

Ruhender Verkehr



[Umriss]
Zeitschrift für Baukultur

7. Internationales Branchenseminar für Frauen

des Holzbaus und Innenausbau (IBF 2009)

Donnerstag und Freitag, 25. und 26. Juni 2009, Kurhaus Meran, Italien

Frauen an den Schaltflächen der Bau- und Holzwirtschaft sind immer noch rar. Berufliche Weiterbildung ist ein selbstbewusster Schritt auf dem Weg zu verantwortungsvollen Funktionen und erfolgreicher Zukunftsgestaltung.

Das 7. Internationale Branchenseminar für Frauen am 25. und 26. Juni 2009 in Meran knüpft an die Erfahrungen der ersten Veranstaltungen an und lädt Frauen des mittleren und höheren Kaders ein. Unternehmerinnen und Fachleute aus Gesellschaft, Forschung und Wirtschaft präsentieren und diskutieren aktuellstes Know-how. Neben den Referaten bieten sich den Teilnehmerinnen Gelegenheiten zum Erfahrungsaustausch und für Networking.

Tagungsprogramm Donnerstag, 25. Juni 2009

- 08.30 Eintreffen der Teilnehmerinnen und Begrüssungskaffee
09.00 Begrüssung durch die Veranstalter
Prof. Dr. Stefanie Winter, HS Rosenheim, Rosenheim
09.10 Grussbotschaft aus Meran
Heidi Siebenförcher, Stadträtin für Wirtschaft und Frauenfragen, Meran

MARKT – BRANCHE – UMFELD

Moderation: Dr. Katrin Künzi, BFH, Biel

- 09.20 Mit Holz in die Zukunft? Eine Branche am Scheideweg
Esther Hoffmann, Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin
10.00 Pause mit Kaffee und feinen Erfrischungen
10.30 Intelligenz in Möbeln. Wie lässt sich sie sich an die Frau bringen?
Sibylle Thierir, CEO Häfele, Nagold
11.10 Finanzkrise – Leadership – Alphafrauen
Prof. Dr. Gertrud Höhler, Beraterin für Wirtschaft und Politik, Berlin
11.50 Diskussion und Fragerunde mit den Referent/innen des Vormittags
Leitung: Dr. Katrin Künzi, BFH, Biel
12.10 Mittagessen

BLOCK A: INSZENIERUNG DER SEHNSÜCHTE

Moderation: Werner Eckert, Lignotrend, Weilheim-Bannholz

- 13.30 Hören und Bauen
Peter Androsch, Linzer Charta – auf dem Weg zur Hörstadt, Linz
14.10 Freizeit und Wellness
Marita Düwel, Blumer-Lehmann AG, Gossau
14.50 Privates und Kollektives
Marina Hämmerle, Vorarlberger Architektur Institut, Dornbirn

BLOCK B: VOM DESIGN ZUM LEBENS(T)RAUM

Moderation: Sabrina Schweiger, Egger Holzwerkstoffe, St. Johann

- 13.30 Homogene Gestaltung – Vom Fußboden bis zum Möbel
Eva Kernmaier, Egger Holzwerkstoffe, St. Johann
14.10 Innenraumgestaltung – Spagat zwischen Design & Funktionalität
Anne Batisweiler, Planung – Raum – Design, München
14.50 Der Design Process -
Aus dem Blickwinkel eines Automobilherstellers
Magarete Wies, Design PKW Daimler AG, Sindelfingen
15.30 Pause mit Kaffee und feinen regionalen Spezialitäten

MUT – SPASS – LEIDENSCHAFT

Moderation: Prof. Dr. Stefanie Winter, HS Rosenheim, Rosenheim

- 16.00 MitWirkung zum Erfolg
Iris Haag, Training und Beratung, München
16.40 Dusty by Wishes
Überraschungsgast
17.40 Ende des ersten Veranstaltungstags
20.15 Gala Abendessen

Tagungsprogramm Freitag, 26. Juni 2009

- 08.40 Eintreffen der Teilnehmerinnen und Begrüssungskaffee
08.55 Begrüssung

AGIEREN UND REAGIEREN VON KMU IM WIRTSCHAFTLICH ANGESpanNTEN UMFELD

Moderation: Prof. Heinz Köster, HS Rosenheim, Rosenheim

- 09.00 Meine Mitarbeitenden, die unbekanntes Wesen –
wie sich Leistung messen lässt
Christiane Mengesdorf, DIGI- Zeiterfassung, Filderstadt
09.40 Erfolgreiches Miteinander: Unternehmen –
Banken – Steuerbehörden
Christiane Fitz, Cristiane Fitz
Wirtschaftsprüfung / Steuerberatung, Berlin
10.20 Personalmanagement – Erfolg langfristig planen
Inge Duftner, Duftner und Partner, Innsbruck
11.00 Kaffeepause

KOMMUNIKATION: PRODUKTE VERMARKTEN – MENSCHEN BEWEGEN

Moderation: Prof. Uwe Germerott, BFH Biel, Biel

- 11.30 Live Communication –
der neue Weg in der Kommunikation von Marken und Produkten?
Christina Spindler, Group Worldspan, Zürich
12.20 Die Macht des Wortes – wie wir Menschen bewegen
Prof. Dr. Dieter Benatzky, HS Rosenheim, Rosenheim
13.10 Diskussionsrunde
13.30 Schlusswort und Ende der Veranstaltung
Prof. Dr. Katrin Künzi, Professorin an der BFH, Biel

Kosten Seminarteilnahme

Euro 445,- / CHF 675,- (exkl. MwSt.)

inkl. Tagungsunterlagen, Abendessen, Pausen- und Mittagsverpflegung
Abendprogramm am Mittwoch, 24.06.2009, im Restaurant Kallmünz, Meran
Euro 30,- / CHF 45,-

Anmeldeschluss

15. Juni 2009

Anmeldung und Auskunft

Berner Fachhochschule
Architektur, Holz und Bau
Sekretariat Weiterbildung
Solothurnstrasse 102, CH-2504 Biel
Tel.: +41 (0)32 344 03 30, Fax: +41 (0)32 344 03 91
E-Mail: wb.ahb@bfh.ch, Internet: www.forum-holzbau.com

(Park-)Flächen mit Anmutung

»Ich bog rechts ab und begann mit der Parkplatzsuche. Eine aussichtslose Sache, die durch die ungeduldigen Autofahrer hinter mir nicht einfacher wurde. Sie hupen, blinkten und gestikulierten, aber ich ließ mich nicht aus der Ruhe bringen. Fast nicht. Schließlich fand ich doch eine Parklücke – passend für einen Smart. Egal. Ich war gerade ausgestiegen, um mein Werk von allen Seiten zu begutachten, als der Fahrer des ersten Wagens im mittlerweile beträchtlichen Stau hinter mir aus seinem Fahrzeug sprang und auf mich zukam. »Du blede Funzen du. Siechst net, dass des a Einfahrt is? Bist schasaugat a oder hams' da nur ins Hirn gschissn?« Ich bedankte mich für den freundlichen Hinweis mit einem »Schleich di, du Trottel und fuhr weiter. Stunden später – kam mir vor – hatte ich meinen Wagen erfolgreich abgestellt und hastete zu meinem Termin.«

Dem Gedanken an einen allseits und -zeit bereiten, quasi stets verfügbaren Stellplatz wird wohl jeder einen gewissen Reiz abgewinnen (können), der auf ein oder sein Automobil angewiesen ist, sich also mehr oder minder oft und ungerne Richtung Innenstadt orientieren und dort nach einem freien »Flecken« für seinen motorisierten Untersatz fahnden muss. Eine legale Lücke, gar irgendwelche unmarkierten Buchten oder wenigstens Nischen für ein Fortbewegungsmittel finden zu wollen, bei dessen Anblick inzwischen nur noch Ordnungshüter in Verzückung geraten (dürfen), gehört ja auch zu den eher mühseligen Unternehmungen, was durchaus Sinn macht: Der geneigte (Kraftfahrzeug-) Steuerzahler und Abwrackprämienbegünstigte soll schließlich nicht vergessen, wann und wo sich Fußgänger, Zweirad, Bus und Hoch- oder Tiefbahn des Vorrangs erfreuen und warum ihm insofern trotz grüner, gelber oder roter Umweltplakette (!) lediglich die Rolle eines CO₂-Sünders bleibt, den man stets an die Peripherie zu verbannen sucht.

Ob eine solche Kanalisierungs- oder, besser, Ausgrenzungsstrategie den Schadstoffausstoß aber tatsächlich zu verringern hilft? Wer daran zweifelt, zumal ihm tagtäglich Heerscharen von Ignoranten das Manövrieren erschweren, braucht sich nun bloß in Erinnerung zu rufen, dass Konjunkturprogramme von großer Nachhaltigkeit mitunter ein paar kleinere Konsequenzen bedingen. Diese »stauimmanente« Erkenntnis haben die meisten (Kommunal-) Politiker natürlich zu übersehen gelernt, da sie ohnehin am liebsten per Flugzeug oder Hubschrauber reisen – oder eben einfach weil sie die Aus- und Nachwirkungen ihres Handelns kaum erleben und keinesfalls verantworten werden.

Als schaurig-schöne bis düster-deprimierend erscheinende Kulisse in und für Kriminalgeschichten genießen Parkhäuser, -decks und -garagen hingegen eine nachgerade exquisite Reputation, während sie in Dokumentar- und Heimatfilmen per se ein bisschen seltener auftauchen, und zwar unabhängig von ihrem womöglich über- oder unterschätzten Einfluss auf sämtliche Früh- und Spätfolgen eines Klimawandels, dessen Nachwehen die Stimmung bereits heute zu trüben vermögen.

Und so drängt sich fast unweigerlich die Frage auf, weshalb es ihnen an Wertschätzung ermangelt, erfüllen sie doch im Unterschied zu manch anderen Bauwerken (offenkundig) den Anspruch der Vieldeutigkeit in Fiktion wie Realität und damit ein Kriterium, das Diskussionen regelrecht herausfordert.

Vorbildliche Lösungen, die in Theorie und Praxis einleuchten und sich zudem durch Qualitäten von spannungsgeladener Dauerhaftigkeit auszeichnen, liefern daher die [Umrisse] mit einem Heft, das dennoch einen »Tatort Wien« thematisiert, zunächst mit einigen Zeilen von Susanne Schubarsky aus dem gleichnamigen, im Jahr 2004 von den sogenannten Sisters of Crime veröffentlichten Sammelband beginnt und erst danach mit Gebäuden aufwartet, die den (häufig) ruhenden Verkehr auf und hinter Flächen von überzeugender Struktur und Anmutung beherbergen.

Michael Wiederspahn



Editorial	(Park-)Flächen mit Anmutung <i>Michael Wiederspahn</i>	3
Forum Baukultur		6
Ruhender Verkehr	Erleben von Bewegung, Raum und Licht <i>Peter Sichau</i>	10
	Komplexes Bauwerk für Großfahrzeuge <i>Fred Hofbauer, Regina Gschwendtner</i>	14
	Demontierbare Leuchtskulptur <i>Dietmar Hammerschmid</i>	20
	Übersichtliche Grundstruktur mit Lichtwand <i>Marco Serra</i>	22
	Vielseitigkeit im Besonderen <i>Simone Hübener</i>	28
	Historie als Herausforderung <i>Franz Bast, Jochen Seidl</i>	32
	Steelart mit Fernwirkung <i>Jürgen Reichardt</i>	38



Parken	Systeme und Komponenten	42
Bau- und Immobilienrecht	Vorhandene Bausubstanz und anrechenbare Kosten <i>Gerald Süchting</i>	56
Rubriken	Immobilienmarkt	59
	Projekte und Konzepte	62
	Produkte und Verfahren	64
	Software und IT	65
	Nachrichten	68
	Termine	72
	Bücher	74
	Impressum	75

Material im Archiv

Als branchenunabhängiges, interdisziplinäres Netzwerk, entstanden in Kooperation mit der Hochschule Luzern, dem Sitterwerk St. Gallen und der Zürcher Hochschule der Künste, will das Anfang April eröffnete Materialarchiv des Gewerbemuseums Winterthur begriffen werden: Hier hat man die Materialsammlungen dieser Institutionen physisch und digital zusammengeführt, um sie komplett für einen Onlineauftritt aufzubereiten, der für einige »Rohstoffgruppen« schon abgeschlossen ist, während andere (noch) sehr rudimentär vertreten sind. Thema ist die Oberfläche, sozusagen die Schauseite der Architektur und damit das Sinnlich-Haptische. Und gerade deshalb legt man in Winterthur auch großen Wert auf die Vervollständigung der Materialproben vor Ort, die im Museum selbst zudem nach einem neuen Konzept didaktisch präsentiert werden.

Permanente Sammlung und Datenbank sollen derart einen breiten, fundierten Zugang zu Materialwissen und Werkstoffen bieten, also Architekten, Designer und Kunstschaffende sowie Schüler und Auszubildende (kostenlos) mit Informationen zu traditionellen und kürzlich erst entwickelten »Gestaltungssubstanzen« versorgen – da ja nur mit vertieften Kenntnissen von deren Beschaffenheit und Eigenschaften eine sinnvolle, wirtschaftliche, kreative und (hoffentlich) nachhaltige Formgebung überhaupt denkbar ist.

»Ob Holz, Stein, Kunststoff, Papier, Metall, Glas, Keramik oder Fasern – in der Ausstellung versammelt ist Anregendes, Exemplarisches und auch Zugefallenes und Spezielles zu den Materialgruppen, Altes und Hochaktuelles, Fragmentarisches und Spezifiziertes, mit dem Wunsch, die Faszination für diese Materialwelten anzuregen«, so beschreibt das Museum sein Vorhaben und infolgedessen eine Aufgabe, die in Zeiten von allerlei Firmen-Produkt-Datenbanken nicht einfach zu lösen sein dürfte. Mit einem (großen) Vorteil kann Winterthur aber in jedem Fall aufwarten: Wer den Weg nicht scheut, findet neben den digitalisierten Daten dort insbesondere die Exponate von Schau- wie Muster-sammlung und damit zahlreiche Anwendungs-, Gestaltungs- und Konstruktionsbeispiele. Darüber hinaus sind Arbeitsplätze und Experimentierstationen vorhanden, die genau wie eine Fachbibliothek und das ausgewählte Filmprogramm zu weiteren Erlebnissen und Recherchen einladen. Und das ist (so) im World Wide Web eben nicht möglich.

Wie ein solches Experimentieren auszu-sehen vermag, zeigt in Winterthur außerdem bis zum 10. Juni die Ausstellung »Raumexperimente in Beton – Prägende Eindrücke«, ein Studienprojekt der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung Konstanz unter der Leitung von Prof. Myriam Gautschi.

Nähere Hinweise zu Struktur und Programm liefert (gleichwohl) das Internet, und zwar unter www.gewerbemuseum.ch sowie www.materialarchiv.ch.

Geschenke der Amerikaner

Der Zeitpunkt ist gut gewählt, nicht nur unter historischen, sondern auch unter aktuellen Aspekten, denn dank Obama hat sich die amerikaskleptische Haltung in Deutschland abgeschwächt. Und so erinnert man sich anlässlich der Jubiläen »60. Jahrestag der Berliner Luftbrücke«, »60 Jahre Freie Universität Berlin« und »50 Jahre Studentendorf Schlachtensee« gerne an die Unterstützung, die gerade Westberlin nach 1945 zuteil wurde:

»Geschenke der Amerikaner – Das Architekturerbe der alliierten Präsenz in West-Berlin« lautet (daher) die Ausstellung.

Als ein klares politisches Bekenntnis für Berlin wollte man jenseits des Atlantiks eine Förderung aufgefasst wissen, die sich unter anderem darin ausdrückte, dass die US-Streitkräfte wichtige Verwaltungseinheiten in die eingeschlossene Stadt verlegten. Stiftungen und Privatpersonen engagierten sich zudem als Sponsoren für diverse öffentliche Institutionen und damit für Gebäude, die inzwischen oft in Vergessenheit geraten oder aber zu nachgerade alltäglichen Elementen des Stadtbildes geworden sind. Bekanntestes Beispiel ist sicherlich die 1956–57 »ausgeschalte«, heute als Haus der Kulturen der Welt dienende Kongresshalle des kürzlich verstorbenen Architekten Hugh Stubbins, die er im Auftrag der Benjamin-Franklin-Stiftung zur Interbau realisierte.

Und so sind hier neben der Kongresshalle die Gebäude der Freien Universität, die Amerika-Gedenkbibliothek, das Amerika-Haus sowie die von den Amerikanern in Berlin selbst genutzten Einrichtungen wie das RIAS-Rundfunkgebäude oder die Siedlung »American Community« am Hüttenweg mit dem Outpost-Theater und der US-Army-Chapel zu sehen, dokumentiert

S. L. anhand von jüngeren und älteren (Archiv-) Photos, Luftaufnahmen und Planmaterial. Als Auftakt eines Forschungsprojekts, das sich Geschichte und Bedeutung der nachkriegsmodernen Architekturikonen der deutsch-amerikanischen Freundschaft widmet, wird diese Präsentation zugleich von einer mehrwöchigen, öffentlichen Vorlesungsreihe der Technischen Universität Berlin begleitet, über deren Titel und Termine www.geschenke-der-amerikaner.de detailliert informiert.

S. T.

Selbsthilfeübung statt Klimaschutz?

Ein Manifest ist ein Manifest ist ... eine harmlose Absichtserklärung. Diese Erkenntnis mag gewinnen, wer sich die Mühe macht, das vollmundig und medien-trächtig vor einigen Wochen von zahlreichen Verbänden und Interessensgemeinschaften der Architekten und Ingenieure an Minister Tiefensee übergebene »Klima-Manifest« gründlich zu studieren. Es geht ein Gespenst um in Deutschland ... der Klimawandel. Das Gespenst wird seit vielen Jahren registriert, die Auswirkungen sind genauso bekannt wie die Ursachen – und in der Verantwortung war und ist von jeher auch jeder, der mit der Gestaltung der gebauten Umwelt befasst ist. Die Gegenmittel sind ressourcenschonende Techniken und ebensolches Planen und Bauen – in allen Bereichen und mit allen Konsequenzen. Was nun die Ständesvertreter sich und dem Minister ins Stammbuch schreiben, ist indessen von einem Manifest so weit entfernt wie ein einzelner Notenschlüssel von einer Symphonie. Dabei woll(t)en sie doch auf sämtlichen Klaviaturen ihres beruflichen Könnens zukünftig zum Wohle der Menschheit gegen den Klimawandel spielen. Programmatischen, gar umstürzlerischen Charakter haben ihre Aussagen aber keinesfalls. Zu lesen ist dort unter anderem: »Wenn wir unsere Lebens- und Verhaltensweisen nicht ändern, wird sich die Erwärmung der Erde mit verheerenden Folgen auf unser Leben und auf die Zukunft nachfolgender Generationen auswirken.« Ist bekannt.

