos im System geparkt werden können.“

auch schwere Elektroautos wie die der in Norwegen beliebten Marke Tesla im System geparkt werden können. Die Plattformen des Parksystems sind sichtbar hinter Glasscheiben in der Tiefgarage angeordnet. Darüber hinaus werden zusätzlich konventionelle Parkplätze angeboten.

Mit der zwischen Siedlung und Stadtblock changierenden Anlage ist das Quartier bald vollendet. Als krönenden Abschluss will Rolf Løvland mit Secret Garden am 2. September, wenn die ersten Apartments bezogen sein werden, ein Konzert im Garten geben. Eine solche „House-Warming-Party“, das ist gewiss, sucht nicht nur in Kristiansand ihresgleichen.



Mit der Wöhr App wird das Smartphone zur Fernbedienung für das Parksystem: Der Stellplatz wird angewählt und das Tor öffnet sich automatisch.

Architekten

ARK.NET, Kristiansand
 Projektpartner: Erik Asbjørnsen und Janicke Jebsen Vinje
 Projektarchitektin Kjøita Secret Garden: Maren Spilling
www.ark-net.no, www.eark.no, www.jebesen-vinje.no

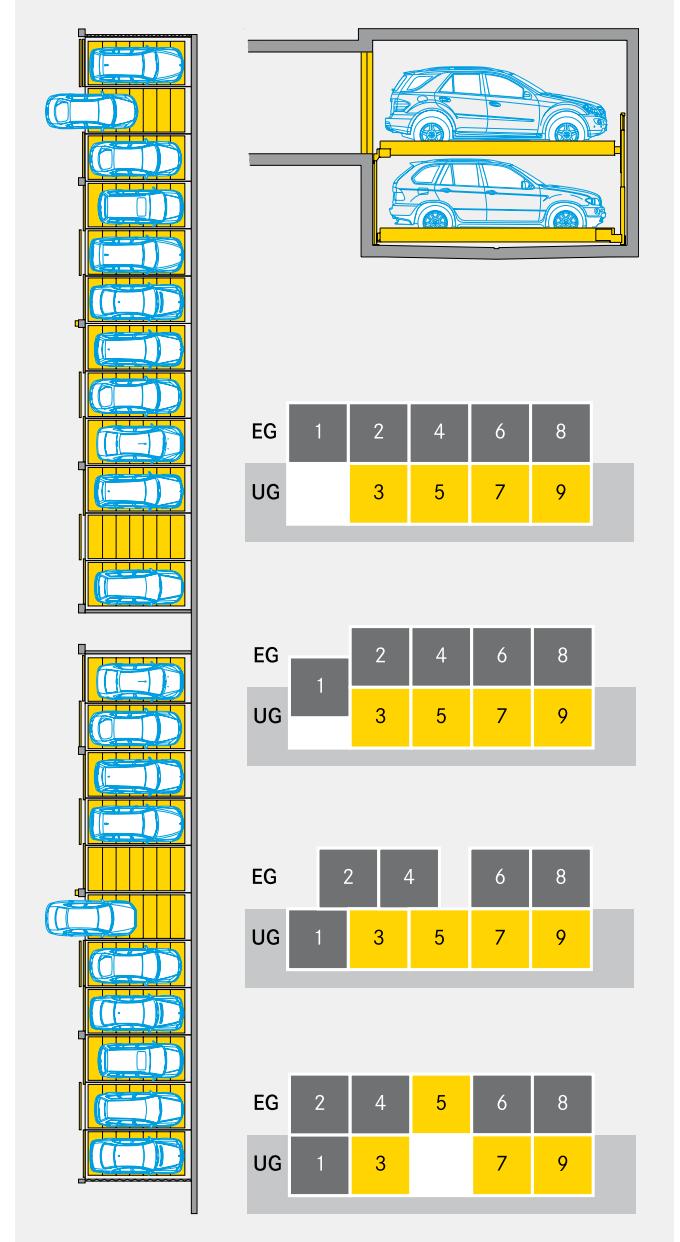
Projekte (Auswahl)

2015 Kvar탈 2, 180 Apartments
 2012 Kjøita Zenit, 32 Apartments
 2011 Secret Garden, 140 Apartments und Bürogebäude
 2009 Jaktoddeveien, 40 Apartments
 2008 Aquarama, öffentliches Schwimmbad, Sportstätte, Hotel

Produktinformationen

Wöhr Combilift 542-200/220 für 44 Stellplätze

Komforttyp für 2,6 t Fahrzeuge, Elektrische Glas-Schiebetore, Neues Bedienelement per RFID Chip und Funkfernbedienung, Bedienungsoption per Smartphone App, Ebene Aluminium Plattform Beläge, Elektroladestation





Das Palais Coburg wurde 1845 erbaut und stand lange leer, bevor es 2003 nach aufwändigen Umbaumaßnahmen den Hotelbetrieb aufnahm.

Rechte Seite:
Peter Pühringer, Karin Pühringer.

Palais Coburg: Imperiales Residieren und Hightech-Parken

Autor **Helga Kusolitsch**

Fotos **Otto Wöhr GmbH, Palais Coburg Residenz**

**Projektreportage mit Peter Pühringer,
POK Pühringer Privatstiftung, Wien**





Die Suiten in den zwei Obergeschossen wurden zum Großteil als Galeriezimmer ausgebaut.

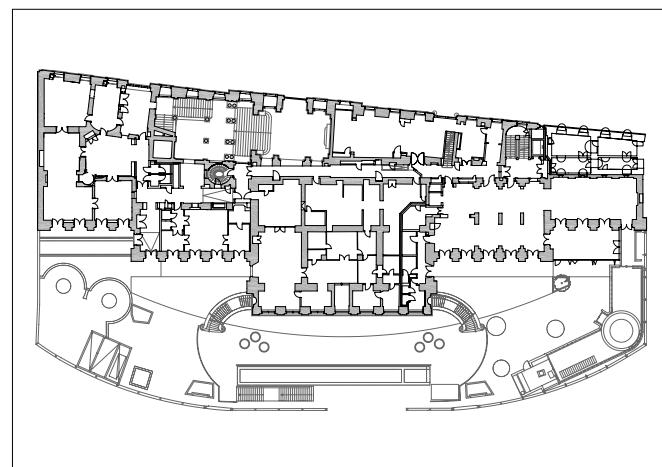
Der imperiale Charme der Wiener Innenstadt zieht weltweit zahlreiche Besucher an. Einigen wenigen öffnen sich die historischen Pforten auch als Unterkunft auf höchstem Hotellerie-Niveau. So im Palais Coburg, einem 5-Sterne-Superior-Haus, in dem sich prachtvolles Ambiente und modernster Hightech von den Prunksäulen der Beletage bis zum Parksystem auf Kasematten-Niveau exquisit miteinander verbinden. Das 1845 erbaute, unter Denkmalschutz stehende Palais hatte einen langen Dornröschenschlaf gehalten, ehe es nach aufwändigen Umbau- und Renovierungsarbeiten im Jahr 2003 den Hotelbetrieb aufnehmen konnte.

Als Peter Pühringer sich im Jahr 1997 mit der von ihm gegründeten Privatstiftung zum Kauf der Immobilie entschieden hatte, war das Palais Coburg bereits seit Jahren auf dem Markt. Nicht nur, dass das im Neorenaissance-Stil errichtete Palais in einem teilweise desolaten Zustand war und unter Denkmalschutz stand. Vor allem hatten die 20 nahezu unkündbaren Altmietler die Käuferinteressen bis dato in Grenzen gehalten. Ein mutiges Unterfangen also, das zu guter Letzt mit einer Gesamtinvestitions-Summe von 80 Millionen Euro zu Buche schlagen und den Weg in die Liga der „Leading Hotels

of the World“ ebnen sollte.

Am Anfang aber stand die „Spargelburg“ – wie der Wiener Volksmund das Palais aufgrund der freistehenden Säulen im Mittelteil der Fassade bald benannt hatte. Nach dem Entwurf des Architekten Karl Schleps 1845 fertiggestellt, vergingen noch die Revolutionsjahre, ehe das Palais erstmals von August von Sachsen-Coburg und Gotha sowie seiner Frau Clementine d'Orléans bezogen wurde. In der Zeit des aufstrebenden Bürgertums war gerade der Typus des „Zinspalais“ entstanden und auch die Coburger vergaben einen Teil des Palais als luxuriöse Mietwohnungen.

Das 20. Jahrhundert brachte Bombentreffer und russische Besatzungstruppen, ab 1955 waren die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf zwei Etagen eingemietet, während Seidentapeten und Stuckornamente hinter Abdeckplatten vergilbten. Die letzte adelige Bewohnerin hatte sich nach dem Verkauf 1978 ein Wohnrecht auf Lebenszeit gesichert. 1994 ging auch diese Ära zu Ende. Heute im Hotelzeitalter leben die Coburger wieder in ihren Prunkräumen, und sei es auch nur als Namensgeber und Dekorationsobjekte für Suiten und Restaurant.



Das Mezzaningeschoss des Palais Coburg.

Um die im desolaten Zustand übernommenen Prunkräume wieder in altem Glanz und Prunk erstrahlen zu lassen und trotzdem auf die heute erforderliche technische Ausstattung nicht zu verzichten, wurden so vielfältige wie einzigartige Anstrengungen unternommen ... Im herkömmlichen Objektgeschäft kaum mehr zu findende hochmotivierte Handwerksbetriebe wie Kunstschnitzer, Vergolder, Kunstmaler, Stuckateure, Kunstschlosser, Gürtler, Marmorierer, Mosaik- und Terrazzoleger, Metalldrücker, Steinbildhauer, Hersteller von Ledertapeten, Kunstglaser, Gemälde-, Textil- und Metallrestauratoren und dergleichen mehr konnten an diesem Objekt ihr Können und Fachwissen unter Beweis stellen.

Ernst Sklenitzka, POK Pühringer Privatstiftung, Wien

Wobei die Entscheidung zur Hotelnutzung erst recht spät gefallen war. Durch die schrittweise Auflösung von Mietverträgen und entsprechend startenden Sanierungsarbeiten änderten sich die geplanten Nutzungskonzepte vom Wohn- und Bürohaus über individuelle Apartments hin zum Hotel. Heute beherbergt das Gebäude sowohl Privatwohnungen und Stiftingsbüros als auch eine Residenz mit 35 Suiten, Veranstaltungs- und Gastronomiebereiche.

Die unter Denkmalschutz stehende historische Bausubstanz stellte die zweite große Herausforderung dar. Bereits im Vorfeld der Planung waren umfangreiche Sondierungsmaßnahmen nötig. War zu Beginn dieser Arbeiten noch der auf Denkmalpflege spezialisierte Wiener Architekt Manfred Wehdorn einbezogen, so wurde ab 1998 ein eigenes Architektenteam zusammengestellt. Bis zu vierzehn Mitarbeiter waren während der drei Jahre dauernden Renovierungsarbeiten beschäftigt.

Markantes Zeichen des Stiftungsmottos „Vergangenheit bewahren – Zukunft gestalten“ ist die Glasfront im Sockelbereich der Hauptfassade, die das Entree des Hotels in Szene setzt. Hinter der historischen Gartenmauer entstand durch den Aushub des Gartenbereiches ein luftiger, in Glaskonstruktion ausgeführter Eingangsbereich. Im Foyer schaffen großzügige



Die in die ehemalige Gartenmauer integrierte Einfahrt zum Wöhr Parksafes.

Öffnungen Sichtachsen von den freigelegten mittelalterlichen Stadtmauern über die historistische Kutschenumfahrt bis zu den zeitgenössischen Stahl- und Glaskonstruktionen der Lobby, wo Alt und Neu aufeinandertreffen.