»Wir müssen mit der Planung und Gestaltung unserer Städte und Bauwerke eine ökologische Wende erreichen, indem wir den Einsatz von Energie, Material und Boden um ein Vielfaches verringern, (...) indem wir umweltschädliche Emissionen vermeiden, indem wir den Einsatz der Baustoffe so planen, dass sie nach ihrer Nutzung zur Grundlage neuer Produkte werden.« Auch das ist seit etlichen Jahren Sujet diverser, oft von der Europäischen Union subventionierter Forschungsvorhaben und nicht weniger häufig Thema der inzwischen nachgerade inflationär sich ausbreitenden Klima-, Energie- und Solar-kongresse.

Und: *»Wir wollen eine ressourcenschonende Architektur und Ingenieurbaukunst, bei denen das Paradigma der Nachhaltigkeit zum Leitmotiv der Planung und der Ausführung wird, (...) bei denen die physikalischen, biologischen und technischen Eigenschaften aller beteiligten Systeme so zueinander in Beziehung gesetzt werden, dass sie sich in ihren Wirkungen ergänzen, die vorwiegend auf regionalen Materialien basieren, um unnötige Transportwege für den oft überflüssigen Import zu vermeiden.«* Letzterer Punkt dürfte besonders die deutsche Baustoffindustrie freuen, die sich dann neben ihren regionalen Märkten wohl weiterhin intensiv um das Exportgeschäft zu kümmern hat.

Die Ausführungen enden schließlich mit dem Satz: *»Das Manifest der deutschen Architekten, Ingenieure und Stadtplaner ist der Prüfstein für die ethische Grundhaltung unserer Professionen. Um dies öffentlich zu dokumentieren, werden wir regelmäßig über den Stand der Umsetzung unserer Selbstverpflichtung Rechenschaft ablegen.«* Fragt sich nur, wie das ausschauen wird. Vor wem wird wer wie wann und in welcher Form Rechenschaft ablegen? Meinen es die Urheber ernst, müssten sie de facto ein- bis viermal pro Jahr in Büßergewändern in Kindergärten und -tagesstätten pilgern, zu den nachfolgenden Generationen eben. Nein, ein Manifest – das lehrten schon Marx und Engels – sieht anders aus.

Bei allem Respekt vor den (meisten) Unterzeichnern liest sich diese Verlautbarung in langen Passagen eher wie eine Bankrotterklärung, wenn sich jetzt jene zu Verantwortlichkeiten bekennen, die man, vielleicht naiv, als notwendige Erkenntnisse in ihrem Beruf voraussetzen sollte. Und man kann sich des Gefühls nicht erwehren, dass ihre (verbalen) Bemühungen mindestens 20 Jahre zu spät kommen, damit sich aus ihnen noch irgendwelche programmatischen Perspektiven ableiten ließen. Bedenkt man zudem, warum die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen namens des Präsidenten Hartmut Miksch ihre Mitglieder vor einigen Wochen zu einem internationalen Architektenkongress »Natur und gebaute Umwelt« nach Mallorca eingeladen hat, sie also dort versucht, mit *»renommierten Fachleuten aus unterschiedlichen Disziplinen (zu) diskutieren über Umweltaspekte, Erderwärmung und Nachhaltigkeit und (zu) fragen, vor welchen ökologischen Herausforderungen die Architektenschaft steht«*, drängt sich sogar der Verdacht auf, dass es sich bei den Manifestanten im Grunde um eine verkappte Selbsthilfegruppe handelt. Wer sich (dennoch) für das sogenannte Klima-Manifest interessiert, findet unter www.klima-manifest.de das Gewünschte.

R. R.

Qualität aus Überzeugung

Von ländlichen Regionen können die Manifestanten unter den Architekten sicher noch einiges lernen, wie zum Beispiel vom Landkreis Regensburg. Dass Wälder für den Naturhaushalt und den Klimaschutz eine erhebliche Rolle spielen, ist dort nämlich Allgemeinwissen: Mit reichem Waldbestand gesegnet, schreibt er einen (regionalen) Holzbaupreis aus, um die durch Bewirtschaftung anfallenden Hölzer der Gegend auch als Wirtschaftsfaktor zu nutzen, denn *»nur wenn Produktion, Verarbeitung und Verwendung primär in regionalen Betrieben und Unternehmen stattfinden, bleibt (auch) die Wertschöpfung in der Region«*. Durch die Auslobung der inzwischen zum zweiten Mal verliehenen Auszeichnung sollen also Planer und Auftraggeber dazu animiert werden, sich der regionalen Bautradition wieder stärker zuzuwenden, sie zu interpretieren und mit zeitgemäßen Entwürfen fortzuführen – in einem Gesamtgebiet von knapp 1.400 km², das sich in fast 34% Wald- und ca. 54% landwirtschaftlich genutzte, aber nur 10% Siedlungsfläche aufgliedert.

Stattliche 30 Beiträge wurden in diesem Jahr eingesandt, wobei öffentliche wie gewerbliche und private Bauten zugelassen waren. Als Kriterien galten neben Gestaltung und Architektur auch die Funktionalität und, in vielen großen internationalen Preisen und Wettbewerben oft und gerne unterschlagen, die Realisierungsqualität sowie, selbstverständlich, entsprechende Nachweise der Einbindung in die regionale Wertschöpfungskette Holz und das Energiekonzept.

Den ersten Preis erkannte die Jury der Grundschule Hemau zu, die *»eine gelungene Symbiose aus moderner, zeitgemäßer Architektur und der Verwendung des nachwachsenden Bau- und Rohstoffes Holz«* verkörpere und der als öffentlichem Gebäude sie außerdem Vorbildcharakter bescheinigt (Bauherr: Stadt Hemau; Planung: Baumann Architekten BDA, Frankfurt am Main).

Der zweite Preis ging an ein Mehrgenerationenhaus in Regenstauf, das die Jury durch seine klare, gut gegliederte Struktur überzeugte und in seiner Einfachheit die Qualitäten eines Klassikers habe (Bauherren: Monika und Georg Amann, Eitlbrunn und Regenstauf; Planung: Dipl.-Ing. Architekten Johannes Haslsteiner, Ursula von Massow, Kötzing).

Der dritte Preis wurde hingegen zweimal vergeben, und zwar zum einen an ein Einfamilienhaus mit Nebengebäude in Wiesent, dessen Kubatur inklusive Dach vollständig mit unbehandeltem Holz verkleidet ist. Die Schwachpunkte im Bereich des konstruktiven Holzschutzes wollten die Juroren per se nicht ignorieren, hoben aber insbesondere den Mut der Bauherren zu einer solch konsequenten Lösung hervor und würdigten zugleich deren klare, reduzierte Formensprache (Bauherren: Nikola Zimmerer, Anton Strassburger; Planung: Anton Strassburger, Wiesent). Die Bildhaftigkeit des Walderlebniszentrums im Gemeindebereich Sinzing bedachte die Jury ebenfalls mit einem dritten Preis, da sich das im Grundriss an eine durchgeschnittene Baumscheibe erinnernde Gebäude harmonisch in die Waldlichtung einfüge, wobei ihr der wiederum *»nicht ganz sattelfeste Umgang«* mit dem konstruktiven Holzschutz nicht verborgen blieb (Bauherr: Ministerium für Landwirtschaft und Forsten, Amt für Landwirtschaft und Forsten; Planung: Staatliches Bauamt Regensburg, Dipl.-Ing. Architekt Hans Weber, Regensburg).

Ein »Rohling« erhielt die Anerkennung: die Fußgängerbrücke über die Schwarze Laber bei Schrammlhof in Laaber. Hier begeisterte ein massiver Stamm als Träger über den Fluss, auf dem eine einfache Konstruktion den Belag und (!) das Gelände bilden, während der konstruktive Holzschutz als durchaus verbesserungsfähig eingeschätzt wurde (Bauherr: Verein für Naherholung im Raum Regensburg e.V.; Planung: Dipl.-Ing. Julius Höllein, Regensburg).

Es sind diese Betrachtungen, Anmerkungen und Überlegungen, die den Preis so überzeugend machen – und manches Mal vielleicht überzeugender als die prämierten Projekte selbst, die vor Ort oder eben unter www.landkreis-regensburg.de zur Begutachtung einladen.

Tragwerksplaner mit Ziel(en)

Es war ein hehres Ziel, das sich die sogenannte Ingenieur Kunst Galerie in Berlin gesetzt hatte, wollte sie mit Ausstellungen und Vorträgen der bis heute oft verkannten Ingenieurbaukunst doch zu einer stärkeren Präsenz in der öffentlichen Wahrnehmung verhelfen. Applaus fand sich daher von allen Seiten, nur mit der finanziellen Unterstützung sollte es nicht so recht klappen: Sponsoren fehlten für ambitionierte Vorhaben, und im Sommer 2007 kam dann das von vielen bedauerte Aus – kommentiert in Ausgabe 5-2007 der [Umriss].

Erst jetzt schien manchen klar zu werden, welchen Verlust sie beklagen dürfen oder sogar müssen; Hoffnung bot lediglich das Versprechen, es werde in anderer Form weitergehen. Und dieser Fall ist nun eingetreten, denn aus der Ingenieur Kunst Galerie wurde der Ingenieur Baukunst e.V., und zwar mit dem (langfristigen) Ziel der Etablierung eines Museums.

Als Ort für seine offizielle Premiere hat er sich mit der Berliner Akademie der Künste deshalb wohl auch einen ebenso renommierten wie publikumsträchtigen »Schauplatz« ausgesucht, wobei das Programm kaum weniger illustre anmutet: Neil Thomas, Atelier One, London, und Juan Sobrino vom Ingenieurbüro pedelta aus Barcelona wurden eingeladen, um hier am 28. Mai zu referieren, während man den Grandseigneur der Ingenieurbaukunst, Jörg Schlaich, gebeten hat, sich anschließend in einer Diskussion mit dem Moderator Reinhard Hübsch zu äußern.

Was für einige Zuversicht sorgt, dass es sich nicht um eine (weitere) der unzähligen Interessensneugründungen der letzten Monate zu aktuellen Fragen handelt, in denen die ewig Gleichen unter wechselnden Vorzeichen ewig Gleiches verkünden, ist insbesondere sein Vorstand, da mit Josef Seiler, Ingenieurgruppe Bauen, Karlsruhe, Annette Bögle, Technische Universität Berlin, und Jan Knippers, Technische Universität Stuttgart, Personen berufen werden konnten, die sich schon länger für die »Sache« der Tragwerksplaner engagieren. Ob und was der noch junge Verein bewirken wird, bleibt trotzdem abzuwarten. Ein paar Spenden und ein bisschen (ideelle) Hilfe würden ihm indessen kaum schaden, am besten und schnellsten zu leisten unter www.ingenieur-baukunst.de.

R. S.

S. L.

Baukultur als Chefsache

Eigentlich ist die Entwicklung von Paris Chefsache des Bürgermeisters Bertrand Delanoë. Der Sozialist, seit 2001 im Amt, hatte gleich nach seiner Wahl einen Versuch unternommen, mit den benachbarten Gemeinden ins Gespräch zu kommen, um mit ihnen zukunftsorientierte Strategien für Stadt und Umland aufzustellen. Schließlich ist die Metropole Frankreichs in ihren restriktiven (Stadt-)Grenzen auf das Engste mit der Peripherie vernetzt, finden sich dort doch die meisten oder zumindest viele jener Infrastrukturen, ohne die der »Traum Paris« nicht lebensfähig wäre. Delanoë scheiterte aber an seinen Kollegen, die offenbar aus Sorge vor dem mächtigen Paris seine Einladungen ausschlugen – trotz allseits anerkannten Handlungsbedarfs.

Dass die Hauptstadt, will sie in den nächsten Jahrzehnten als Metropole weiterhin Bedeutung haben, ein klares Konzept benötigt und radikale Veränderungen, nicht zuletzt unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Energie, unaufschiebbar sind, ist generell unumstritten. Und weil Paris das Zentrum französischer Politik verkörpert und in diesem Zentrum Präsident Nicolas Sarkozy thront, ergriff der oberste Franzose im Herbst vergangenen Jahres nun medienträftig und (natürlich) über den Kopf des Bürgermeisters hinweg selbst die Initiative. Das übliche Profilierungsstreben Sarkozys durchaus befriedigend, entsprang sie zudem wohl einem längerfristigen politischen Kalkül, denn Delanoë gilt als ein möglicher Kandidat der Opposition für die Präsidentschaftswahlen 2012 – dem auf seinem eigenen Terrain einfach mal gezeigt werden muss(te), wie man solche Sachen anpackt.

Dafür ließ der Élysée-Palast zehn interdisziplinäre Teams aus Städteplanern, Architekten, Geographen sowie Künstlern einladen, in einem Wettbewerb Zukunftsmodelle für die Stadt an der Seine zu skizzieren, und zwar unter Beachtung des Kyoto-Protokolls. Zu den auserwählten Büros gehörten im Übrigen sechs aus Frankreich, wie das von Christian Portzamparc, der schon unter Mitterrand die Vision von einem Grand Paris mitzuträumen vermochte. Geld sollte in dieser Kreativphase keine Rolle spielen, weshalb zu fragen bleibt, ob, wann, in welchem Umfang und aus welchen Kassen die ehrgeizigen Intentionen des Staatsoberhauptes gen Gestaltwerdung schreiten; präsentiert wurde am 13. März vor einem Steuerungskomitee und am nächsten Tag (publikumswirksam) vor dem Präsidenten.

Die einzelnen Entwürfe fielen infolgedessen recht unterschiedlich aus und warteten dennoch mit einer Gemeinsamkeit auf: der Neuorganisation des innerstädtischen Verkehrs mit Ringstraßen zur besseren Erschließung des Stadtraums, dem den CO₂-Ausstoß mindernden Ausbau der Metro, einem Projekt mit der größten Wahrscheinlichkeit auf Realisierung, sowie mit Hochhäusern, die Paris eine neue Silhouette beschieren und ihr damit zu einer punktuellen Nachverdichtung verhelfen (sollen) – als eine zur Gänze, wo immer machbar, ökologische oder wenigstens mit einem ökologischen Anstrich versehene Lösung.

Seit dem 29. April sind sämtliche Beiträge im Palais de Chaillot in Paris zu bestaunen, während www.legrandparis.net und www.citechailot.fr überwiegend nackte Fakten auflisten.

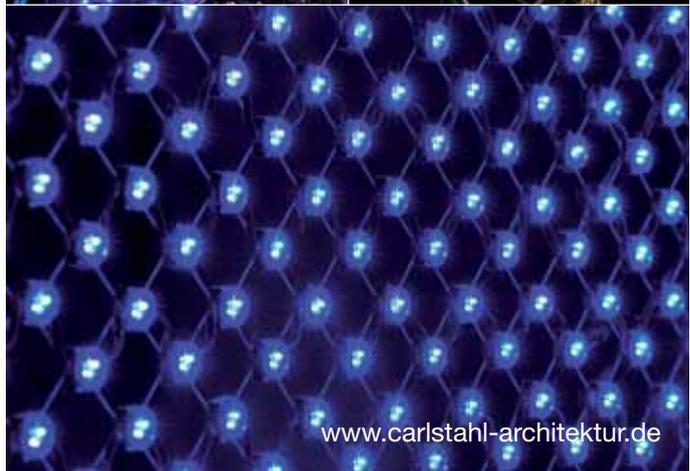
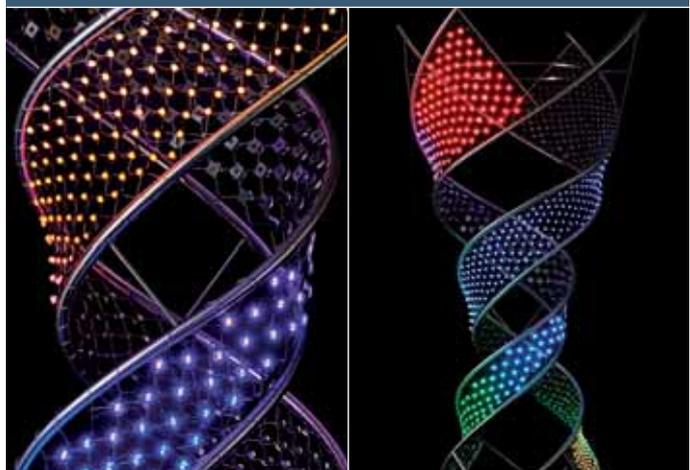
S. T.



X-LED - Die Kombination des bekannten X-TEND Edelstahlseilnetzes mit einem LED-Lichtmodulsystem zur Darstellung von Animationen, Bildern und Video-inhalten

Ihre Vorteile:

- ▶ Hohe Licht- und Winddurchlässigkeit
- ▶ 3D-formbar
- ▶ Geringes Eigengewicht
- ▶ Freie Bild-/Lichtpunktfestlegung von 40 - 300 mm
- ▶ Videotauglich (DVI, VGA)
- ▶ Schutzgrad IP-66, outdoorfähig
- ▶ Flexible Größendefinition



www.carlstahl-architektur.de

Erleben von Bewegung, Raum und Licht

Das Parkhaus »Brauhausstraße« in Fulda

Und so säumt heute ein Ring aus kleineren Parkhäusern das Zentrum, bindet den Individualverkehr dezentral vor der ehemaligen Befestigungsmauer und zieht Publikum in die Stadt.



Straßenfront

© Sichau & Walter Architekten BDA



Wehrmauer ...

© Sichau & Walter Architekten BDA

Kontext

Ein intaktes Stadtgefüge, das mit seinem kleinteiligen Charme die Identität des Ortes prägt, zunehmend bedrängt vom Verkehrsdruck und wirtschaftlichen Expansionsinteressen. Dagegen setzt man hier nicht willfährige Anpassung, sondern Kreativität und Mut, die Tradition und Identität der Stadt als Potential für grundlegende Reformen der Weiterentwicklung zu determinieren. Flexible Planungs- und Realisierungsverfahren sollen die Eigenheiten des Gewachsenen als unverwechselbares Markenzeichen Fuldas bewahren helfen und gleichzeitig Chancen für eine nachhaltige Vitalisierung der Kernstadt eröffnen.