Eine Treppenanlage führt in die unterirdischen Kasematten, die sich als besonderes Glanzstück des Gebäudes entpuppten. Die riesigen Ziegelgewölbe, die in der Renaissance als Teil der Basteien errichtet wurden, beherbergen heute mit modernster Technik ausgestattete Veranstaltungsräume und exquisite Weinkeller, in denen önologische Preziosen aus aller Welt lagern.

Stilvoll sind auch die Prunkräume im Obergeschoss. Hier wurden französische Tapissereien aufwändig nachgewebt und intarsierte Parkettböden wieder instand gesetzt. Eine Pracht und Fülle, gepaart mit modernster Technologie und der Diskretion einer Nobelpalastresidenz, die gerne für anspruchsvolle Veranstaltungen genutzt

wird. Hier fanden etwa die jahrelangen UN-Verhandlungen über das Atomprogramm des Iran am 14. Juli 2015 ihr glückliches Ende.

Die Suiten in den zwei Obergeschossen wurden zum Großteil als Galeriezimmer zu je zwei Fensterachsen ausgebaut. Vorgelagerte Balkone und deckenhohe Kastenfenster bei einer Raumhöhe von sechs Metern erlauben die Belichtung der Wohn- und Privaträume auf zwei Ebenen. Hier zeigt sich auch die mit großem Aufwand und viel Liebe zum Detail erneuerte Inneneinrichtung, für die Karin Pühringer federführend war. In minutiöser Arbeit konnte sie antikes Mobiliar weltweit ausfindig machen und nach historischen Vorbildern renovieren und neu produzieren lassen.

Die Suiten im ausgebauten Dachgeschoss, wo die Holzdachstühle durch ein Stahlbetonfaltwerk ersetzt wurden, zeigen hingegen, frei von historischen Vorgaben, eine klassisch



Unter dem Palais befinden sich zwei unabhängige siebengeschossige Parksafesysteme. Die Stellplätze werden über zwei großzügige Übergabekabinen bedient.

moderne Gestaltung. Hier befindet sich auch der großzügige Spa-Bereich mit Außenterrasse, die den Blick bis zum gegenüberliegenden Stadtpark freigibt. Abgerundet wird der Hotel-service mit Bars und Restaurants, die sowohl über internationale Sterne als auch über Alltagstaugliches verfügen, das auch das Publikum aus der Umgebung anlocken soll. Hinter dem nach historischem Vorbild mit neuester Klimatechnologie

Die Entscheidung, dem Palais Coburg neues Leben einzuhauchen, war nach dem ersten Anblick ganz bestimmt keine rationale. Und vielleicht auch keine vernünftige. Gefühlsmäßig aber wusste ich, dass hier ein langegehegter Wunsch in Erfüllung gehen könnte, der Wunsch, Vergangenheit zu bewahren und Zukunft zu gestalten ... Der historische Untergrund der Kasematten, die freigelegten Stadtmauern von 1555 und die Prunkräume haben trotz ihres desolaten Zustands die einmalige Gelegenheit für ein architektonisches Konzept offenbart, das sechs Jahrhunderte Baugeschichte in diesem Gebäudekomplex erlebbar macht.

Peter Pühringer, Wien

errichteten Glaspavillon lässt sich noch ein „geheimer“ Garten entdecken, der durch gezielte architektonische Eingriffe einen besonderen Reiz entfaltet. Weitere architektonische Besonderheiten sind dem Faible des Bauherrn für technische Feinheiten geschuldet. So verfügt das Haus über eine 24-Stunden-SB-Tresoranlage der höchsten Sicherheitsklasse.

Aber auch die Autos werden im Safe aufbewahrt. Anstoß für die Errichtung eines Parksystems war die sogenannte Wiener Stellplatzverpflichtung, die im Garagengesetz 2008 festgeschrieben ist. Bei Neu- und Zubauten sowie Änderung der Raumwidmung oder -teilung wird für je 100 Quadratmeter Wohnnutzfläche ein Stellplatz verlangt. Die vorerst geplante finanzielle Ablöse investierte die POK in die Schaffung eigenen Parkraums und entschied sich aufgrund der beengten Raumverhältnisse für ein automatisches Parksystem, das allerdings als Service für den Hotelbetrieb eine marginale Rolle spielt.

Der sogenannte Parkservice, der in Häusern dieser Klasse üblich ist, sieht vor, dass der Gast nicht mit dem Parkvorgang in Berührung kommt. Er hält im verkehrsberuhigten Vorplatzbereich und übergibt den Autoschlüssel an der Hotelloobby. Alles Weitere übernimmt das Personal. Zudem reist nur ein sehr geringer Teil der Gäste mit dem eigenen Auto an. Daher dient der Parksafes eher als Geschäftsmodell zur Erzielung von Mieteinnahmen. Flächendeckende kostenpflichtige Kurzparkzonen, Parkvignetten nur für Anwohner und Sonderregelungen für Geschäftsstraßen machen den Parkplatz zu einem begehrten Gut.

Der soeben fertiggestellte Parksafes der Firma Wöhr ersetzt das bereits im Rahmen der Renovierungsmaßnahmen eingebaute, damals österreichweit erste Parksystem eines anderen Herstellers. In dem als Weiße Wanne ausgeführten unterirdischen Parkraum befinden sich zwei unabhängige siebengeschossige Fördersysteme mit insgesamt 79 Stellplätzen. Brandneue Besonderheit des Coburg'schen Parksafes ist die neu entwickelte Videoanleitung für die einzelnen Bedienungsabläufe. Und natürlich die Restaurant-Goodies, die bei anfallenden Wartezeiten vom Hotel via Bildschirm angeboten werden und schon manchen neuen Kunden gewonnen haben.

Architekten

Peter Pühringer, POK Pühringer Privatstiftung, Wien
www.palais-coburg.com

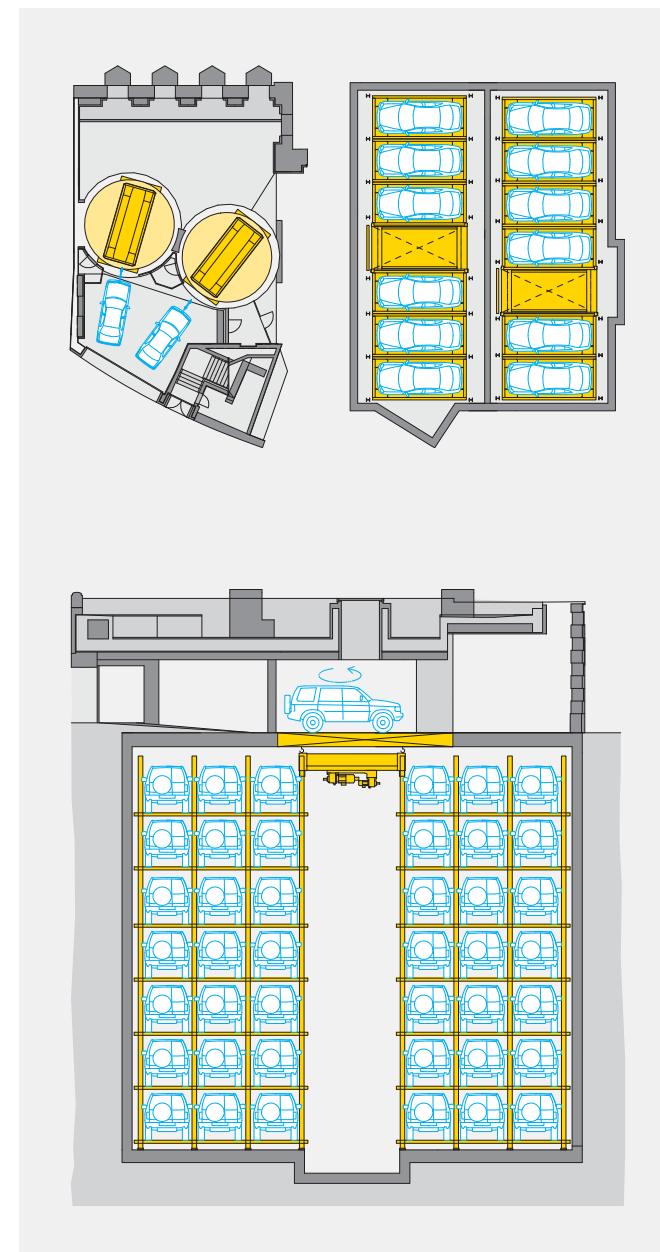
Historie (Auswahl)

2013	Neugründung der POK als gemeinnützige Stiftung in der Schweiz
2003	Eröffnung Palais Coburg
2000	Baubeginn Palais Coburg
1997	Liegenschaftsankauf Palais Coburg
1995	Gründung POK Pühringer Privatstiftung

Produktinformationen

Wöhr Parksafes 582 für 79 Stellplätze

Baujahr 2016, Fläche Parken: ca. 212 m², Fläche pro Stellplatz: ca. 2,7 m²
Volumen Parken: ca. 530 m³, Volumen pro Stellplatz: ca. 6,7 m³
Zugriffszeit: min. ca. 108 sec, max. ca. 289 sec, Ø ca. 186 sec





Die Gran Vía 48 nimmt subtil Bezüge aus ihrer historischen Nachbarbebauung auf.

Platzwunder im Souterrain

Autor **Julia Macher**

Fotos **Otto Wöhr GmbH, Rafael de La-Hoz Arquitectos**



Projektreportage mit Rafael de La-Hoz Arquitectos, Madrid

Hinter der imposanten Fassade der Gran Vía 48 logiert man luxuriös und mit fabelhaftem Blick über die Stadt. Aber auch der Unterbau hat es in sich. Ein vollautomatisiertes Parksystem bietet Platz für über 300 Autos – mitten in Madriids dicht bebauter Innenstadt.

Luxus ist man an der Gran Vía in Madrid gewohnt. Im Herzen der spanischen Hauptstadt reihen sich Prunkbauten aneinander und wetteifern mit ornamentalen Fassaden und Aufbauten um Aufmerksamkeit. Zum Emblem geworden ist das Metrópolis-Gebäude, auf dessen Kuppel ein geflügelter Ganymed balanciert. In den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ließen sich an der unter König Alfons XIII. angelegten Trasse Banken, Presseclubs und Kulturvereine nieder. Kino- und Theaterbetreiber errichteten Vergnügungspaläste, die der Straße bald den Spitznamen „spanisches Broadway“ einbrachten.

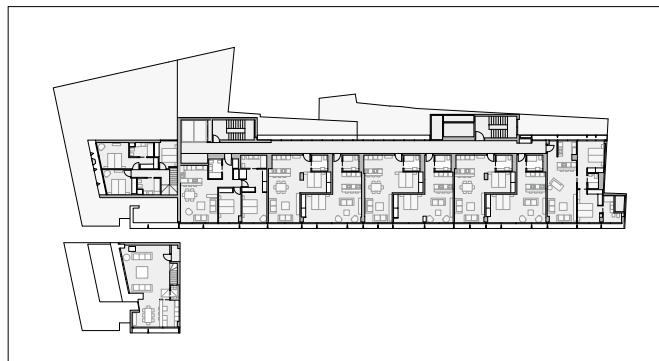
In dieser illustren Nachbarschaft einen Neubau zu errichten, ist für jeden Architekten eine Herausforderung, noch dazu, wenn die künftigen Bewohner in jeder Hinsicht Komfort erwarten. Konzipiert als Zwischenresidenz für Geschäftsreisende, Vielflieger oder Reisende sollte das nach seiner Hausnummer benannte Gran Vía 48 nicht nur alle Ansprüche an luxuriöses Wohnen erfüllen, sondern auch zentral und verkehrsgünstig

liegen. Das Madrider Büro Rafael de La-Hoz Arquitectos hat diese Aufgabe mit Verstand und Umsicht gemeistert.