Lage

© Sichau & Walter Architekten BDA

Am südlichen Rand der barocken Innenstadt, direkt an der mittelalterlichen Wehrmauer, wurde das baufällige alte Parkhaus geschliffen, um an gleicher Stelle ein neues zu errichten. Eine Situation, gekennzeichnet von Brüchen und Übergängen: kleinteilige Stadtstruktur, gegenüber einer Bundesstraße mit großmaßstäblichen Nachkriegsbauten auf industriellen Konversionsflächen – eine Schnittstelle vom 16. ins 21. Jahrhundert.

Die städtebauliche Situation ist uneinheitlich, uneindeutig, sie zwingt zu keiner Wertigkeit in der Ausformung, nur zu einem Nichtüberschreiten der bestehenden Fluchten.

Das Gebäude folgt nun dieser These, es lenkt eher, als dass es definiert, unterschwellig werden Bezüge aufgenommen, Höhen, Verläufe, Staffelungen.

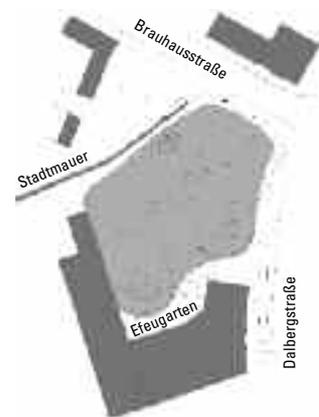


Stadt und Baukörper
© Wolfgang Habermehl

Baukörperausformung

Richtungslos schmiegt sich der Solitär in den Straßenverlauf. Eine Bauskulptur als Großform markiert, wie sein Gegenüber im Dombezirk, den Eingang zur Stadt, übernimmt tradierte Typologien und schafft selbstbewusst Identität am Ort. Bewegung prägt die Situation, Autoverkehr außerhalb der Stadtmauer, Fußgänger im Stadtinnern, dazwischen das Parkhaus als Synapse. Dynamik wird zum bestimmenden Faktor des Entwurfes, Dynamik und Licht. Im gleichförmigen Rhythmus, den Schwüngen, Wellen der Parkhausstruktur folgend, zieht sich ein Band aus vertikalen Stelen

um das Gebäude, Geschoß für Geschoß, unterbrochen, gegliedert durch die horizontalen Bänder der Geschoßdecken, welche die fließenden Bewegungen des Baukörpers unterstreichen: Das Gebäude wird zu einem einheitlichen, in Bewegung geratenen Körper, die Mononutzung im Inneren nicht verleugnend, aber verschleiern.



Grundriss Erdgeschoß
© Sichau & Walter Architekten BDA



Lamellenstruktur
© Sichau & Walter Architekten BDA

Die vertikalen Lamellen filtern und lenken das einfallende Licht, definieren eine Hülle, die sich für den äußeren Betrachter je nach Standort verändert, geschlossen, Raumkanten erzeugend für den Autofahrer, offen, Ein- und Ausblicke gewährend für den Benutzer und Fußgänger, die Fassade ändert sich mit der Dynamik des Betrachtens.



»Innenräume«

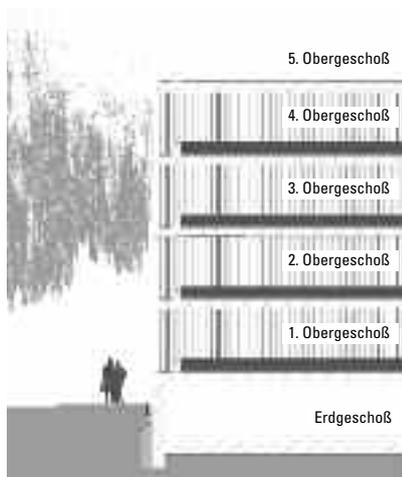
© Sichau & Walter Architekten BDA

Innen erreicht man über zwei Spindeln die unterschiedlichen Ebenen. Der Betrachter bewegt sich – und das Gebäude bewegt sich mit seinen Lamellen gegenläufig mit. Keine Ablenkung des Eindrucks, nur reines Volumen, steinern wie die Stadt: Parken wird zum Erleben von Bewegung, Raum und Licht. Die Fassaden aus Beton, rau, komponiert wie ein Fels, mit freigewaschenen Zuschlagstoffen, wie an der mittelalterlichen Wehrmauer, eine sinnliche Oberfläche, die begreifbar ist und altern kann. Gleiche Oberflächen überall an der Haut, die sich verändert durch ihren Schattenwurf, je nach Tageszeit.



Schnitt

© Sichau & Walter Architekten BDA



Systemschnitt

© Sichau & Walter Architekten BDA

Nachts, wenn der Verkehr schläft, ändert sich das Bild: Die Beleuchtung im Inneren des Gebäudes verliert ihre reine Zweckbestimmung, wie durch einen Filter dringt das Licht, farblich differenziert, leicht pulsierend durch die äußere Schicht, das Gebäude verlässt seine Zweckbestimmung und wird Objekt – zu einem Objekt auf Plattengründung mit Innenwänden, Untergängen, Stützen, Treppen und Decken aus Sichtbeton, mit Außenwänden aus abgäsäuertem Matrizenbeton sowie einer Fassade aus 205 cm x 30 cm x 10 cm messenden Stelen, die an ihrer Außenseite aus Matrizen-, ansonsten aber aus glattem Sichtbeton bestehen.

Peter Sichau

Bauherr:

Q-Park n.V.,
Maastricht

Entwurf:

Sichau & Walter Architekten BDA,
Fulda

Tragwerksplanung:

Ingenieurbüro West,
Borken



WIR SETZEN MASSSTÄBE

Das Bauen „Rund ums Auto“ ist unsere Stärke. Ob Parkhaus, Tiefgarage, Rasthof, Tankstelle oder Autohaus – Attraktivität, Kundenfreundlichkeit und Funktionalität stehen im Vordergrund. Mit unserer Kompetenz, unserer Sorgfalt und unseren hohen Qualitätsansprüchen machen wir auch Ihr Bauvorhaben zu einem Aushängeschild.

Gemeinsam mit unseren Kunden realisieren erfahrene Projektteams technisch und wirtschaftlich optimierte Bauvorhaben jeder Art und Größe. Erstklassig ausgebildete Fachleute auf den Baustellen gewährleisten die einwandfreie und termingerechte Ausführung der Projekte.

Zu den Besten zu gehören heißt, ständig neue Maßstäbe zu setzen.

Wir von Züblin stellen uns dieser Herausforderung – Tag für Tag, weltweit.

Ed. Züblin AG

Bereich Systembau Deutschland
Albstadtweg 3, 70567 Stuttgart

Tel.: +49 711 7883 - 809

Fax: +49 711 7883 - 757

systembau@zueblin.de

www.zueblin-systembau.de



Komplexes Bauwerk für Großfahrzeuge

Die Autobusgarage Leopoldau in Wien



Längsfassade
© Paul Ott

Konzept

Das siegreiche Wettbewerbsprojekt sah für eine offene Abstellhalle mit einer Kapazität von 234 Bussen ein weitgespanntes Membrandach vor, das per Zugseilkonstruktion zwischen die beiden Baukörper Verwaltung und Werkstätte gespannt werden und als Witterungsschutz dienen sollte. Der Wunsch des Bauherrn, eine eventuelle spätere Nutzungsänderung der Abstellhalle zu berücksichtigen, verlangte aber einige Modifikationen: Das Membrandach musste durch ein dämmbares Dach



Schleppkurve
© fasch&fuchs. ZT-GmbH



Lageplan
© fasch&fuchs. ZT-GmbH

ersetzt und eine mögliche Reduktion der erforderlichen Stellplätze auf 180 Busse einkalkuliert werden.
Die Großgarage besteht aus Reparatur-, Service- und Abstellhallen für flüssiggasbetriebene Autobusse, die durch einen Verwaltungstrakt ergänzt werden und die in ihrer Anordnung und Strukturierung der durch die Nutzung vorgegebenen Reihenfolge von Einfahrt, Kontrolle, Tanken, Service, Abstellen und Ausfahrt folgen.

Als verbindendes Element bildet das im Norden des Grundstücks situierte Verwaltungsgebäude das Rückgrat der beiden Hauptvolumina Werkstatt- und Abstellhalle. Die Arbeits- und Aufenthaltsräume im Verwaltungsbereich sind zudem nordseitig angelegt, um eine optimale Belichtung ohne sommerliche Überhitzung zu gewährleisten; die Garderoben finden sich entlang der Trennwand zur Werkstatt- und Abstellhalle.



»Kopfgebäude«
© Paul Ott

Die Lichtführung stellt einen Schwerpunkt im Entwurfskonzept dar: In den Hallen fällt das Licht über großzügige Oberlichter auf schräggestellte Wände, von denen es tief in den Raum reflektiert wird. Belichtung und natürliche Belüftung des Verwaltungsgebäudes sichern eingeschnittene Lichthöfe im Obergeschoß, die auch die innenliegenden Gänge in beiden Geschossen großzügig versorgen.



Schnitt
© fasch&fuchs. ZT-GmbH



Depot und Werkstätten
© Paul Ott

Der im Westen angeordnete Baukörper beherbergt die Werkstätten, deren Belichtung über die Ostfassade sowie Lichtbänder in der Dachfläche organisiert ist. Der Abstellbereich grenzt als südöstliches Bauteil an und umfasst fünf Hallen mit geneigten Betonfertigteilwänden, auf denen die Hauptfachwerkträger aus Stahl aufliegen: Die schräggestellten Wände formen im Zusammenspiel mit den tragenden Stützen unverschiebbare Böcke für die Horizontalaussteifung. Vordächer über den stirnseitig verlaufenden Erschließungswegen bieten den Buskern auf dem Weg zu ihren Fahrzeugen hier Witterungsschutz.



Tankstelle ...
© Paul Ott

Das Verwaltungsgebäude ist den Werkstätten und Abstellhallen im Norden vorgeklagert und überspannt im Obergeschoß die dazwischenliegende Durchfahrt. Zur

Erreichung der notwendigen Durchfahrtslichte wurde das Erdgeschoß darüber hinaus um 1 m angehoben, wodurch sich zugleich eine klare Abgrenzung zum Straßenniveau ergibt.

Energieanbauten, Flüssiggaslager und Tankstelle sind hingegen als Einzelgebäude mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zur Gesamtanlage positioniert.

Baukörperanordnung

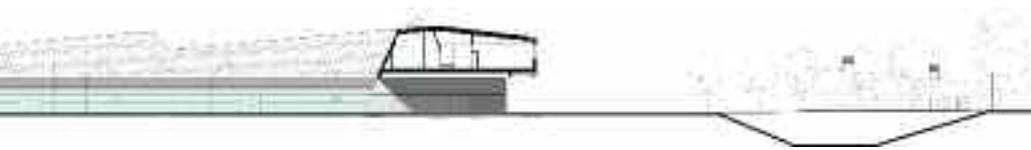
Die Kompaktheit des Gebäudes garantiert effiziente Betriebsabläufe und eine Minimierung betriebsinterner Fahrten und Wege. Eine erweiterte Löschhilfenanlage ermöglicht zudem das dichte Abstellen der Busse in den Hallen, wodurch sich der Flächen- und Energieverbrauch reduziert. Der westliche Teil des Baukörpers nimmt die in drei Bereiche gegliederten Werkstätten, also

- die Einlaufhalle mit anschließender Waschstraße,
- den überwiegend zweigeschossigen Lager- und Werkstattbereich sowie
- die Servicehalle

auf, gefolgt von den fünf Abstellhallen als südöstliche Fortsetzung des Ensembles.



Servicebereich
© Paul Ott



Ansicht

© fasch&fuchs. ZT-GmbH



Parkflächen

© Paul Ott

Technische Aspekte

Die im Juni 2007 fertiggestellte Busgarage Leopoldau ist ein komplexes Bauwerk, das vielfältige Anforderungen aus Verkehrsplanung, Betriebsführung und Sicherheitstechnik erfüllt. Diese hohen technischen Standards werden hier mit einem ebenso hohen architektonischen Anspruch vereint, was ein intensives Zusammenwirken aller Fachplaner bedingte.

Ein wichtiger Parameter des Entwurfs ist das Verkehrskonzept, das eine klare Trennung von Bus- und Individualverkehr vorsieht und die Strukturierung des Baukörpers bestimmt: Stets geht das Gebäude auf die verschiedenen Maßstäbe und Blickwinkel aus Busfahrer- und Fußgängerperspektive ein, welche sich im betrieblichen Geschehen mischen und nebeneinander funktionieren.

Der Einsatz flüssiggasbetankter Fahrzeuge bedingt die Berücksichtigung zahlreicher Sicherheitsmaßnahmen. Bauteile, (Sicherheits-)Abstände, Höhenunterschiede, Gefälle, Elektroleitungen usw. sind daher nach den Vorgaben der Sicherheitstechniker ausgebildet, um ein unkontrolliertes Entweichen von Gasen rasch aufspüren und, gepaart mit der Gliederung in explosionsgeschützte Zonen, einen ungefährdeten Betriebsablauf garantieren zu können:

Ein Netz aus Gasspürköpfen überzieht das gesamte Gelände und dient zu dessen ständiger Überwachung, außerdem werden die Busse täglich in einer speziell ausgebildeten Einlaufhalle auf ihre Dichtheit geprüft.

Um einen störungsfreien Busverkehr zu ermöglichen, muss die Tragstruktur große Spannweiten überbrücken. In Werkstatt und Abstellhallen wird dies mittels räumlicher Stahlfachwerke erreicht: Im Inneren des sich über 3.500 m² erstreckenden Servicebaus werden nur zwei Säulen zur vertikalen Lastabtragung benötigt, die Parkzonen in den Hallen sind sogar stützenfrei. Diese Lösung resultiert auch aus dem entwerfungsbestimmenden Lichtführungskonzept, das in sämtlichen Arbeitsbereichen eine ausreichend natürliche und blendfreie Belichtung gewährleistet.



»Erschließung«

© Paul Ott

Da sich die Busgarage auf einem durch die ehemaligen Gaswerke stark verseuchten Gelände befindet, wurden im Zuge ihrer Realisierung Altlasten entsorgt oder versiegelt, was deren Ausspülen über Grund- und Regenwasser verhindert und die Ökobilanz verbessert.

Zum Schutz der Anrainer wurde überdies eine Lärmschutzwand errichtet, wobei erstmals in Österreich das ökologische System eines lebenden Weidengatters zur Ausführung gelangte: eine dreischalige Konstruktion mit Steinwollekern und seitlich begrenzenden Weidenschösslingen, die anwachsen und die (Lärmschutz-) Wand in eine grüne Hecke verwandeln. Das Mikroklima verbessernd, ist sie zugleich Lebensraum für Kleintiere und wirkt der Stadtverödung entgegen.



Abstellhallen
© Paul Ott

Alle Büroräume sind natürlich be- und entlüftet und müssen durch ihre Positionierung an der Nordseite weder beschattet noch gekühlt werden. Die innenliegenden Garderoben für die Busfahrer weisen

zusätzlich ein effizientes Quellauflichtungssystem auf, womit ein guter Luftwechsel bei geringer -geschwindigkeit und niedrigem Energieaufwand verbunden ist; Garderoben und Waschräume werden durch eine Fußboden-Niedrigtemperaturheizung beheizt.

Solarkollektoren am Dach sorgen für die Warmwasseraufbereitung, während ein vorhandener Grundwasserbrunnen die Versorgung von Waschanlage und Sprinkleranlage sowie die Bewässerung der Grünflächen sichert; das Oberflächenwasser wird in zwei Sickerbecken verrieselt.

Fred Hofbauer
Regina Gschwendtner



Aufenthaltsraum
© Paul Ott



▶ kurze Bauzeiten



schlanke Stahlkonstruktion ◀



▶ helle und benutzerfreundliche Gestaltung



wirtschaftliche Bauweise ◀



Treppenhaus
© Paul Ott

Bauherr:

Wiener Linien GmbH & Co. KG,
Wien

Projektleitung:

Harald Bertha, Kresmir Jukic

Architekten:

fasch&fuchs. ZT-GmbH
Hemma Fasch
Jakob Fuchs,
Wien

Projektleitung:

Fred Hofbauer

Team:

Regina Gschwendtner, Jürgen Hierl,
Till Noske, Reinhard Muxel

Tragwerksplanung:

Werkraum ZT-OEG,
Wien

Haustechnik:

Thermo Projekt
Haustechnische Planung GmbH,
Wien

Elektrotechnik:

Technisches Büro Karl Sobotka,
Wien

Bauphysik:

Dr. Tomberger ZT-GmbH,
Graz

Brandschutz:

DBI Düh Beratende Ingenieure,
Wien

Verkehrsplanung:

Rosinak & Partner ZT-GmbH,
Wien

Prüfingenieure:

Dipl.-Ing. Peter Kotzlan
Dipl.-Ing. Meinhard Roller,
Wien

Bauleitung:

Vasko & Partner,
Wien

**Wir sind Ihr Spezialist für
Individual- oder Systembauweise.
Sprechen Sie uns an.**

HIB Huber Integral Bau GmbH

Vogtstrasse 22 · D-56598 Rheinbrohl

Tel.: +49(0)2635-9544-0 · Fax: -44

info@huber-integralbau.de

Demontierbare Leuchtskulptur

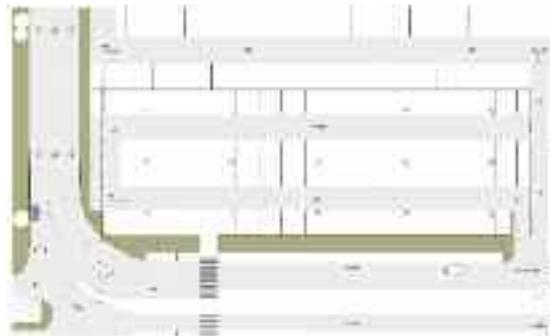
Das Parkdeck am Flughafen Linz



Temporäre Struktur
© form,art GmbH

Entwurf

Das Parkdeck mit einer Kapazität von 130 Stellplätzen befindet sich direkt vor dem Haupteingang des Linzer Flughafens – als eine temporäre Struktur: Die Bauherren verlangten eine leichte Konstruktion, die im Falle eines Parkhausbaues schnell und kostengünstig demontiert und an einem anderen Standort wieder errichtet werden kann. Und so überdachen hier 15 aneinandergereichte trichterförmige Membranen mit Einzelabmessungen von 11 m x 18 m eine Gesamtfläche von 3.020 m².