Architektonisch fügt sich Gran Vía 48 in die historische Nachbarschaft, ohne seine zeitgenössische Herkunft zu verleugnen. Rafael de La-Hoz Arquitectos haben einen imposanten Bau mit strenger Glas-Granit-Fassade und markantem Aufbau entworfen, der geschickt Bezüge aus seinem Umfeld aufnimmt: Dem

„Mein Entwurf nimmt zwar die Proportionen meiner Nachbarn auf, aber die charakteristische Ornamentik der Gran Vía hat in der heutigen Architektur keinen Platz.“

benachbarten Pressepalast, einem an die amerikanische Moderne angelehnten Backsteinbau, geben die charakteristischen, an der Eckfront zu Türmen ausgebildeten Obergeschosse sein unverwechselbares Gesicht. Und auch de la Hoz hat seinen Entwurf auf diese Art gekrönt: Wie eine Art Ausguck krägt der Quader aus den oberen Geschossen des Seitenflügels. Auch die vertikalen, auf die doppelte Geschosshöhe verweisenden Streben an der Fassade finden sich bei den Nachbarn. De la Hoz zollt dem Art déco ringsum Respekt, ohne anbiedernd zu sein. Mit seiner strengen, hypersachlichen Glas-Granit-Fassade bleibt sein Entwurf unverkennbar zeitgenössisch und macht kein Hehl daraus, dass er der einzige Bau des 21. Jahrhunderts ist – in einer Straße, die wie keine zweite nostalgisch dem frühen 20. Jahrhundert frönt. „Mein Entwurf nimmt zwar die Rhythmen, Proportionen und Höhen seiner Nachbarn auf“, erklärt Rafael de La-Hoz, „aber Füllhörner, Schnecken, Zierbänder, die charakteristische Ornamentik der Gran Vía hat in der heutigen Architektur einfach keinen Platz.“ Bei der Gestaltung ließ sich der Architekt allein von konzeptionellen Überlegungen leiten; auf Bestand musste keine Rücksicht genommen werden:



Das 10. Geschoss der Gran Vía 48.



Der Blick auf das rote Dächermeer von Madrid aus dem obersten Geschoss.



Im Untergeschoss des Gebäudes befinden sich fünf Wohn-Parksafes. Statt 120 Stellplätzen bei einer konventionellen Parkanlage konnten so 320 Plätze geschaffen werden.

„Das automatische Parksystem war von Anfang an integraler Bestandteil der Planungen; eine konventionelle Tiefgarage hätte auf dem schmalen, trapezförmigen Grundstück keinen Sinn gemacht.“



Die streng gerasterte Glas-Granit-Fassade ist unverkennbar zeitgenössisch.



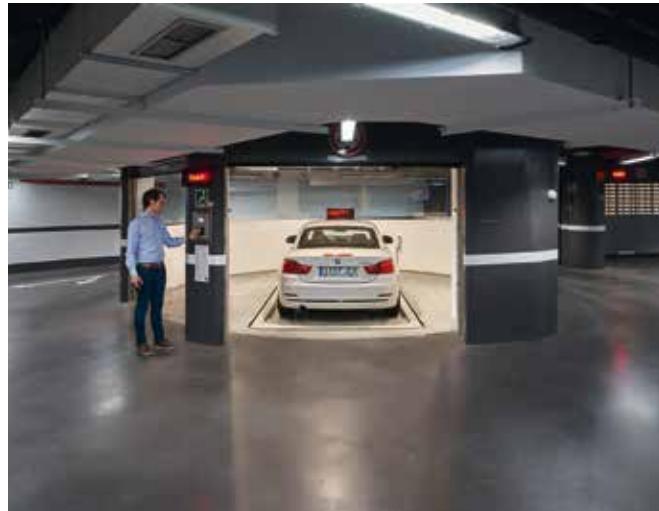
Der trapezförmige Grundriss war eine Herausforderung für das Parksystem: effiziente Platzausnutzung und Fahrkomfort in einem galt es zu entwickeln.

Auf dem Grundstück klaffte eine Baulücke; das ursprüngliche Gebäude, eine Bankenrepräsentanz aus den siebziger Jahren, war 2011 abgerissen worden.

Eine klare, nüchterne Formsprache prägt auch das Innenleben. Auf zwölf Etagen finden sich 97 Wohnungen für die unterschiedlichsten Bedürfnisse: vom 50 Quadratmeter kleinen Single-Loft über das repräsentative Duplex bis zur familientauglichen Vier-Zimmer-Wohnung. Mit marmorverkleideten Duschen, eigens designten Türgriffen, Nussbaumparkett und Extras wie 24-h-Concierge, Solarium und Fitnessraum erfüllen sie alle Anforderungen an hochpreisigen Wohnraum. Der größte Luxus jedoch ist die Lage, wie sie urbaner nicht sein könnte, mitten im Herzen der spanischen Hauptstadt. Durch die wandhohen Fenster blickt man im Nordwesten über ein rotes Dächermeer, im Südosten auf das Straßentreiben und Lichterspiel der Leuchtreklamen.

Der Verkehr, der über die sechsspurige Straße donnert, bleibt – nicht nur akustisch – Anekdote.

Denn das Parkplatzproblem, das die Bewohner der Drei-Millionen-Metropole regelmäßig zur Verzweiflung treibt, haben die Architekten durch ein vollautomatisches Parksystem der Firma Wöhr gelöst. Im Untergeschoss des Gebäudes befinden sich fünf Parksafes Typ 582/583, in denen die Autos via Roboter in einer Art Regalsystem vollautomatisch geparkt werden. Der Fahrer fährt seinen Wagen über eine zentrale Rampe in eine der fünf Kabinen der Safes, auf eine Parkpalette. Der Wagen wird samt Palette per Vertikallift auf eine der sieben Parkebenen gefahren und dort auf einen freien Stellplatz zur Rechten oder Linken geschoben. Zum Abholen hält der Fahrer seinen Chip an ein Lesegerät und wartet, bis der Parksafe den Wagen vom Regal wieder zurück in die Übergabekabine transportiert. Das automatische Parksystem war von Anfang an integraler Bestandteil der Planungen; eine konventionelle Tiefgarage hätte auf dem schmalen, trapezförmigen Grundstück keinen Sinn



Das System ist lernfähig: Wer seinen Wagen häufig benutzt, dem weist es einen Platz in der Nähe der Übergabekabine zu.

„Ein konventioneller Parkplatz auf so einem schmalen Grundstück wäre ein Ding der Unmöglichkeit gewesen: Allein die Auf- und Zufahrtsrampen hätten einen Großteil der Fläche aufgefrisst. Das vollautomatische Parksystem löst dieses Problem auf elegante und effiziente Weise: Der Schacht passt sich genau den Erfordernissen des Grundstücks an. Die Parkkapazität konnte erheblich gesteigert werden und so nicht nur die Bedürfnisse der Bewohner der Luxuswohnungen in der Gran Vía 48, sondern auch die der Anwohner erfüllen. Für mich ist eine ganz wesentliche Qualität von Luxus Überfluss. In der Gran Vía 48 gibt es jetzt Parkplätze im Überfluss!“

Rafael de La-Hoz, Madrid

gemacht. „Allein die Auffahrtsrampen hätten einen Großteil der Fläche beansprucht“, sagt de La-Hoz. „So aber können wir den Grundriss optimal ausnutzen.“ Auf einer Fläche, auf der mit einem konventionellen System 120 Autos untergebracht werden könnten, finden so 320 Wagen Platz. „In einer Stadt wie Madrid, wo Parkplätze im Zentrum schon einmal 100.000 Euro kosten konnten, rechnet sich eine solche Investition auf jeden Fall“, ergänzt Ignacio Viñas, Projektmanager des Herstellers Wöhr.

Der Einbau des Parksystems war eine ingenieurtechnische Meisterleistung, die gut die Hälfte der vierjährigen Bauzeit in Anspruch nahm. Zunächst musste das Gelände 26 Meter tief ausgeschachtet werden, kein leichtes Unterfangen in einem dicht bebauten innerstädtischen Gebiet. Anschließend wurden die fünf Parksafes eingelassen. „Der trapezförmige Grundriss hat uns dabei einiges Kopfzerbrechen bereitet“, erzählt Viñas. „Wir mussten sowohl den Platz effizient nutzen wie auch Fahrkomfort garantieren.“ Vier der Kabinen verfügen über Drehscheiben, über die der Wagen automatisch in die richtige Park- bzw. Fahrtrichtung positioniert wird, so dass umständliches Rangieren entfällt.

Das System ist lernfähig: Wer seinen Wagen häufig benutzt, dem weist es einen Platz in der Nähe der Übergabekabine zu. Aber auch Gelegenheitsnutzer warten nicht länger als zwei Minuten auf ihr

Auto; die fünf Kabinen ermöglichen eine rasche Bedienung und Auslagerung. Mit 26 Euro pro Monat und Stellplatz ist die Wartung nur unwesentlich teurer als die eines konventionellen Parkplatzes. Das System könnte trotz der höheren Anfangsinvestitionen zukunftsweisend sein. Wie viele Verwaltungen versucht auch die Madrider Stadtregierung den Verkehr auf Anwohner zu reduzieren, erzählt Rafael de La-Hoz: Der öffentliche Raum soll Fußgängern und Flaneuren zurückgegeben werden. Wenn Parkplätze vermehrt platzsparend in den Untergeschossen von Wohnhäusern untergebracht werden, so die Schlussfolgerung des Büros, werden nicht nur mehr innerstädtische Flächen frei, auch die nervenstrapazierende Parkplatzsuche entfällt. Und Autofahrer sowie Anwohner erhalten ein Stück Lebensqualität zurück. In einer so dicht bebauten Umgebung wie dem Zentrum der spanischen Hauptstadt war es naheliegend, das Parksystem auch für Anwohner offenzuhalten. Der Eingang zum Parkhaus befindet sich daher nicht direkt im Gebäude selbst, sondern im Vorflur zwischen Haupteingang und Foyer. Für 220 Euro im Monat können sich Anwohner und Nachbarn einen Stellplatz im Untergeschoss mieten – und so am Luxus der Gran Vía 48 teil haben.

Architekten

Rafael de La-Hoz Arquitectos, Madrid
www.rafaeldelahoz.com
www.granviacapital.es

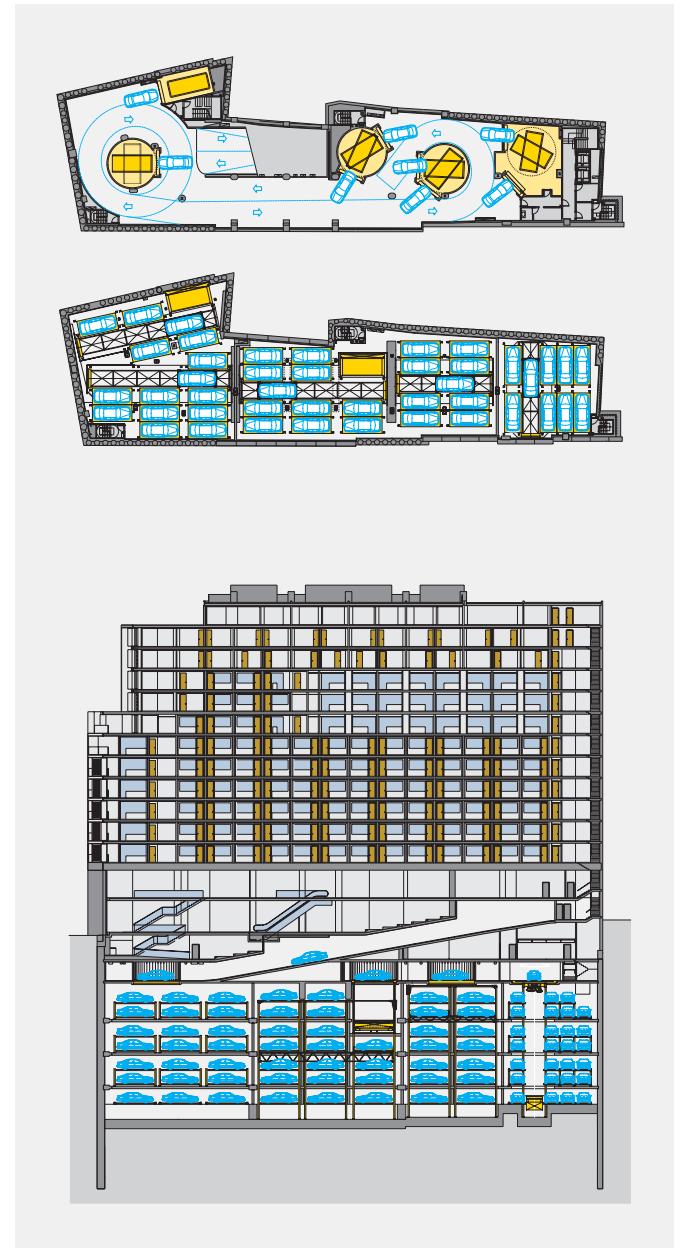
Projekte (Auswahl)