Grundriss
© form,art GmbH

Durch die innenliegende Membran bleibt dem Betrachter die Stahlkonstruktion verborgen, die sich über den Tagesverlauf

verändernden und auf der Membran abzeichnenden Schattenwürfe lassen das Tragwerk erahnen. Die Trichter verkörpern in kompakter Weise die Anforderungen, die eine Nutzung als Parkdeck vorgibt. So werden Stütze, Dachhaut und Entwässerung zu einer bauplastischen Einheit. Als Dachhaut kommt eine Membran aus PVC-beschichtetem Polyestergewebe mit 10% Licht- und 7% Solartransmission zum Einsatz. Dadurch bleibt der Parkplatz hell, ein Überhitzen der Fahrzeuge wird verhindert.

Konstruktion

Die Stahlrahmen, an denen später die Trichtermembranen befestigt wurden, konnten großteils schon am Boden zusammengebaut und mit einem Autokran in die exakte Höhenlage befördert werden; mittels Zug-Druck-Stäben wurde die Stahlrahmenkonstruktion von den 15 Stahlsäulen abgehängt. Nach Befestigung der Dach-



»Bodenleuchten«
© form,art GmbH



Schnitt
© form,art GmbH



Baukörperanordnung
© form,art GmbH

haut an der Stahlrahmenkonstruktion über Kederschienen wurden die textilen Trichter durch einen Stahlring mit Gewindestangen so gespannt, dass die Membranen im Winter dem Schneedruck standhalten.

Auf der Oberkante der quadratischen Einzelfundamente mit den Abmessungen von 3,30 m x 3,30 m wurden Schächte aus 5 mm dicken, gerollten Stahlblechen angeordnet. Diese Schächte dienen sowohl als Anfahrschutz als auch zur Entwässerung.

Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wurde das Membranmaterial auf die Stahlschächte kaschirt, die über flächenbündige Revisionsöffnungen verfügen, so dass sich die Elektroklemmkästen und die Regenwasserabflüsse warten lassen.

Aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades wurden Stahl- und Membrankonstruktion in einer Bauzeit von lediglich vier Wochen montiert.

In den Nachtstunden wird das im Juni 2008 fertiggestellte Bauwerk durch das reflektierende Verhalten des Materials zu einer Leuchtskulptur: Jede Stütze wird von vier Bodeneinleuchten angestrahlt, durch die Krümmung der Trichtermembranen wird das Licht gleichmäßig im Raum verteilt.

Dietmar Hammerschmid



Stahlkonstruktion
© form,art GmbH



Trichterform
© form,art GmbH

Bauherr:
Flughafen Linz GmbH,
Hörsching

Generalplanung:
form,art GmbH,
Graz

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Dietmar Hammerschmid

Mitarbeiter:
Dipl.-Ing. Andreas Pachl
Dipl.-Ing. Franz Seebacher

Konzeption Membranbau:
Kiefer textile Architektur,
Radolfzell

Konzeption Stahlbau:
Praher Schuster ZT GmbH,
Wien

Ausführungsstatik Stahlbau:
Dipl.-Ing. Kirchmayr,
Linz

Übersichtliche Grundstruktur mit Lichtwand

Die Parkieranlage am Novartis-Campus in Basel

Konzept

Die Projektvorgabe lautete, ein von außen unsichtbares unterirdisches Bauwerk zu errichten, das modern, funktional und ästhetisch ansprechend sein sollte. Aus vielen, oft unbefriedigenden Beispielen

Struktur

Das zweigeschossige unterirdische Parking weist eine Grundfläche von 21.000 m² auf und hat eine Gesamthöhe von 8 m; die lichte Raumhöhe beträgt im ersten Untergeschoß 3,30 m, im zweiten 3,15 m: Es wurden rund 170.000 m³ Erdmaterial, 43.000 m³ Beton und 8.000 t Stahl verbaut. Die gesamte Anlage hat eine Länge von Ost nach West von 300 m und eine Breite von Süd nach Nord von 100 m.

Das Tragwerk der Tiefgarage überspannt Stützenabstände bis zu 10 m bei Auflasten aus der darüber gestalteten Parklandschaft von 3,50–5,00 t/m², wobei »Einzel-lasten« wie Bäume oder Findlinge hier bis 20 t wiegen dürften. Es besteht aus einer schlaff bewehrten Stahlbetonstruktur mit -kernen und einer Stahlbetonaußenhülle zur horizontalen Stabilisierung sowie Stahlstützen zur vertikalen Lastabtragung. Die gesamte Parkgarage ist flach fundiert im Niederterrassenschotter, unter den Stahlstützen wurde die Fundamentplatte indes von 35 cm auf bis zu 1,35 m verstärkt: Die hohen Tragkräfte werden mittels Stahlpilzen und Schubbewehrungen von den Flachdecken in die Stützen eingeleitet; die Deckenstärke über dem ersten Untergeschoß beträgt in der Mitte 86 cm und über dem zweiten 45 cm. Die komplette Haustechnik, die Security-Systeme, die Sprinkleranlage und das Verkehrsleitsystem sind zudem unsichtbar in die Betonstrukturen integriert worden.



Haupterschließung

© Lukas Roth/Novartis International AG

lassen sich Lehren ziehen: Sinnvolle Raumdimensionen, gute Lichtverhältnisse, klare Überschaubarkeit, eine praktikable Gebäudestruktur und optimaler Parkkomfort sind die Aspekte, die freundliche Anlagen kennzeichnen. Diese Qualitäten wurden der Planung zugrunde gelegt. Es galt, jegliche negative Erinnerung, die man an Parkhäuser haben mag, in Vergessenheit geraten zu lassen und beim Betrachter Bilder zu evozieren, die Sicherheit und Vertrautheit vermitteln.



Masterplan

© Vittorio Magnago Lampugnani



Rampenbauwerk

© Lukas Roth/Novartis International AG

Erschließung

Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt von der Fabrikstraße, der Haupterschließungsachse des Campus. Das Bauwerk verfügt über zwei Untergeschosse mit insgesamt fast 1.200 Parkfeldern, inklusive der entsprechend bezeichneten für Behinderte. Alle Fahrzeuge erreichen über eine Einfahrtsrampe das erste Untergeschoß, wo sie sich vor der Schrankenanlage auf vier verschiedene Fahrgassen und damit auf Abschnitte verteilen: 50 zuordenbare Parkfelder im ersten Untergeschoß mit einer Zufahrt durch eine Sicherheitschleuse, 150 Parkfelder für Besucher im ersten Untergeschoß ohne Einfahrts-, aber mit Ausfahrtskontrolle, sowie 1.000 Parkfelder für Mitarbeiter im ersten und zweiten Untergeschoß mit Badge-Zutritt. Die freie Einfahrt für Gäste vermeidet unnötige Staus, was aufgrund der nahen Anbindung an die Autobahn eine strikte Vorgabe war. Analog zur Einfahrt münden die Fahrgassen der verschiedenen Benutzerkategorien in einer Ausfahrtsrampe, die in Richtung Fabrikstraße orientiert ist.

Im Parking stellten sich unterschiedliche Anforderungen an Signaletik und Wegleitung. Der Besucher- und Mitarbeiterverkehr müssen zum Beispiel so direkt wie nur denkbar zu den freien Parkfeldern geführt werden. Es galt also, so viel Information wie notwendig, zugleich aber so wenige Schilder wie möglich an Schnittpunkten zu platzieren. Durch die realisierte Raumhöhe war es nun machbar, die (wenigen) Schilder über die Fahrbahnen an die Decke zu hängen. Die weißen Leuchtschilder haben leicht abgerundete Ecken und nehmen so Bezug zur Formsprache der

Architektur, während als Intervention zu den hellen Böden und Decken sowie den champagnerfarbenen Wänden ein kräftiges Rhodamin-Rot für sämtliche Beschriftungen gewählt wurde. Um die Novartis-Mitarbeiter vom Parkfeld zum nächstgelegenen Treppenhaus zu führen, wurden zudem große Ziffern direkt auf die rohen Betonwände der Treppenhäuser gemalt. Für Besucher ist es das »Gate«, das sie zum Empfangsgebäude hinaufführt. Hingegen wurden die direkten Zugänge vom Parking in die anliegenden Bauten sehr unauffällig beschriftet.



Nebentreppenhaus

© Lukas Roth/Novartis International AG



Querspur
© Lukas Roth/Novartis International AG

Parkplatzbelegung

Die Besucherstellflächen sind mit einer Einzelparkplatzüberwachungsanlage ausgerüstet. Dies bedeutet, dass über jedem Parkfeld ein Sensor installiert ist. Ausgestattet mit einem roten bzw. grünen Licht, zeigt er, wo freie Stellflächen zu finden sind. Für Gäste und Mitarbeiter gibt es keine fixe Zuteilung der Parkplätze, nur für das höhere Management sind solche



Schnitt »mit« Empfangsgebäude
© Marco Serra/Novartis International AG

reserviert. Die Parkfelder sind in der Regel in einem 60°-Winkel an Einbahn-Fahrgassen angeordnet, was den Fahrkomfort erhöht; die Fahrtrichtung wird mit einem roten Lichtstrich am Boden, einer Art »Bodenbefeuerung«, angezeigt. Parkplätze für gehbehinderte Personen sind im ersten Untergeschoß, direkt beim Aufzug, vorgesehen, während die Unterbringung von speziell ausgewiesenen Frauenparkplätzen aufgrund der Übersichtlichkeit häufig erschien. Bei der Einfahrt wird mit der Anzeige »frei« oder »besetzt« angegeben, ob das Gästeparking und/oder das Parking für die Mitarbeiter noch (freie) Kapazitäten haben.

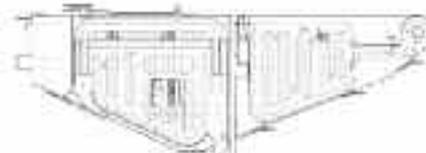
Beleuchtung

Schon im Architekturentwurf wurden die Hauptparameter der Beleuchtungsplanung festgelegt, darunter befindet sich die das Parking charakterisierende Lichtwand: Die sehr übersichtliche Grundstruktur der Tiefgarage soll durch die Lichtführung unterstützt werden. Hell beleuchtete, vertikale Begrenzungsflächen über dem gesamten Perimeter beider Ebenen, deren Oberflächen visuell wirksam gegliedert sind, erlauben es dem Neuankömmling, sich zu orientieren und über die Sicherheit des Raumgefühls auch Behaglichkeit zu entwickeln.

Die über Oberflächengestaltung verfügenden, raumhohen Edelstähle in einem Champagner-Goldton werden alle 8 m aus einer Fuge heraus mit linearen LED-Streifenlichtleuchten in Fahrtrichtung vertikal »bewaschen«. Der Besucher fährt nur in Lichtrichtung und somit uneinsehbar an den Lichtquellen entlang. Die Schuppigkeit der Paneele bewirkt dabei eine Abnahme der Leuchtdichte jeweils zum Ende und dementsprechend eine erneut hohe Leuchtdichte jeweils am Anfang der Blechpaneele. Entgegen üblichen Tiefgaragenerhellungen ist das Licht hier warm-tonig und glühlampenähnlich, dennoch sind hocheffiziente LED-Quellen aller - neuester Technologie eingesetzt worden; die Lichtwand dient auch der Orientierung.



Zweites Untergeschoß
© Marco Serra/Novartis International AG



Erstes Untergeschoß
© Marco Serra/Novartis International AG



Perimeterspur

© Lukas Roth/Novartis International AG



Fahrspur

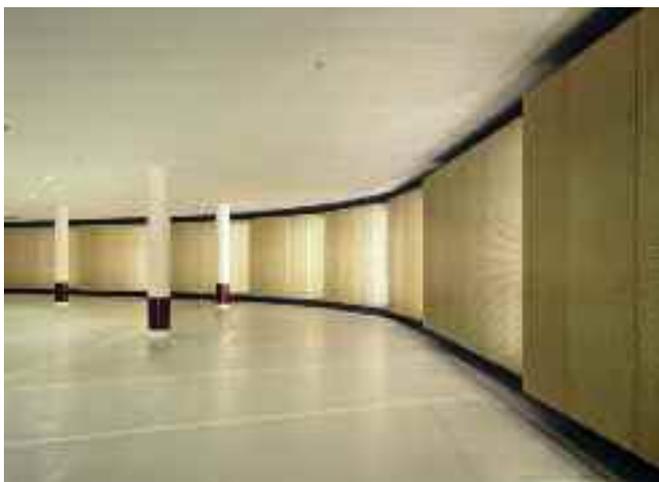
© Lukas Roth/Novartis International AG

Zur weiteren Beleuchtung gehört diejenige der Fahrbahnen, welche mit deckenbündig eingebauten, abgeblendeten Downlights erfolgt. Deren Wirkung ist lichttechnisch durch die hohe Abblendung der Leuchte funktional zu verstehen. Dazu kommen die aus der Straßenebene »durchgestoßenen« Treppenhäuser, welche als Sichtbetonoberflächen im Bereich der Tiefgarage wahrnehmbar bleiben. Diese Oberflächen werden mittels bodenbündig angeordneter Hochleistungs-LEDs so beleuchtet, dass die Textur des Betons mit einem Schleier von tageslichtähnlichem, eher kaltweißem Licht belegt wird und damit eine Signalwirkung entsteht, die ebenfalls der Orientierung dient.

Treppenhäuser

Die von der Wiener Künstlerin Eva Schlegel gestalteten Treppenhäuser bestehen aus einem 13 cm dicken Dach aus rostfreiem Stahl, getragen von Glaswänden, die zur Aussteifung gegen Wind in Dach und Boden eingespannt sind. Auf der einen Seite ist eine kreisförmige, halb verspiegelte Schicht auf diese Gläser gedampft: Der Kreis mit einem Durchmesser

von 10 m findet in den Untergeschossen in Form von vorgehängten Spiegeln seine Fortsetzung, wobei der Übergang zwischen Spiegelverkleidung und tragender Glaswand trotz der Einspannung stets flächenbündig ist; eine ausführliche Beschreibung von Konzept und Konstruktion der Treppenhäuser findet sich in Ausgabe 6-2008 der [Umriss].



Lichtwandkurve

© Lukas Roth/Novartis International AG



Lichtwandkonzeption

© Marco Serra/Novartis International AG



»Gestaltungselemente«
© Lukas Roth/
Novartis International AG

Gebäudetechnik

Die lebensnotwendige Technik ist für den Nutzer weitestgehend unsichtbar, das heißt, er nimmt lediglich den für ihn relevanten Komfort wie Frischluft, Licht und Wegführung wahr. Damit dies allzeit möglich bleibt, sind umfangreiche gebäudetechnische Anlagen wie Lüftung, Entrauchung, Sprinkler, Beleuchtung, Notbeleuchtung, Parkplatzbewirtschaftung etc. im Einsatz.

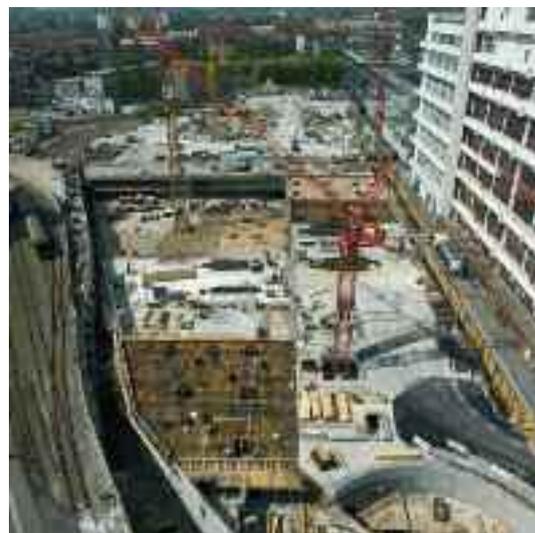
Die Parkflächen sind zum Beispiel ohne erkennbare Lüftungskanäle quer durchströmt, wobei die Steuerung der Luftmenge in Abhängigkeit des CO-Gehalts erfolgt. Wird der Alarmwert überschritten, schalten sich Warnleuchten ein, die den Benutzer zum Verlassen des Bauwerks auffordern. Und im Brandfall wird die Tiefgarage mit der vorhandenen Lüftungsanlage, die dann im betroffenen Abschnitt auf die maximale Leistung geht, entraucht. Das große, transparente Parking ist im zweiten Untergeschoß auf der gesamten, zusammenhängenden Fläche von über 21.000 m² in drei separat entrauchte Brandabschnitte eingeteilt. Diese Abschnitte wurden für den Brandfall mit flexiblen Rauchschturvorhängen ausgestattet, die im Normalbetriebszustand in der Decke in Ruheposition, also zurückgezogen verbleiben. Außerdem ist über allen Flächen ein schnell ansprechender Sprinklervollschutz in die Betonstrukturen integriert.

Untergrund

Durch die großflächigen Grabungen im Bereich des Parkings wurden bedeutende Funde der spätkeltischen Großsiedlung Basel-Gasfabrik aus der Zeit von ca. 150 bis 80 vor Christus angetroffen und erforscht. Diese Bebauung mit Wohnhäusern in Holz-Lehm-Architektur, handwerklich genutzten Gebäuden und Installationen folgt weitgehend einem rechtwinkligen Raster. Von den zahlreich untersuchten Gruben, also größeren Vertiefungen im

Boden, dienten einige zur Überwinterung des zentral gelagerten Saatgutes, andere als Keller oder für handwerkliche Zwecke. Unter den Zehntausenden von Funden kamen viele Bronze- und Edelmetallmünzen, farbenprächtige Glasarmringe, Bronzeschmuck, aber auch erhebliche Mengen an Geschirresten sowie aus Italien importierte Weinamphoren zum Vorschein, die einen faszinierenden Einblick in das Leben vor 2.100 Jahren auf dem Novartis-Areal vermitteln.

Die von der Industriegeschichte auf dem Baufeld hinterlassenen Spuren mussten zudem in einem ersten Schritt bereinigt werden. Ein früheres Gaswerk und die ersten chemischen Industrieanlagen verschmutzten den Boden mit verschiedenen Schadstoffen und Farben, zusätzlich sind alte Bauwerksteile bei früheren Abbrüchen im Boden verblieben. Der über 275.000 m³ umfassende Aushub wurde daher nach einem spezifischen Konzept triagiert: Basierend auf einer Prognose, wurde der Boden meterweise in einem 10-m-Raster nach genauen Vorgaben untersucht, im Labor analysiert, auf die Belastung bezogen abgetragen und entsorgt. Die Entsorgung erfolgte per Lastwagen, Bahn und Schiff sowohl innerhalb der Schweiz als auch bis nach Holland.



Tiefgarage im Bau
© Lukas Roth/Novartis International AG

Bauablauf

Die Baumeisterarbeiten wurden in 15 Monaten abgeschlossen. In einem schachbrettartigen Raster wurden die Decken in Etappen nach einem industriellen Verfahren, von Westen nach Osten gestaffelt, realisiert. Die Ausbauarbeiten wurden im Rhythmus mitgezogen und konnten so zehn Monate nach Baubeginn starten; etappenbestimmend waren die verarbeitbaren Betonmassen, die bei Tagesleistungen von 250–400 m³ lagen. Im Baugrund befand sich bereits ein Energieleitungstunnel. Da er im ersten Untergeschoß die Anlage quasi entzweiteilte, musste er von Anfang an ins Gesamtkonzept integriert werden. Dieser Tunnel war daher nach der Ausgrabung über eine Länge von 100 m temporär auf erdbebensicheren Stahlkonstruktionen zu unterfangen, um später auf der darunter betonierten, neuen Parkingdecke wieder sicher und stabil abgesetzt zu werden. Das Parking liegt knapp über dem mittleren Grundwasserspiegel. Die Entwässerung der gesamten Parkfläche erfolgt dementsprechend über Sickerzonen rund um das Bauwerk: Dank dieses Versickerungssystems kann sich das Meteorwasser temporär bis zu 80 cm auf der Einstellhalle aufstauen. Ohne Trennfugen ausgeführt, ist die Struktur als zusammenhängende weiße Wanne konzipiert. Die Wasserdichtigkeit der im Gefälle betonierten Decke der Einstellhalle unter dem Parküberbau wird darüber hinaus mittels einer doppelschichtigen, voll verklebten Polymerbitumenabdichtung, einer Trennschicht mit Wurzelschutzfunktion, einem stahlfaserbewehrten Schutzbeton von 10 cm Stärke und schließlich einer darüber angeordneten Sickerschicht erreicht; die Parkdecks der im Mai 2007 fertiggestellten Anlage sind über einer rissüberbrückenden, abgesandeten Flüssigkunststoffbeschichtung abgedichtet.

Marco Serra

Bauherr:
Novartis Pharma AG,
Basel

Architekt:
Marco Serra,
Basel

Mitarbeit:
Stephan Schoeller

Generalplaner:
Ernst Basler + Partner AG,
Zürich

Projektteam:
Christoph Haas, Fred Steiner, Beat Weiss

Gebäudetechnik:
Amstein + Walthert AG,
Zürich

Brandschutz:
A+F Brandschutz GmbH,
Pratteln

Lichtplanung:
Licht Kunst Licht GmbH,
Bonn

Signaletik:
Miffli-Schmid Design,
Zürich

Verkehrsplanung:
Rudolf Keller & Partner AG,
Muttenz

Gestaltung Treppenhäuser:
Eva Schlegel,
Wien

Werkplanung:
Ernst Basler & Partner AG,
Zürich

mit
A2017 Architekten,
Zürich

Bauleitung Ausbau:
Büro für Bauökonomie,
Luzern

 **GOLDBECK**

- konzipieren
- bauen
- betreuen



Parkhäuser

Hohe Flexibilität und
geringste Betriebskosten ...

- **Parkhäuser | Parkdecks**
GOBACAR®
- **Gewerbliche Solaranlagen**
GOBASOLAR®
- **Büro- | Geschäftshäuser**
GOBAPLAN®
- **Betriebs- | Funktionshallen**
GOBAPLUS®

... dahinter steckt immer
GOLDBECK – mit System.



34 x in Deutschland,
Dava in England, Österreich,
Polen, der Schweiz,
der Slowakei und Tschechien.
www.goldbeck.de

Vielseitigkeit im Besonderen

Das Park 'n' Sleep der Messe in Frankfurt am Main



Pförtner-, Sanitär- und Bahnhofsgebäude
© Christoph Kraneburg

Vorgeschichte

Nicht selten beschert ein erfolgreich realisiertes Bauvorhaben den Architekten ein Nachfolgeprojekt. So geschehen bei Kölling Architekten aus Bad Vilbel, die für die Messe Frankfurt ein neues Cargo Center geplant und 2007 fertiggestellt hatten:

Hochzufrieden mit deren Entwurf und Arbeit, beauftragte die Messgesellschaft das Büro mit der Errichtung eines Sanitärgebäudes für den Wohnmobilabstellplatz im Rebstockpark. Das sogenannte Park 'n' Sleep auf dem 1,40 ha großen Gelände

sollte neben den Sanitäreinrichtungen für die Übernachtungsgäste der Messe Frankfurt eine Pförtnerloge aufnehmen und zu guter Letzt auch noch als Bahnhof »Rebstöcker Wald« dienen, der vom Frankfurter Feldbahnmuseum e.V. betrieben wird.

Formfindung

Die Aufgabe des Gebäudes, zeitweise als Bahnhofsgebäude zu fungieren, und seine Positionierung im Rebstockpark beeinflussten den Entwurf maßgeblich. Die Sanitärräume und die Bahnanlagen separat zu betrachten, sie womöglich an das Waschlöschen »anzukleben« und dadurch als Zusätze zu deklarieren, hätte der Konzeption der Architekten widersprochen. So wird stattdessen die zum Bahnsteig gerichtete Fassade um dessen Breite zurückversetzt, das überstehende Dach dient als Regenschutz für die wartenden Zugreisenden und die Übernachtungsgäste auf dem Weg zu den Waschräumen. Und: Das derart ausgebildete Plateau erschließt gleichzeitig das Zimmer des Pförtners, die Umkleiden und die Toiletten.

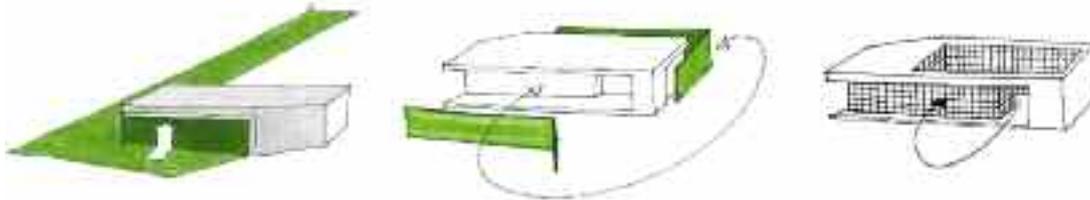


Warte- und Zugangsbereich
© Christoph Kraneburg

Den Bezug zum Park stellten die Architekten über ein großflächiges Rankgitter her, das die zur Straße gewandte Seite fast komplett überzieht. Derzeit noch von einem abstrakten, floralen Muster aus 10 cm x 10 cm großen Metallplättchen geprägt, wird es schon in ein paar Jahren mit immergrünem Efeu überwachsen sein und das Häuschen dadurch zu einem Teil



Rankgitter ...
© Christoph Kraneburg



Entwurfprinzip
© Kölling Architekten

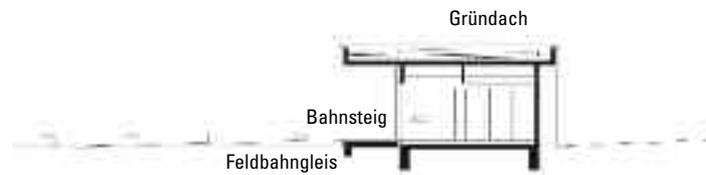


»Haltepunkt«
© Christoph Kraneburg



(Pförtner-)Loge
© Christoph Kraneburg

des Parks werden lassen. Auf der gegenüberliegenden, eingerückten Fassade arbeiteten sie mit einem anderen Stilmittel, das dem Besucher im Innenraum erneut begegnet: 10 cm x 10 cm kleine, grüne Glasfliesen zieren hier die Hülle und verweisen damit auf die ebenfalls grüne Umgebung. Die dritte, ins Gebäude integrierte Funktion, die Pförtnerloge, bestimmt die Nordfassade, die in ihrer leicht schrägen Anordnung die Einfahrt zum Parkplatz markiert, wobei ein großes Fenster den (Blick-)Kontakt zwischen Gästen und Pförtner gewährleistet. Den alles umspannenden Rahmen bilden die bereits erwähnte Rückwand, die westliche Seitenwand und das Dach. Diese Elemente, durchgängig mit einem grauen, geschliffenen Feinputz versehen, fügen sich zu einem Winkel zusammen, unter dem die Pförtnerloge und die Sanitäranlagen ihren Platz finden.



Querschnitt
© Kölling Architekten

Innenraum

Das Raumprogramm umfasst nur wenige Elemente: jeweils Toiletten und Duschen für Frauen und Männer, eine behindertengerechte Toilette, die Pförtnerloge mit Teeküche und eine Technischeinheit. Doch auch bei solchen vermeintlich einfachen Aufgaben können Architekten ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Schon die Sanitärräume des Park 'n' Sleep unterscheiden sich von den allerorten realisierten 08/15-Anlagen, in denen meist eine sehr sterile Atmosphäre herrscht.

Abwechselnd grün und weiß geflieste Wände in den bereits außen verwendeten Farbtönen und Fliesenformaten sorgen für einen freundlichen Charakter, durch große

Lichtkuppeln gelangt zugleich viel Tageslicht in das fensterlose Innere. Die für die Abend- und Nachtstunden notwendige künstliche Beleuchtung wurde zudem an ausgewählten Stellen in die Decke eingelassen und ergibt zusammen mit den quadratischen Oberlichtern ein graphisches Bild. Einzig die Pförtnerloge erhielt aufgrund ihrer extrovertierten Nutzung ein großes Fenster mit Blick auf die ankommenden und abreisenden Gäste und das Grün des Parks. Bei der Möblierung dieses Raums spielten die Architekten wiederum mit dem Bahnhofsthema, denn Theke und Tisch erinnern stark an das sonst in Leitstellen übliche Design.

Gebäudetechnik

Auf die aus Kalksandstein gemauerten Außenwände des Sanitärgebäudes wurde ein herkömmliches Wärmedämmverbundsystem aufgebracht. Ein bei der Fassadenausbildung immer wiederkehrendes Thema, das Bauherren und Architekten auch hier beschäftigte, ist indessen der Schutz vor Graffiti und anderen Beschädigungen: Auf den verputzten Flächen soll nun eine Beschichtung wilde Schmiere-reien verhindern. Die bereits erwähnte Begrünung der straßenseitigen Front dient ebenfalls dem Graffitischutz, denn auf Efeublätter lässt es sich nun wirklich nicht spraysen.

Beim Innenausbau setzt sich die konsequente Gestaltung fort. Und so bleibt das bei einem kleinen Bauwerk gleichfalls weitverzweigte Leitungssystem den Nutzern verborgen, da sich die horizontalen Rohre unter einer abgehängten Decke verstecken und die vertikalen in Gipskartonständerwänden verlaufen. Der Bodenbelag besteht darüber hinaus aus einer robusten und einfach zu reinigenden Kunstharzbeschichtung mit eingearbeiteten Farbchips, die anhand des (Farb-)Konzepts des grauen Außenputzes ausgesucht wurden.



Duschraum
© Christoph Kraneburg



Feldbahngleis(e)
© Christoph Kraneburg

Für warmes Duschwasser und angenehme Raumtemperaturen im Winter sorgt auf dem begrünten Dach eine Luft-Wasser-Wärmepumpe in Verbindung mit einer elektrischen Therme für die Spitzenzeiten, während die Be- und Entlüftung der Sanitäräume über eine Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung erfolgt.

Außenraum

An den Tagen, an denen die dampfende Lokomotive der Frankfurter Feldbahn nicht vor dem Park 'n' Sleep zu finden ist, erinnern Sichtbetonblöcke an ihre Existenz. In Reih und Glied angeordnet, stehen sie wie viele winzige Wagen auf der Rasenfläche vor dem Sanitärgebäude – teilweise mit Holzplatten beplankt, um für die Übernachtungsgäste zu einer Sitzgelegenheit zu

werden. Mit einem Schmunzeln im Gesicht weckt diese Szene Reminiszenzen an längst vergangene Kindheitstage, an denen man auf Volksfesten oder in den Gärten alter Schlösser selbst auf den Wagen einer Modelleisenbahn sitzend seine Runden drehte. So runden die Außenanlagen das Konzept eines scheinbar kleinen Auftrags ab. Tatsächlich steckt hinter dem im August 2008 fertiggestellten Bauwerk der Messe Frankfurt jedoch ein akribisch geplanter und bis ins Detail durchdachter Entwurf, der davon zeugt, dass Kölling Architekten ihre Aufgabe sehr ernst nahmen und nicht nur im Großen, sondern auch im Kleinen Spaß an der Arbeit haben.

Simone Hübener,
Stuttgart

Bauherr:

Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG,
Frankfurt am Main

vertreten durch
Hartmut Kessler,
Frankfurt am Main

Projektleitung:
Martin Lerch

Architekten:

Kölling Architekten GbR
Bernd und Moritz Kölling,
Bad Vilbel

Mitarbeiter:
Frank Hillesheim, Jochen Dressler,
Jochen Götz, Holger Rohs

Tragwerksplanung:

RSP Remmel + Sattler
Ingenieurgesellschaft mbH,
Frankfurt am Main

Gebäudetechnik:

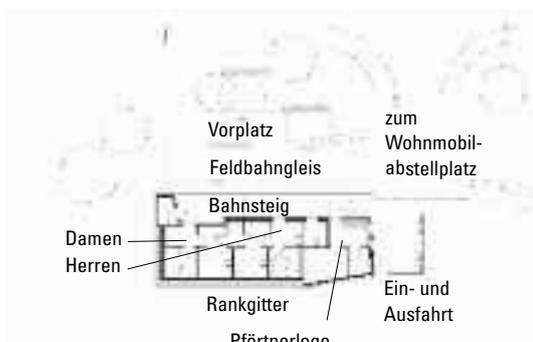
IGT Ingenieurgesellschaft für
Haus- und Gebäudetechnik mbH,
Pohlheim

Elektrotechnik:

Ingenieurbüro Luéger,
Bad Nauheim

Außenanlagen:

BWP Endreß Landschaftsarchitekten,
Frankfurt am Main



Grundriss mit Außenanlagen
© Kölling Architekten

Historie als Herausforderung

Das Industriemuseum Dingolfing



(Museums-)Quartier Obere Stadt
© Veronika Drexler



Erstes Glas-Modell
© Stadt Dingolfing

Das neue Industriemuseum soll vor allem das Profil von Dingolfing als moderne, weltoffene Stadt mit reichen historischen und kulturellen Wurzeln stärken und schwerpunktmäßig ihren Weg ins Industriezeitalter aufzeigen – insbesondere am Beispiel von Fahrzeugen der Marke Glas. Die Ergänzungsbauten bieten daher auch Platz für Sonderausstellungen und kulturelle, gesellschaftliche Anlässe.

Das Museumsquartier Obere Stadt in Dingolfing umfasst nun folgende Gebäude:

- die Herzogsburg und den Pfleghof mit der Geschichte bis zur Jahrhundertwende (1900) als bereits vorhandenes Museum, das in den Gesamtkomplex integriert werden sollte;
- den ehemaligen Getreidekasten mit der jüngeren Industriegeschichte der Stadt Dingolfing;
- den Neubau Obere Stadt 19–21 mit Museumscafé und Sonderausstellungsraum;
- die Freiflächen mit dem offenen Ausstellungsbereich;
- den sogenannten Stinkerturm;
- den Neubau Steinweg 39 mit Werkstatt und Archiv.

Gesamtkonzept

Mit Beschluss des Stadtrates vom 16. Dezember 2004 wird eine »Neue Abteilung« organisatorisch und städtebaulich an das bestehende Stadtgeschichtliche Museum in der Herzogsburg angegliedert. Damit war der Startschuss für das Industriemuseum Dingolfing gegeben: Die Stadt Dingolfing plante unter Einbeziehung der historischen Bausubstanz eine Museumserweiterung zu einem gestalterisch und funktional vernetzten Gesamtkonzept in der sogenannten Oberen Stadt.



Gesamtkomplex
© Architekturbüro Franz Bast



Baukörperanordnung
© Veronika Drexler



Steg zum Turm
© Veronika Drexler

Bauliche Maßnahmen

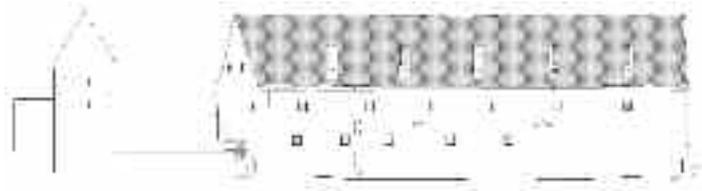
Der ehemalige Getreidekasten wurde um 1477–78 an die historische Wehrmauer aus dem 13. Jahrhundert angesetzt, errichtet aus zweischaligem Sichtziegelmauerwerk mit verstrichenem Fugenmörtel: Bei dem bauzeitlichen Setzmörtel handelt es sich um einen hellgrauen Kalk, der mit der Löffelkelle verstrichen wurde; das Mauerwerk der früheren Stadtmauer ist an der Ostseite des Gebäudes im Erdgeschoß noch zu finden. Nach einem Brand um 1734 wurde um 1750 der heutige Dachstuhl angeordnet, während mit der Umnutzung ab 1885 zum Schulhaus die zuletzt vorhandenen Innenräume sowie das Treppenhäuser und der östliche Zugang entstanden. Die Generalsanierung beinhaltet daher die Beseitigung der Innenunterteilung und des Treppenaufgangs, die Freilegung der existierenden Deckenbalken und die Absenkung des Erdgeschoßniveaus. Darüber hinaus werden im Innern neue (Flucht-) Treppenhäuser und ein Aufzug an der Nord- und Südseite eingefügt, das heißt, der Eingang erfolgt nun südlich vom Hof her, an den sich dann ein kleines Foyer anschließt.