2015–2017 Onkologische Klinik Bogotá, Kolumbien
2015 Kulturzentrum Miguel Delibes, Alcobendas, Madrid
2014 Kulturzentrum Daoíz y Velarde, Madrid
2013 Firmensitz Campus Repsol, Madrid
2013 Universitätsklinikum Hospital Rey Carlos de Móstoles, Madrid

Produktinformationen

Wöhr Parksafes 582/583 für 320 Stellplätze

Fläche Parken: ca. 912 m², Fläche pro Stellplatz: ca. 2,9 m²
Volumen Parken: ca. 15.000 m³, Volumen pro Stellplatz: ca. 47 m³
Zugriffszeit min. ca. 111 sec, max. 322 sec, Ø ca. 168 sec
Parkkapazität: ca. 93 Pkw pro Stunde



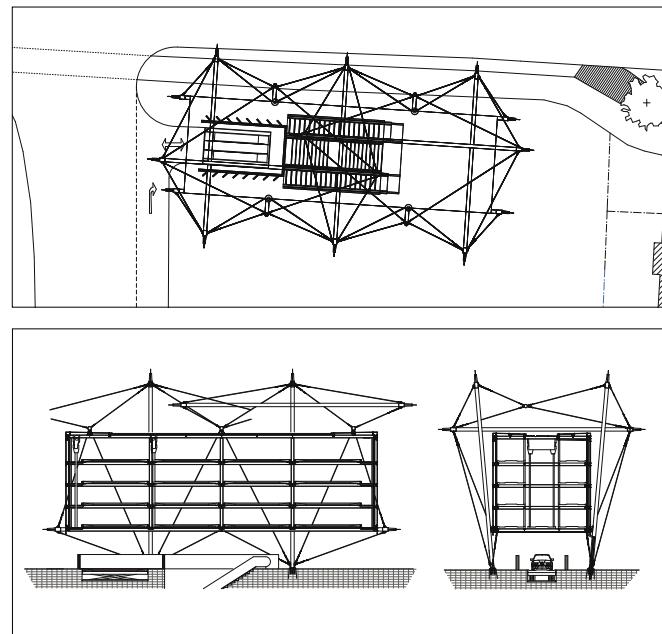
Studentenprojekt AUTO-MAT

Autorin **Franziska Weinz**
Foto **Kim Ronowski**

Entwurf für ein Schaulager für Pkws in Wolfsburg

An der Beuth Hochschule für Technik Berlin wurden im Sommersemester 2015 im Modul „Komplexe Tragwerke und Konstruktionen“ inspirierende Vorschläge zu hochbaulichen Parksystemen erarbeitet.

Prof. Peter L. Arnke vom Architekturbüro Arnke Häntsch und Mattmüller (AHM Architekten) stellte in Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. Hans Zieger und der Firma Wöhr im Rahmen der studentischen Übung „AUTO-MAT“ folgende Aufgabe: Die Studenten sollten ein Schaulager für erlesene Automobile (ca. 30–40 Stück) in transparenter Hülle schaffen. Die Unterführung zu Tor 17 der Volkswagen AG (VW) in Wolfsburg diente als Standort. Deren marodes Dach sollte mit dem darüber anzuordnenden Schaulager ersetzt und aufgewertet werden. Die bestehende Treppenanlage der Unterführung sollte dabei erhalten bleiben. Ziel war es, die Konstruktion gleichzeitig als



Der Entwurf „A Kind of Tensegrity“ von Christian Kaul und Detlev Kerkow.

„Ziel war es, die Konstruktion gleichzeitig als Landmark an der Durchfahrtsstraße wirken zu lassen.“

Landmark an der Durchfahrtsstraße wirken zu lassen. Mitarbeiter von VW und Autoliehaber aus der Region können nach Fertigstellung im Schaulager ihre Autos ausstellen bzw. zum Verkauf anbieten. Das automatische Parksystem ermöglicht Passanten ein Auto ihrer Wahl mittels Knopfdruck auf Straßenniveau zu befördern, um es für den Kauf zu begutachten. Die Studenten entwickelten sowohl die Überbrückung der Treppenanlage als auch ein statisches Konzept für das Parkregal. Hierbei sollte die Fassade einen Witterungsschutz bieten. In den Entwurf wurden außerdem ein Kiosk (10–15 Quadratmeter) und 15–20 Fahrradstellplätze integriert. Die Aufgabenstellung ist in Gruppen zu vier Personen bearbeitet worden. Hauptbewertungskriterien waren die entwurfliche und städtebauliche Kon-



Das Tor 17 der Volkswagen AG in Wolfsburg diente als Standort für den Entwurf.

zeption sowie die Darstellung im Grundriss, Schnitt, Ansicht und Modell. Um den Studenten den Einstieg zu erleichtern, hielt die Firma Wöhr zum Thema automatische Parksysteme eine Vorlesung. Hierbei wurden praktische Beispiele gezeigt, die die Funktionsweise von Parksystemen genau erläutern.