Der Halbschalenturm, auch »Stinker« genannt, stammt aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts und war zur Westseite hin ursprünglich offen, denn der Wehrgang führte entlang der früheren Stadtmauer durch ihn und den (ehemaligen) Getreidekasten hindurch. Jetzt soll er an das Industriemuseum sowie an den Neubau Obere Stadt anbinden. Der Neubau Obere Stadt 19–21 dient zur Unterbringung von Eingang, Kasse, Shop, Museumscafé und einer Wohnung, der Steinweg 39 beherbergt hingegen Werkstatt, Heizhaus und Archiv.



Neubau; Erdgeschoß
© Architekturbüro Franz Bast

Ostansicht
© Architekturbüro Franz Bast



Kasten; Schnitt A-A
© Architekturbüro Franz Bast

Entwurfsüberlegungen

Das Ensemble: Ein neues Ganzes entsteht, ein »neues Gesicht für neue Inhalte«.

Der Kasten: Den Mittelpunkt aller Überlegungen bilden zwei Ziele:

1. der Erhalt des historischen Gebäudes als Baudenkmal,
2. das Anstreben der bestmöglichen Bedingungen für die neue Nutzung als Industriemuseum.

Die Umnutzung der ehemaligen Schule in ein Museum macht eine gewisse Anpassung der baulichen und technischen Rahmenbedingungen notwendig, demgegenüber stehen aber die Schutzansprüche der als Kulturdenkmal ausgewiesenen (Bau-)Substanz.

Von Seiten des Bauherrn werden zudem möglichst flexible, hohe und großflächige Räume gewünscht, um für die Gestaltung der Ausstellung und die Präsentation der Exponate nicht zu sehr eingeschränkt zu sein. Diese Zielsetzung machte von Anfang an deutlich, dass die vorhandenen Zwischenwände der Klassenzimmer für die Museumsnutzung hinderlich sind.

Erschließung:

Als Haupteingang bietet sich auf den ersten Blick der überdachte Durchgang der Herzogsburg im nördlichen Hof und damit auch eine mittige Erschließung des gesamten Kastens an. Man erhält so zwei getrennte »Schauhälften« und dazwischen ein (Flucht-)Treppenhaus. Bei den auszustellenden Objekten handelt es sich größtenteils um Fahrzeuge der früher in Dingolfing ansässigen Automobilfirma Glas: Die Bestückung der beiden Flächen muss also entweder von einer Seite durch das »dank« Brandschutztüren abgetrennte Treppenhaus hindurch oder aber über geeignete Öffnungen auf zwei Seiten in der Außenhaut des Kastens erfolgen. Ein weiteres Kriterium ist die Höhenentwicklung der beiden Höfe, denn die Anordnung eines mittigen Eingangs würde bedeuten, dass aufgrund der vorgegebenen Höhen bei ebenerdigem Zugang eine lichte Raumhöhe von nur ca. 2,70 im Erdgeschoß



Kasten; zweites Obergeschoß
© Architekturbüro Franz Bast



Kasten; Erd- und erstes Obergeschoß
© Architekturbüro Franz Bast



Kasten; erstes Untergeschoß
© Architekturbüro Franz Bast

möglich bliebe. Aus diesen Zusammenhängen und Zwängen resultierte die Idee der halbversetzten Geschoßflächen und der Kopferschließung über den südlichen Hof, mit der sich diverse Vorteile verbinden. Zum einen genügt es, die großen Öffnungen für die Bestückung der Ausstellung in der Nähe der nördlichen Giebelseite einzubauen. Ein anderer Vorteil ist, dass sich ungefähr auf dem Niveau des südlichen Hofes ein Foyer realisieren lässt und die Erdgeschoßebene ein Stockwerk tiefer auf dem des nördlichen Hofes liegt. Außerdem erreicht man durch die vorgeschlagene Erschließung für das Erdgeschoß eine lichte Höhe von etwa 5 m, was bei einer Grundfläche von 300 m² einen angenehmen, großzügigen Rahmen für eine Ausstellung gewährleistet. Die favorisierte Lösung sorgt darüber hinaus für das beste Verhältnis von nutzbarer Foyer- zu notwendiger Erschließungsfläche – und vom



Foyer und Eingangsbereich
© Veronika Drexler

Foyer aus ist bereits der gesamte Getreidekasten mit seinen Ausstellungsebenen erlebbar und eine schnelle Orientierung, für ein Museum sehr wichtig, bestens gegeben.

Fenster und Fassade:

Die Anforderungen an die Öffnungen eines Museums entsprechen in keiner Weise den Bedingungen in einem Klassenzimmer, sind aber denen an einen Getreidespeicher sehr ähnlich, denn direktes Tageslicht ist bzw. war in beiden Fällen unerwünscht. Außerdem passen zum Charakter des Gebäudes die wenigen kleinen Einschnitte besser als die für die Schulnutzung eingefügten großen Fenster. Deshalb war bald klar, dass die Fassade auf den ursprünglichen Zustand zurückgeführt werden sollte. Mit Hilfe diverser Befunde, wie zum Beispiel historischer Fensterlaibungen, wurde dies schließlich auch möglich; sogar geschichtlich belegte Schießscharten konnten wieder gezeigt werden. Lediglich das beim Schulhausumbau im 19. Jahrhundert integrierte Hauptportal mit Malereifeld im Sturz wurde als Reminiszenz an die vorherige Nutzung belassen und saniert.



Neubau mit Shop
© Veronika Drexler

Besonderheiten

Heizung im Kasten:

Mit der Bauteiltemperierung werden »zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen«, das heißt, das Gebäude wird physiologisch sinnvoll beheizt, also über die Wandoberflächen und nicht über die Raumluft, die wir atmen. Und es wird verhindert, dass aufsteigende Feuchtigkeit in das Mauerwerk eindringen oder Kondensat an kalten Außenbauteilen auftreten kann. Bei der Temperierung gibt es auch keine Heizkörper, diese sind vielmehr die Oberflächen der Außenwände und damit die inneren Flächen der Gebäudehülle. Das hat folgende Vorteile:

- Bei gleitendem Dauerbetrieb ersetzt die Temperieranlage die Sperren gegen aufsteigende Feuchtigkeit an erdberührenden Wandsockeln und Bodenflächen, während der Heizperiode verhindert sich Kondensatbildung.

- Die Kosten für den Einbau einer solchen Anlage belaufen sich auf ca. 80–85% gegenüber einer herkömmlichen Heizung.
- Es ist mit einer Energieeinsparung bis zu 20% im Vergleich zu konventionellen Lösungen zu rechnen, zu erzielen durch Reduzierung der Wärmeleitung und wesentlich geringere Verluste in der Lüftung bzw. beim Luftwechsel.

- Der geringere Energiebedarf vermindert auch den Schadstoffausstoß; wegen der geringen Lufttemperatur hat das Nutzerverhalten einen nur kleinen Einfluss auf den Energiebedarf.
- Wichtig für die Funktion des Gebäudes ist, dass die Heizungsanlage unsichtbar bleibt und somit die Raumnutzung nicht beeinträchtigt.
- Es ergibt sich ein physiologisch und konservatorisch besseres Raumklima.

Energiequelle:

Als regenerative Energiequelle für das gesamte Ensemble dient eine Pelletsanlage.

Außenputzoberflächen:

Diese wurden nach historischem Vorbild als Quaderritzungen mit Linierungen mittels Kalkfugenstrich für den Außenputz ausgeführt, wobei, streng nach Befundung, trocken gelöschter Kalkputz zur Anwendung kam, da er eine erheblich höhere Endhärte als der übliche Sumpfkalkmörtel aufweist. Auf eine Fassadenbeschichtung mit Farbe wurde gänzlich verzichtet, um dem denkmalpflegerischen Anspruch gerecht zu werden. Lediglich die Fugenritzungen wurden mit freskal aufgetragener Kalkfarbe nachgezogen, was den Eindruck von echtem Quadermauerwerk verstärkt.

Terrasse ...

© Veronika Drexler



Treppenhaus

© Veronika Drexler

Verbindungssteg:

Ursprünglich existierte zwischen Stinkerturm und Kasten ein Wehrgang. Der neue Steg mit dem Metallnetz zur Innen- und einer massiven Cortenstahl-Bepunktung an der Außenseite symbolisiert hier nun die frühere Offenheit zum Hof wie die Geschlossenheit zum Tal.

Konstruktion

Getreidekasten und Stinkerturm wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege generalsaniert, wobei Einbauten wie Aufzug und Treppenhäuser in Stahlbeton bzw. als Stahl-Glas-Struktur zur Ausführung kamen. Das Vollziegelmauerwerk des historischen Getreidekastens wurde ergänzt, für die zugehörigen neuen Fenster hat man Stahlrahmen gewählt.

Der Neubau, Café, Foyer und Museums-shop beherbergend, und das ebenfalls neue Werkstattgebäude bestehen aus herkömmlichem Ziegelmauerwerk mit Sattel- bzw. Flachdächern. Sie wurden mit einer Putz- bzw. schwarzen Metallfassade versehen, der Glasanbau hingegen als Pfosten-Riegel-Konstruktion erstellt.

Franz Bast
Jochen Seidl

Bauherr:

Stadt Dingolfing

Planung:

Franz Bast Architekt,
Straubing

Bauleitung:

Jochen Seidl, Thu Diep



Ausstellungsstück(e)
© Veronika Drexler

Tragwerksplanung:

Ingenieurbüro Apfelböck,
Dingolfing

Haustechnik:

Planungsbüro Bernhard Schmid,
Dingolfing

Manfred Huber
Ingenieurbüro für Versorgungstechnik,
Richnach

Elektrotechnik:

Ingenieurgesellschaft Intertech mbH,
Dingolfing

Restaurator:

Michael Bengler,
Dingolfing

Ausstellungsgestaltung:

Atelier Brückner,
Stuttgart



»Schauhälfte«
© Veronika Drexler



Finden Sie Ihre Lösung
auf der Parken 2008:
17.-18. Juni, Rhein-Main-Hallen
Wiesbaden, Halle 1, Stand C09

Wir bauen Ihr Parkhaus

Mit 100 % Parknology® zum perfekten Renditeobjekt.

Unsere Parkhäuser sind nicht nur bei Parkkunden beliebt. Insbesondere Investoren und Betreiber profitieren vom Know-how unserer Parkhaus-Experten. Mit mehr als 400 gebauten Parkhäusern und 20 Jahren Erfahrung gehört MAN Ferrostaal Bausystem zu den europaweit führenden Parkhausbauern.

Als Generalunternehmer planen und bauen wir maßgeschneidert und schlüsselfertig Parkhäuser, Industrie- und Sonderbauten. Termingerecht und zum vereinbarten Festpreis. Mit der Sicherheit eines starken Partners.

Park-, Industrie- und Sonderbauten
von MAN. Individualität mit System.



MAN Ferrostaal Bausystem GmbH
Lehfelder Straße 15
53004 Bad Honnef
Tel. 0 22 24 811-1
Fax 0 22 24 811-333
info@man-fbs.com
www.manferrostaal-bausystem.com

Steelart mit Fernwirkung

Das Logistikzentrum von Blanco in Bruchsal

Allgemeines

Die Blanco GmbH + Co KG, Spezialist für Haushaltsspülen, Küchenarmaturen und Abfalltrennsysteme, distribuiert vom Standort Bruchsal in nahezu 100 Länder dieser Welt. Anlass für die Erstellung eines neuen Logistikzentrums waren unter anderem gestiegene Marktanforderungen. Die alten Lagerhallen waren für Kapazitätser-

weiterungen nicht geeignet, außerdem sollten die Lagerkommissionierung und die Versandabläufe reorganisiert werden. Mit dem neuen Logistiksystem am Standort Bruchsal wurde nun die Distribution für alle Spülen und das Zubehör zentralisiert und auf 12.500 Palettenplätze ausgerichtet. Die Grundfläche des Gebäudes umfasst



Baukörperform
© Dirk Altenkirch



Nachteindruck
© RMA Architekten GmbH & Co. KG

ca. 15.500 m² inklusive der zugehörigen Serviceareale. Die Grundriss- bzw. Schnittstruktur ist so gewählt, dass über den geplanten Bauabschnitt hinaus, bei Wachstum und erneutem Flächenbedarf, Blanco interne sowie externe modulare Entwicklungsoptionen wahrnehmen kann. Zu Gunsten einer maximalen Flexibilität verzichtet Blanco auf eine hohe Automatisierung in der Kommissionierung und eine vollautomatische Lagerung. Mit dem neuinstallierten hochflexiblen Logistikkonzept kann Blanco sich zukünftig allen Veränderungen und Gegebenheiten dieses hochdynamischen Marktsegments anpassen.

Leitbilder für die Gebäudeform

Die traditionell hohe Präzision der Edelfertigung von Produkten der Firma Blanco bestimmte von Anfang an die konzeptionellen Überlegungen zum Erscheinungsbild des neuen Logistikzentrums, wobei von der Bauherrschaft ausdrücklich auch ein attraktiver Nachteindruck der großen Baumassee gefordert war. Mehrere Studien zur Gebäudeform optimierten die funktionellen Anforderungen an Lagertechnik, Andienung und Büros in einem plastisch durch Vor- und Rücksprünge akzentuierten Quader. Beispielsweise konnte durch den »Unterschnitt« der Anlieferflanke dort ein Regenschutz ohne das übliche zusätzliche Element eines Vordaches realisiert werden, die Sonnenschutzanlagen für Büros und Kommissionierplätze sind zudem in den mehrschaligen Fassadenaufbau eingearbeitet.



Eckakzentuierung
© Dirk Altenkirch

Insgesamt wurde Wert auf eine unmittelbar erfassbare, nicht durch »Anbauten« verklärte Großform gelegt. Bei den Materialien der Hülle fiel die Wahl auf ein Zusammenspiel von nur zwei Werk-

stoffen: Alucobond mit edelstahlähnlichem Finish als äußere Schale der geschlossenen Wandteile und Gussglasdielen für die transparenten Bereiche Kommissionierung und Büros. Die plastischen Eckdetails der Hülle, ein Resultat unterschiedlicher Aufbauhöhen der vier Kaltfassaden, wurden als Kantechnik aus Alucobond ausgeführt. Die Anmutung der rechtwinkligen Kanten und deren Licht- und Schattenspiel erlauben dem aufmerksamen Betrachter Assoziationen zu den handwerklich überaus präzise gefertigten Positiv-, Negativ-ecken der Blanco-Edelstahl-Küchenobjekte.

Ein besonderes Anliegen des Bauherrn war es, mit dem neuen Logistikzentrum auch einen künstlerischen Akzent in der Stadt Bruchsal zu setzen. Der österreichische Lichtkünstler Walter Holper entwarf dafür eine das Gebäudevolumen auf Sockelniveau umlaufend konturierende LED-Leiste, welche mittels speziell entworfener Linsensysteme die aufgehenden vertikalen Metallflächen »ins rechte Licht« rückt – und den Baukörper seit 2008 in ein atmosphärisches Licht in der Firmenfarbe des Unternehmens taucht.



Simulation ...
© RMA Architekten GmbH & Co. KG



Südansicht
© RMA Architekten GmbH & Co. KG

GENEering™ als Zielprojektion

Als besondere Vorgehensweise zur Moderation der angesprochenen vielfältigen funktionellen wie ästhetischen Entwurfsparameter wurde mit den maßgebenden Verantwortlichen des Bauherrn zum Projektstart ein GENEering™-Workshop initiiert. Mittels Assoziations- und Kreativitätstechniken wurden Chancen und Risiken für »harte« und »weiche« Zielfelder des Logistikprojektes moderiert, diskutiert und gemeinsam bewertet. Der aus diesem Klärungsprozess abgeleitete »Gencode« visualisiert gleichsam die gewünschten Eigenschaften und Talente des zu realisierenden Projektes und determiniert so als ganzheitliches Briefing die Anforderungen für die folgenden Ingenieurplanungen für Logistik, Standort, Haustechnik und Architektur.

Katalog der Performance-Kriterien

Auf Basis der vom Management der Firma Blanco verabschiedeten Zielprojektion ergab sich ein Katalog von Einzelzielen als »Performance-Kriterien« der Gebäudestruktur, einige seien nachfolgend kurz skizziert.

Standort:

Das Volumen von über 200.000 m³ kann am Standort Bruchsal durch entsprechende Freiheitsgrade des Masterplans sowie Berücksichtigungen in der Baukonstruktion auf die doppelte Größe erweitert werden. Seiner exponierten Lage an der Bundesautobahn A 5 Heidelberg–Karlsruhe wird auch bei Nacht durch eine innovative LED-Beleuchtung Rechnung getragen. Die Freianlagen integrieren befestigte Flächen für Lkw-Ladehof und -Warteplätze sowie Pkw-Parkplätze und Freilager; Teilbereiche bestehen aus Grünflächen, Sträuchern, Bäumen und der Einfriedung mit 2-m-Stahlgitterzaun.

Gebäudeform, Baukörpergliederung:

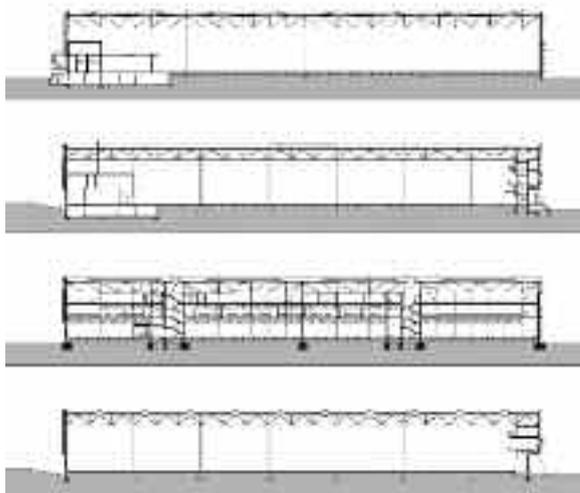
Der ca. 127 m x 127 m x 16 m große Baukörper beinhaltet Lager, Kommissionierung, Sozialbereiche sowie Büroflächen; für die Sprinklerung ist ein Bassin im Tiefgeschoß vorgesehen. Gemäß der Firmenphilosophie von Blanco wird die geschlossene Hülle des Lagerkubus aus glattflächig angebrachten Metallpaneelen in Edelstahl optisch realisiert. Das Sujet der Ein- und Auslagerung hochwertiger Edelstahlpro-



Grundriss Obergeschoß + 9,28 m
© RMA Architekten GmbH & Co. KG



Grundriss Erdgeschoß
© RMA Architekten GmbH & Co. KG



Längs- und Querschnitte
© RMA Architekten GmbH & Co. KG

dukte für Küche und Gastronomie führte zur Idee hieraus resultierender Materialität und Präzision für die Hülle des über 200.000 m³ umfassenden Volumens. Die vier Fassaden wurden folglich auf Grundlage der ersten Wahrnehmung eines gigantischen Edelstahlblocks mit jeweils verschiedener, aus der Funktion entwickelter, plastischer Differenzierung abgeleitet. Kantentechniken der Produktidee werden dazu auf die Gebäudeecken im großen Maßstab transformiert und tragen so zur Identität des Unternehmens bei, zumal das für die Spülenproduktion meistverwendete Material Edelstahl ebenfalls optisch aufgegriffen wurde.

Tragwerk:

Die Gründung wurde mit Einzelfundamenten, Sockelplatten als umlaufende gedämmte Stahlbetonfertigteile, die Stahlbetonbodenplatte monolithisch ausgeführt. Das darüber angeordnete modulare Stahlfachwerk überdeckt vier Hallenschiffe, jedes 31,50 m x 126,00 m, parallel addiert zur Hallenstruktur von 126,00 m x 126,00 m. Das Dachtragwerk besteht aus Fachwerkbindern, die über 31,50 m spannen und in einem Abstand von 6,00 m auf den 18,00 m langen Fachwerkträgern abgesetzt sind; Stahlverbunddecken des Systems Hoesch bilden die Galeriebereiche der Büros.



»Unterschnitt«
© RMA Architekten GmbH & Co. KG

Bauherr:

Blanco Immolog GmbH & Co. KG,
Oberderdingen

Projektverantwortlicher:
Oliver Längle

Entwurf, synergetische Planung, Gesamtkoordination Bau:

Prof. J. Reichardt Architekten BDA,
Essen

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Architekt Björn Maas
Dipl.-Ing. Architekt Ingo Pfeifer

Generalplanung Logistik:

integral logistics GmbH & Co. KG,
Dortmund

Tragwerksplanung:

H. D. Fritz Ingenieurbüro für Bauwesen,
Bretten

Technische Gebäudeausrüstung:

Ingenieurbüro Paulus GmbH,
Essen

Brandschutz:

SV. Zahn
Sachverständigenbüro für Brandschutz,
Mönchengladbach

Lichtplanung:

Walter Holper,
Saalfelden

Außenanlagen:

Dipl.-Ing. N. Turrek VDI,
Düsseldorf



Ladedocks
© Dirk Altenkirch

Hülle:

Umlaufende Stahlstiele, alle 4,50 m bzw. 6,00 m, dienen als statische Unterkonstruktion der Hallenfassade aus Langfeldkassetten mit 160 mm Mineralwolle A1, Luftschicht, Metallfassade. Die Dachflächen werden von Stahltrapezblechen über 6,00 m Distanz zwischen den Fachwerkträgern überspannt und weisen eine Dampfsperre, 160 mm Mineralwolle A1 und ein Foliendach auf. Die Gestaltung der Hülle erfolgt mit genieteten Metallplatten Alucobond im Raster 6,00 m x 1,00 m und einer vertikalen Profilit-Vergrasung. Die Fassaden der erdgeschossigen Arbeitsplätze sowie der Bürogalerien im ersten Obergeschoß werden als Profilit- im Wechsel mit einer Klarverglasung ausgeführt.

Ausbau:

Die funktionell und energetisch optimierte Baustuktur integriert Galeriebereiche mit zur Lagerhalle transparenten Büros. Dem Aspekt der internen Wandlungsfähigkeit

tragen zudem flexible Galeriestrukturen Rechnung, und zwar entlang der Anlieferachse oberhalb der Ladedocks mit teilweisem Büroausbau im ersten sowie teilweisem Ausbau der Sozial- und Pausenzonen im zweiten Obergeschoß. Auf eine Brandschutzwand zwischen Logistikhalle und Bürotrakt konnte verzichtet werden, alle Büros sind über offene Galeriegänge zur Hallenseite erschlossen, Glaswände erlauben dabei einen engen Kontakt zwischen beiden Einheiten; die Pausenareale auf den Galeriegängen im zweiten Obergeschoß sind loftartig zur Halle geöffnet.

Haustechnik:

Sprinklerzentrale, Trafos und Heizungsraum sind oberhalb des Sprinklerbassins angeordnet.

Jürgen Reichardt
Prof. Dipl.-Ing. Architekt



Pausengalerie
© RMA Architekten GmbH & Co. KG

Parken im Zeichen des Regenbogens in Mannheim Schlüsselfertige Errichtung eines komplexen Bauwerks durch Züblin

Wer bisher glaubte, ein Busbahnhof mit Parkhaus könne keine Sehenswürdigkeit sein, darf sich in Mannheim vom Gegenteil überzeugen: Direkt am Hauptbahnhof entstand dort nach den Plänen der Architekten Prof. Serini und Schwöbel & Partner aus Mannheim ein behindertengerechtes Parkhaus mit 326 Stellplätzen und einem integrierten Busbahnhof für den Fernverkehr.

Um den Nutzern den Start ihrer Reise möglichst angenehm zu gestalten, gibt es in der Erdgeschosssebene des Busbahnhofs eine Service-Station mit sanitären Einrichtungen, einen Kiosk mit Aufenthaltsraum, ein Reisebüro und einen Bereich für Schließfächer.

Die Herausforderung für die ausführende Arbeitsgemeinschaft aus der Ed. Züblin AG, Bereich Systembau Deutschland und Mannheim, und dem Altensteiger Stahlbauunternehmen Friedrich Bühler GmbH bestand unter anderem darin, die gesamte Erdgeschosszone für den Busverkehr möglichst stützenfrei zu realisieren. Dies gelang durch bis zu 28 m weit gespannte, gebäudehohe Fachwerkträger entlang den Längsfassaden, die so gestaltet wurden, dass sie bezüglich der Dimensionen den hohen ästhetischen Ansprüchen genügen, gleichzeitig aber auch die TGA-Trassen unsichtbar machen.

Ein weiteres Highlight ist die Ausbildung der Auf- und Abfahrspindeln an den beiden Enden des 140 m langen Gebäudes, die an der Außenseite stützenfrei konzipiert wurden. Dazu wurden die äußeren Spindelränder über Stahlseile an Kragträgern der Spindelkrone abgehängt. Diese Kragträger lagern wiederum auf dem kreisrunden Spindelkern, der über Treppen und



Komplexe Tragstruktur
© Schwöbel & Partner/Ed. Züblin AG



Ausgeklügelte Farbgebung
© Schwöbel & Partner/Ed. Züblin AG

einen Aufzug der Erschließung der Park Ebenen dient. Um auch hier den hohen Ansprüchen an die Oberflächen gerecht zu werden, kamen für die Kerne Fertigteile zum Einsatz. Entsprechend aufwendig war die Arbeitsvorbereitung, um die Montagezustände zu beherrschen und die Genauigkeitsanforderungen zu erfüllen.

Weithin sichtbar ist die ausgeklügelte

Farbgebung der Konstruktionen. Neben den rein praktischen Erwägungen, den Nutzern über die Farben die Orientierung in dem fünfgeschossigen Gebäude zu erleichtern, scheint insbesondere bei Sonnenuntergang und während der Nachtbeleuchtung über dem Mannheimer Hauptbahnhof ein Regenbogen zu strahlen.

www.zueblin-systembau.de

PARKEN – TANKEN – RASTEN

eine neue Veranstaltungsreihe der VERLAGSGRUPPE WIEDERSPAHN mit MixedMedia Konzept

Nähere Infos unter www.mixedmedia-konzepts.de

Ausgezeichnetes Parkhaus in Lemgo

Überzeugende Systembauweise von Goldbeck

Lemgo ist eine Stadt mit langer Geschichte, was ihre Bebauung widerspiegelt. Viele alte Häuser sind erhalten geblieben, sogar Reste der ursprünglichen (Stadt-)Befestigung. Als man sich nun für die Errichtung eines neuen Parkhauses entschied, war die Einbettung in das vorhandene Umfeld also ein wichtiges Kriterium, weshalb auch ein Architektenwettbewerb ausgelobt wurde. Der Entwurf des Bielefelder Büros Bruchner-Hüttemann Pasch gewann hier den ersten Preis – und wurde dann gemeinsam mit dem Parkhaus-Spezialisten Goldbeck umgesetzt; die Stadtwerke Lemgo fungierten als Bauherr und sind jetzt der Betreiber.

Um die geforderte Kapazität auf dem vorhandenen Grundstück unterbringen zu können, wurde eine Variante mit vier Geschossen gewählt. Das heißt, das 85 m lange Bauwerk bietet insgesamt 237 Stellplätze mit einer bequem zu nutzenden Breite von jeweils 2,50 m, wobei die lichte Durchfahrts Höhe mit über 2,10 m die gesetzlichen Vorgaben übertrifft. Der Komfort wird außerdem durch die großzügig bemessene Fahrgassenbreite, den weitgehenden Verzicht auf Innenstützen und die konkaven bzw. konvexen Ausrundungen der Betonfertigteile im Rampenbereich gesteigert. Diese und zahlreiche andere Faktoren führten letztlich dazu, dass das Parkhaus in Lemgo vom ADAC als »benutzerfreundlich« ausgezeichnet worden ist. Das besondere Lichtkonzept, mitentwickelt von Zumtobel, ist in dem Zusammenhang ebenfalls erwähnenswert, wird die Beleuchtungsanlage doch nach dem verfügbaren Tageslicht und dem aktuellen Bedarf gesteuert: Befindet sich bei Dunkelheit niemand im Parkhaus, wird sie auf ein Minimum heruntergeregelt. Den »äußeren« Eindruck prägt indessen die Fassade, deren Hauptelement gefüllte Steinkörbe, sogenannte Gabionen, bilden. Die verwendeten Steine ähneln denen der Stadtmauer, wirken zugleich aber nicht allzu wuchtig, da sich über ihnen ein Bereich mit waagrecht angeordneten Holzlamellen anschließt. Als dritte Komponente kommen zwei gläserne Treppenhäuser hinzu, die an den beiden Querseiten situ-

iert sind. Und so wird der Neubau nicht als Fremdkörper wahrgenommen, sondern eher als Ergänzung, die zudem einen wichtigen Beitrag zur städtischen Infrastruktur leistet.



Gläsernes Treppenhaus
© Goldbeck GmbH

Für die Verwirklichung dieses Projektes sorgte die Firma Goldbeck. Sie befasst sich bereits seit Mitte der 1980er-Jahre speziell mit der Lösung von Parkproblemen und hat dazu entsprechende Konzepte entwickelt, deren Resultate in zahlreichen Städten zu besichtigen sind – als Beispiele für ästhetisch und funktional überzeugende Gebäude. Die praktizierte Systembauweise auf der Basis vorgefertigter Elemente führt darüber hinaus zu kurzen Errichtungszeiten, also zu einer frühen Nutzung. Und genau das liegt ja bei Parkhäusern mit ihren verlässlichen und gut kalkulierbaren Einnahmen im Interesse des Betreibers: In Lemgo wurde lediglich von April bis Oktober 2008 gebaut.

www.goldbeck.de



Zugang mit Galerie
© Goldbeck GmbH



Nächtliches Erscheinungsbild
© Goldbeck GmbH



Gestaltungselemente ...
© Goldbeck GmbH

Öffentliches Parkhaus in Budapest

Komfortables Automatiksystem von WAP Wöhr

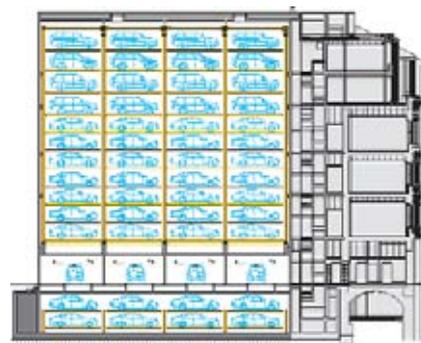
Das Parkhaus liegt in der schmalen Straße Reáltanoda im Zentrum von Budapest, das heißt in einem Viertel mit einer sehr dichten, alten Bebauung und engen Straßen unweit der ehemaligen Stadtmauer von Pest. Als Gebäude Nr. 5 zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die Druckerei Franklin errichtet, geht sein heutiger Name »Franklin Parkolóház« auf diese frühere Nutzung zurück.

Das Gebäude steht teilweise unter Denkmalschutz, so dass die Fassade zur Straße erhalten bleiben musste, während die rückwärtige Struktur komplett abgetragen werden konnte, um dort das Parkhaus unterzubringen. Und so befindet sich die Garageneinfahrt mit Servicezone auf der Vorderseite, eingefügt in die aufwendig restaurierte Fassade, hinter der man zudem fünf Ebenen zu modernen, hochwertigen Büroeinheiten umgestaltet hat. Grundstückstiefe und -breite verlangten hier nach einer Parklösung mit seitlich situierter Transferflächen und einer Verkehrsführung mit getrennter Ein- und Ausfahrt, zumal der Rangier- und Fahrbereich vor den vier Übergabestationen stützenfrei zu sein hatte: Daraus ergaben sich die Anordnung der vier Parksafeanlagen quer zur Zufahrt und eine 3 + 1-Palettenlösung neben dem Vertikallift, was eine optimale Ausnutzung des verfügbaren Areal mit einem System von 24,93 m Länge, 12,08 m Breite sowie einer Höhe von 26,65 m ober- und 4,91 m unterirdisch oder eben 200 Stellplätzen auf 13 (Park-)Ebenen bedeutet – realisiert von WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co. KG, Frielzheim.

Geparkt wird folgendermaßen: Der Nutzer fordert am (Ticket-)Geber ein Parkticket an, wobei sein Nummernschild erfasst und auf dem Ticket gespeichert wird. Über die Textanzeige wird ihm eine Übergabestation angezeigt, deren Tor sich dann öffnet. Der Nutzer fährt ein, positioniert seinen Wagen auf der Palette, unterstützt von einem Frontspiegel und einer Textanzeige, steigt aus, verlässt die Übergabestation und bestätigt den Vorgang am Ticketleser. Das Tor schließt sich, und die Einlagerung beginnt, indem die seitlichen, vorher begehbaren Flächen hochgeklappt werden



Garageneinfahrt ...
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG



Schnitt
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG

und die Palette mit dem Fahrzeug angehoben wird. Anschließend wird die Palette gedreht und weiter angehoben, bis das vorgesehene Lagerfach erreicht ist. Dort stoppt der Vertikallift, die Palette wird an

eine vorhandene angekuppelt und ins Lagerfach geschoben. Der Vorgang ist beendet – und der Vertikallift »befördert« eine Leerpalette zurück zur Übergabestation.



Ticket am Ticketgeber
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG



Öffnen der Schranke
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG



Sichern des Fahrzeugs
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG



Bestätigung ...
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG

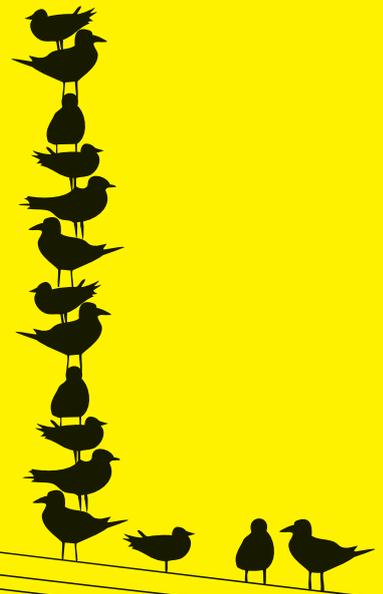


Schließbares Tor
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG



Vorgesehenes Lagerfach
© WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co KG

Wir verdichten Parkraum



Anordnung der Stellplätze
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG



Kassenautomat und Abholterminal
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG



Bereitstellen des Fahrzeugs
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG



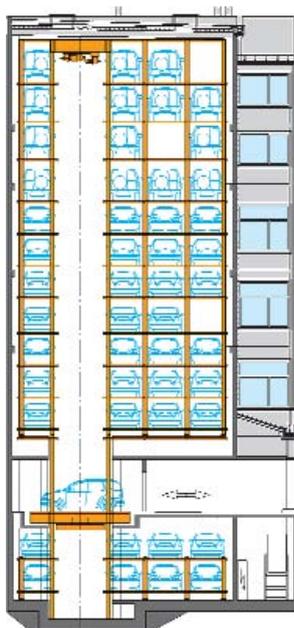
Ausfahrt ...
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG

Beim Abholen bezahlt der Nutzer zuerst das Ticket am Kassenautomaten und fordert danach am Abholterminal seinen Wagen an, wobei ihm das Display jene Übergabestation anzeigt, in der das Fahrzeug bereitgestellt wird. Sobald es auf der Palette eingetroffen ist und sich die seitlichen, begehbaren Flächen gesenkt haben, öffnet sich das Tor automatisch, und er kann einsteigen und ausfahren. Um das Parkhaus »endgültig« zu verlassen, muss er jetzt nur noch sein Ticket in den (Ticket-)Leser an der Schranke stecken, die sich nun ebenfalls öffnet. Das Servicepersonal des Betreibers überwacht natürlich alle Ein- und Ausparkvorgänge und unterstützt die Nutzer bei Bedarf rund um die Uhr. Und: Die Kamera des Nummernschilderkennungssystems macht ein Ausparken auch bei verlorenem oder defektem Ticket möglich.

www.woehr.de



Überwachung aller Vorgänge
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG



»Einlagerung«
© WAP Wöhr Automatikparkssysteme GmbH & Co KG



**Otto Wöhr GmbH
Auto-Parksysteme**

Postfach 1151
71288 Frieolzheim
Fon +49 [0] 7044 46-0
info@woehr.de

www.woehr.de

Ökologischer Parkplatz in Fürth

Multifunktionales Pflastersystem von Uni-International

Rund 130 l Wasser zum Trinken, Kochen oder Waschen benötigt jeder von uns täglich. Dass stets genügend Trinkwasser in einwandfreier Qualität zur Verfügung steht, gewährleistet unter anderem die Infra Fürth GmbH: Seit dem 1. Januar 2007 beliefern die ehemaligen Stadtwerke das gesamte Stadtgebiet von Fürth, direkt versorgt werden hier ca. 114.300 Einwohner. Man sieht sich daher in der Verantwortung: »Eine unserer Aufgaben ist es, unsere Kunden beim sinnvollen und sparsamen Einsatz von Wasser zu unterstützen und sie auch individuell zu beraten«, formuliert Dipl.-Ing. Matthias Vetter, Leiter der technischen Bauabteilung. »Da liegt es doch nahe, dass wir auch in eigener Sache sparsam mit dem Trinkwasser umgehen.«

Bei der Konzeption der 80 neuen Mitarbeiterstellplätze Anfang 2008 war deshalb von Anfang an klar, dass man auf einen Kanalanschluss verzichten und stattdessen eine versickerungsfähige Pflasterfläche sowie ein Mulden- und Rigolensystem realisieren möchte. Welches Pflaster erfüllt aber die ökologischen Anforderungen und zugleich (alle) Wünsche in puncto Belastbarkeit und Optik? Das Areal wird ja nicht nur von Pkws der Mitarbeiter befahren, sondern auch durch schwerere Transporter genutzt, die die angrenzende Kantine beliefern.