Zu den besten Arbeiten im Kurs zählt der Entwurf „A Kind of Tensegrity“ von Christian Kaul und Detlev Kerkow. Das Wort Tensegrity ist aus den englischen Wörtern „tension“ (Spannung/Zug) und „integrity“ (Zusammenhalt/Ganzheit) zusammengesetzt. Tensegrity-Strukturen bestehen aus einem System von Zugelementen und einem Subsystem von Druckelementen. Der Vorteil dieser aufwändig zu berechnenden Strukturen ist ihre extrem hohe Tragfähigkeit sowie große Spannweite bei geringer Eigenlast. Die Tragstruktur steht im Vordergrund des Entwurfs und bildet gleichzeitig das gestaltgebende Element. Elf Rundholzdruckstäbe werden durch Zugstäbe miteinander verbunden. Die darunterliegende Regalstruktur des Parksafes wird von rahmenlosen Glasscheiben verkleidet.

Einige Ergebnisse des Seminars wurden im Rahmen des studentischen Ideenwettbewerbs „Wolfsburg Award for urban visions“ eingereicht. Die Stadt Wolfsburg vergibt jährlich einen Hochschulpreis, der im Themenbereich „Stadt Raum Geschichte“ innovative Projekte für Wolfsburg würdigt. Zur Teilnahme berechtigt sind Studierende der Fachrichtungen Architektur, Städtebau, Landschaftsarchitektur, Denkmalpflege und Freie Kunst. Wolfsburg zählt zu den wenigen Städten, die im 20. Jahrhundert (genauer im Jahr 1938) gegründet wurden. Als Sitz des Volkswagenwerkes wuchs die Stadt vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge des Wirtschaftswunders. Geprägt durch diese Faktoren wurden in Wolfsburg konsequent die Leitbilder des Städtebaus der letzten Jahrzehnte umgesetzt und zusätzlich architektonische Wahrzeichen geschaffen. Die Preisvergabe fördert kreative Ideen und Planungsansätze, die die Qualitäten dieser „modernen Stadt“ weiterentwickeln. Siegerin des Wettbewerbs 2015 war Nicole Sandt von der Technischen Universität Braunschweig.

ARK.NET setzt sich aus den Büros von Erik Asbjørnsen, Janicke Jebsen Vinje, Ole Dolva und Jan Løvdahl zusammen. Die vier Partner haben das Architekturunternehmen für die Übernahme komplexerer Planungen im Schwerpunkt Wohnungsbau gegründet. Individuell bearbeiten sie in ihren Büros überschaubare Aufträge wie Einfamilien- oder Ferienhäuser. Während Asbjørnsen an der University of Strathclyde in Glasgow und Dolva an der University of Portsmouth studierten, haben Vinje und Løvdahl die Arkitektøkøyskolen in Oslo besucht. Alle vier Partner decken das gesamte Leistungsspektrum vom Städtebau über den Entwurf bis hin zur Detailplanung ab.

Peter Pühringer – POK Pühringer Privatstiftung. Der aus Ostdeutschland stammende studierte Bauingenieur Peter Pühringer, einer der 40 reichsten Österreicher, startete seine Karriere in der Baubranche, als er in den siebziger Jahren mit Betongeschäften im saudi-arabischen Raum und Immobilien-Investitionen in Berlin die Basis für sein späteres Vermögen legte. Danach arbeitete Pühringer erfolgreich als Vermögensverwalter und Fondsmanager. Von 1996 bis zu seinem Rückzug aus dem operativen Geschäft war er Geschäftsführer der ZZ Vermögensverwaltung, einer Tochtergesellschaft seiner 1995 gegründeten Pühringer Privatstiftung. 1997 erwarb die POK das Palais Coburg und baute es in ein Hotel um.

1920 gegründet, gilt das Architekturbüro **Rafael de La-Hoz Arquitectos** als einer der Wegbereiter der Moderne in Spanien und gehört zu den renommiertesten und traditionsreichsten des Landes. Seit über zwanzig Jahren wird das Studio von Rafael de La-Hoz Castanys, dem Enkel des Gründers, geleitet. Mit über 500 Projekten in 20 Ländern ist das Büro international tätig. Schwerpunkt sind städtische Bauten für die private und öffentliche Hand. Für ihre Arbeit haben Rafael de La-Hoz Arquitectos zahlreiche internationale Auszeichnungen erhalten, unter anderem den US-amerikanischen Architekturpreis Chicago Athenaeum, und wurden für den Brick Award und den Mies-van-der-Rohe-Preis nominiert.

Herausgeber

Otto Wöhr GmbH
Ölgrabenstr. 14
71292 Frieolzheim
www.woehr.de

Konzept

Bauverlag BV GmbH
Avenwedderstr. 55
33311 Gütersloh
www.bauverlag.de

Redaktion

Bauwelt
Schlüterstraße 42
10707 Berlin
www.bauwelt.de

Gestaltung

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

Und wo parken Sie?



Der **WÖHR Parklift 462** als Doppelanlage bietet 4 unterirdische Stellplätze. Das System wird bodenbündig abgesenkt. Mit hochwertigem Teakholz, Stein-
Belag oder anderen Materialien ausgelegt, passt sich die überfahrbare Abdeckung ganz und gar in den Stil des Gesamtobjekts ein. Unter dem mitfahrenden
Carport parken 2 weitere Autos vor Wind- und Wittereinflüssen geschützt. Mehr Informationen und weitere Parklösungen finden Sie auf unserer Website.

OTTO WÖHR GMBH AUTO-PARKSYSTEME | D-71292 Frießheim | woehr.de
Auslandspartner in mehr als 50 Ländern weltweit.

Wir verdichten Parkraum.