Und so fiel die Entscheidung für die Befestigung der Stellplätze auf das multifunktionale Pflastersystem Uni-Priora-Aqua, das innerhalb der Fläche einen Fugenanteil von 20% und mehr ermöglicht. Voraussetzung dafür ist neben einem geeigneten Untergrund der richtige Aufbau mit filterstabilem Bettungs- und Fugenmaterial. Wird diese Abstimmung ausreichend beachtet, ist in Abhängigkeit von der Struktur der Tragschichten und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten eine weitgehende Versickerung gesichert. Das zweite wichtige Kriterium für Matthias Vetter hängt mit den auftretenden Belastungen zusammen: »Spezielle Verbundnocken des Uni-Priora-Systems sorgen innerhalb der Fläche für eine Verzahnung und leiten statische und dynamische Belastungen in einem gewissen Umfang in die Fläche ab.«



Zufahrt zum Betriebsgelände
© marketing outsourcing



Flächen zur Versickerung
© marketing outsourcing



Gehfreundlicher Belag
© marketing outsourcing



Rechteckformate zur Gestaltung
© marketing outsourcing

»Aber auch gestalterische Gesichtspunkte spielten bei der Auswahl des Pflasterbelages eine wichtige Rolle«, bemerkt Landschaftsarchitektin Manuela Scheuerer, Fürth, die mit der Planung der Außenanlagen betraut war. »Bereits vor vier Jahren haben wir im Innenhof und auf den Zufahrten zum neuen Verwaltungs- und Werkstattgebäude der Infra das gleiche Betonsteinpflaster verlegt – allerdings in der gehfreundlichen Variante »klassik« und mit einem hellen gestrahlten Granitvorsatz. Da bot es sich natürlich an, mit dem gleichen Systempflaster auch den Parkplatz zu befestigen. Auf diese Weise wird das gesamte Gelände in einen ruhigen Rahmen gesetzt.«

Uni-Priora ist ein Produkt der Lizenzgeberin Uni-International Bausysteme GmbH & Co. KG, Bremen, deren Lizenznehmer mit über 200 Werken weltweit die größte Herstellergruppe für Betonpflastersteinsysteme repräsentieren.

www.uni-international.de
www.uni-priora.de



Kundenhof mit Bepflanzung
© Infra GmbH

Autowaschstraße in Wuppertal

Maßgeschneiderter Betonbau von Mai



Gesamtanlage

© J. Mai & Co. Massiv-Fertighausbau GmbH



Erscheinungsbild bei Nacht

© J. Mai & Co. Massiv-Fertighausbau GmbH



»Verwaltungstrakt«

© J. Mai & Co. Massiv-Fertighausbau GmbH

Der rechteckige Baukörper wird bestimmt durch das Wechselspiel zwischen schwarz eingefärbten und natürlich belassenen Wandelementen aus Beton. Ihm vorgelagert sind Kuben, die die Nebenräume aufnehmen.

Die Rhythmisierung durch Farben verweist auf die Funktionen im Gebäude und leitet den Kunden zum nächsten Abschnitt: Ein 5 m x 2 m schwarzes Betonvorhangelement mit eingelassener Schrift markiert die Einfahrt in die Waschanlage und separiert das in Glas gehaltene Büro. Fenster ermöglichen Einblicke in das Innere der automatischen Waschanlage. Sie sind jeweils mit schwarzen Vorhangelementen umrahmt, die den Anfang und das Ende des Waschbandes durch Schriften sichtbar machen. Und ein Einfahrtopylon, dem Gestaltungskonzept treu bleibend, signalisiert bereits von weitem, was hier anzutreffen ist.

Bei Dunkelheit wechselt der Baukörper wiederum sein Gesicht, denn der tagsüber massive Betonbau wirkt dann transparent und ändert sich in seiner Farbigkeit. Diese Illumination wird mit blauen, hinter den Vorhangelementen installierten LEDs erzeugt, die die benachbarten Wandscheiben beleuchten: Die schwarzen Flächen scheinen zu verschwinden und die eigentliche Außenhaut rückt in den Vordergrund. Die 51 m lange Halle besteht komplett aus Betonfertigteilen, lediglich Fundamente und Bodenplatte sind in Ortbeton ausgeführt worden. Kettenschacht und Ablaufschächte wurden als Fertigteile angeliefert, wodurch die Errichtung der Gesamtanlage in nur neun Monaten erfolgen konnte. Die Farbigkeit der einzelnen Bauteile ist durch das Einfärben der äußeren Schale des Hohlwandelementes erzielt

worden, was dessen besonders vorsichtige Verfüllung bedingte. Schriften und Zeichen wurden aus Styrodur gefräst und vor dem Betonieren auf die Wendetische im Fertigteilwerk geklebt. Die Reinigungsplätze für Selbstwäscher sind, von Fundament über Bodenplatte mit eingelassener Fußbodenheizung bis hin zur Unterkonstruktion des Daches, ebenfalls mit Betonfertigteilen realisiert worden.

www.maimassivbau.de



Relief aus Buchstaben

© J. Mai & Co. Massiv-Fertighausbau GmbH

[Parken

parken

17. – 18. Juni 2009
Wiesbaden, Rhein-Main-Hallen

**Fachausstellung und Fachtagung für
Planung, Bau und Betrieb von
Einrichtungen des ruhenden Verkehrs**

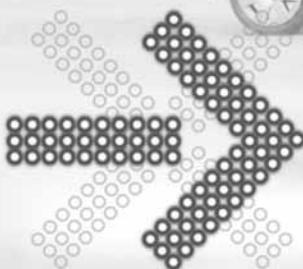
Veranstalter

Messe Frankfurt Ausstellungen GmbH
Tanusstr. 7a
65183 Wiesbaden, Germany
Tel. +49 (0) 611-951 66 56
Fax +49 (0) 611-951 66 24

Ideeller Träger

 Bundesverband Parken e. V.

 messe frankfurt



parken@mfa.messefrankfurt.com
www.parken-messe.de

Parkdeck mit Emissionsschutz in Greven Schlüsselfertige Realisierung durch Köster

Das Grevener Maria-Josef-Hospital hat sich in mehr als einem Jahrhundert zu einem modernen Dienstleistungszentrum entwickelt und zählt heute mit mehr als 400 Mitarbeitern zu den größten Arbeitgebern der Stadt. Für Patienten, Personal und Anwohner erwies es sich aber bislang als schwierig, am Krankenhaus einen Stellplatz zu finden. Doch jetzt hat sich die Situation deutlich entspannt: Die Köster AG realisierte in nur drei Monaten schlüsselfertig ein Parkdeck mit einer ungewöhnlichen Fassade, hinter der bis zu 184 Autos Platz finden, und zwar auf zwei Ebenen direkt auf dem Gelände des Klinikums. Patienten und Anwohner werden hier zugleich vor Emissionen geschützt, denn Gabionen verhindern, dass Motorengeräusche und Scheinwerferlicht nach außen dringen – die Eigenschaft der ursprünglich im Landschaftsbau verwendeten Mauererschüttkörbe, Schall und Licht aufzunehmen, nutzend: Nachdem 6.000 m³ Boden abgefahren waren, setzte die Köster AG mehr als 200 m Winkelstützwände und verlegte 2.200 m² Fertigteildeckenplatten auf einer 65 t schweren Stahlkonstruktion. Trotz der beengten Baustellensituation und der straffen Terminkette gelang es dabei, einen reibungslosen (Bau-)Ablauf sicherzustellen und auf Wunsch der Krankenhausleitung eine Zufahrt für Einsatzfahrzeuge permanent passierbar zu halten. Das Kompetenzzentrum Köster-Parking greift auf jahrzehntelange Erfahrung im Bau von modernen und wirtschaftlichen Parkhäusern und -plätzen zurück und ist als flexibler Partner nicht auf bestimmte Bauweisen oder -materialien festgelegt. Davon profitieren nicht zuletzt Gesundheitszentren, die in den vergangenen Jahren verstärkt auf die Verwirklichung von Parkhäusern setzten, um ihre begrenzte Flächenkapazität optimal zu nutzen. So errichtete Köster-Parking unter anderem für das Universitätsklinikum Münster den Neubau eines schlüsselfertigen Parkhauses mit 457 Stellplätzen, für das Klinikum Bremen Nord ein schlüsselfertiges Parkdeck mit 125 Stellplätzen und für das St. Franziskus Hospital in Münster ein schlüsselfertiges Parkhaus mit 322 Stellplätzen sowie ein Parkdeck für das Klinikum Herford, in dem 167 Autos ebenfalls hinter



Wände aus Gabionen
© Köster AG

einer Gabionenfassade Platz finden. *»Wir bauen Parkhäuser mit kombinierbaren und kostengünstigen Modulen, die passgenau auf die Nutzungsanforderungen und das individuelle Budget abgestimmt werden«,* erklärt Dr. Dieter Köster, Vorstandsvorsitzender der Köster AG. Bei dieser Modulbauweise können alle Komponenten vom Aufprallschutz bis zu den Rampen und von der Decke bis zur Fassade frei untereinander kombiniert werden. *»Das erhöht zum einen die Flexibilität und spart zum anderen Zeit, eine Menge Aufwand und vor allem Kosten«,* so Dr. Köster. Auf Wunsch werden zudem die Verkehrsanbindung, die komplette Infrastruktur sowie die Außenanlagen realisiert, wobei die Fertigstellung zu Festpreis und Fixtermin erfolgt.

www.koester-bau.de



Steinkorbdetail
© Köster AG



Fertigteildeckenplatten auf Stahlträgern
© Köster AG



Mauererschüttkörbe zur Abtrennung
© Köster AG

Handyparken als Erfolgsmodell

Registrierungsfreie Variante von sunhill

Die registrierungsfreie Variante des Handyparkens der sunhill technologies GmbH liegt offenbar voll im Trend mobiler Bezahlungssysteme, was ihre stetige Ausweitung im gesamten deutschen Raum zeigt.

In der 45.000-Einwohner-Stadt Amberg zum Beispiel läuft das sogenannte sms&park erst seit sechs Monaten und kann bereits jetzt eine Nutzungsrate von 21,18% vorweisen, eine erfolgreiche Zwischenbilanz wird auch in der Wissenschaftsstadt Fürth gezogen, und zwar mit ca. 25% Handyparknutzern an »guten« Tagen; aufgrund der äußerst positiven Erfahrungen hat sich Fürth unlängst für eine Systemausweitung auf das gesamte Stadtgebiet entschlossen.

Der Wintersport- und Weltmeisterschafts-austragungsort Oberhof hat zudem zwei komplett neue Handy-Parkzonen eingerichtet, wodurch nun alle bewirtschafteten Parkflächen mit sms&park ausgestattet sind.

Sieben weitere Kommunen haben sich ebenfalls für sms&park entschieden, unter anderem die Seehafenstadt Emden, Bernau am Chiemsee, Mauth im Bayrischen Wald sowie Oberstdorf, der mit mehr als 2,50 Millionen Übernachtungen führende deutsche Tourismusort.

Systeme, bei denen der Kunde sich zuerst anmelden muss, werden in der Regel hingegen von weniger als 1% der Pkw-Fahrer verwendet, was einleuchtet: Die Men-

schen haben Hemmungen, ihre persönlichen Daten von der Adresse bis zur Kreditkarten- bzw. Kontonummer weiterzugeben. Die Akzeptanz der Nutzer steht und fällt also mit der »Art« der Registrierung – weshalb sms&park ein Erfolgsmodell ist.

www.sunhill-technologies.com



DESIGNA PARKRAUMTECHNOLOGIE

SICHERHEIT, DIE SICH AUSZAHLT

Hohe Kriminalität, steigende Kosten: die Situation auf deutschen Autohöfen ist vielerorts zunehmend problematisch. DESIGNA bietet Lösungen. Auf Deutschlands erstem vollautomatischen Sicherheitsparkplatz in Wörnitz arbeitet lückenlose Kameraüberwachung Hand in Hand mit effizienter Parkraumtechnologie. Nur ein Beispiel von vielen, wie DESIGNA durch Innovation Mehrwerte schafft.

DESIGNA

Schwedler-Carrès in Frankfurt am Main Trockene Tiefgaragenstellplätze dank Drytech



Oberirdischer Baukörper
© Drytech Gerst Abdichtungstechnik GmbH



Lebensmittelmarkt ...
© Drytech Gerst
Abdichtungstechnik GmbH



Beleuchtete Parkflächen
© Drytech Gerst
Abdichtungstechnik GmbH

Im Frankfurter Ostend, in der Ferdinand-Happ-Straße, bilden der Lebensmittelmarkt und das viergeschossige Parkhaus den Auftakt zum Schwedler-Carrès. Zum trockenen Parken musste hier nun ein wasserdichtes Tiefgeschoß erstellt werden, das zuverlässig und dauerhaft dem »Main-Wasser« standhält: Wasserundurchlässiger Beton, kombiniert mit Drytech-Abdichtungstechnik, schützt das Basement auch bei höheren Pegelständen.

Bei Bauausführung und -ausstattung wurde also viel Wert auf Qualität und günstige Herstellungskosten seitens der Projektsteuerung, der Edeka Handelsgesellschaft Südwest mbH, gelegt. Deren frühe Kontaktaufnahme mit der Drytech Gerst Abdichtungstechnik GmbH ermöglichte dabei die Optimierung der Bewehrung und der Betoneinbauplanung durch die Drytech-Engineering-Abteilung: Der Auftraggeber war schon bei der Angebotspräsentation begeistert, seine Freude stieg dann mit der Wirtschaftlichkeitsberechnung weiter an, denn die Baukostensenkung lag bei rund 20.000 Euro. »Bei der Vertragsunterzeichnung wurde gewitzelt, dass sich Drytech selbst bezahlt«, so der Geschäftsführer Frank Gerst.

Darüber hinaus wurde die Drytech-Komplettleistung auch bei diesem Projekt durch die zehnjährige Dichtigkeitsgarantie mit Versicherungsschutz gekrönt. Die Drytech-Dichtigkeitsgarantie beinhaltet die Beweislastumkehrung, das heißt, sogar nach der Abnahme der Abdichtungsarbeiten verpflichtet sich Drytech, im Schadensfall die Ursache zu finden und zu beseitigen.

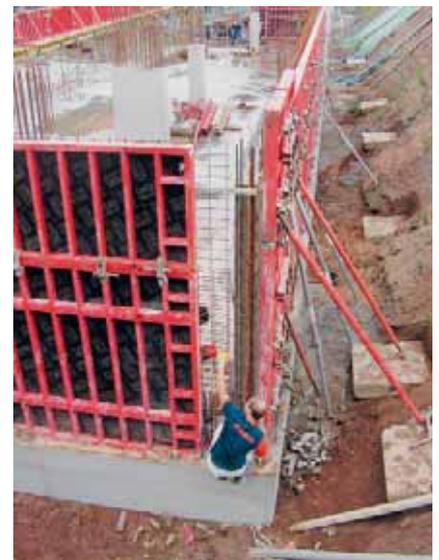
Die Einsparungen, realisiert durch den Einsatz der Weißen Wanne »System Drytech«, umfassen im Detail

- ca. 2.000 m Fugenband,
- ca. 250 m Abschalung Schwindgassen,
- ca. 500 m Betonaufkantung im Außenwandbereich,
- ca. 500 m Verpressschlauch,
- ca. 200 m Sternrohre als Sollrissfuge,
- ca. 55 t Schwindbewehrung in der Bodenplatte,
- ca. 2 t Schwindbewehrung in den Außenwänden sowie
- ca. 4.000 m³ Beton durch betontechnologische Baustellenüberwachung, einschließlich ÜK-2-Überwachung.

www.drytech-germany.de



Untergeschoß als Weiße Wand
© Drytech Gerst Abdichtungstechnik GmbH



Herstellen der Außenwände
© Drytech Gerst Abdichtungstechnik GmbH

Beispiel: Rheinlandhaus in Köln

Sichere Betoninstandsetzung durch StoCretec

Fit für die Zukunft: Dieser Anspruch gilt insbesondere, wenn es um die Sanierung maroder Betonbauwerke geht – ist hier doch oftmals nicht nur die Standsicherheit wiederherzustellen, sondern das gesamte Gebäude den heutigen Sicherheitsstandards anzupassen, was den Brandschutz natürlich einschließt.

Ob Parkhaus oder Hochhaus, bei Bauwerken mit großen zu ertüchtigenden Flächen wird im Allgemeinen der Betonerersatz mittels Spritzverfahren aufgebracht, um in einem vertretbaren Zeitfenster die Instandsetzungsmaßnahme abwickeln zu können.

Für solche Arbeiten kommt Spritzbeton oder Spritzmörtel in Frage: Für die Sanierung mit Spritzmörtel spricht, dass durch den vergleichsweise geringeren Materialeinsatz die Tragstruktur des Bauwerks weniger belastet wird, und zwar bei gleicher Brandsicherheit.

Mit dem Trockenspritzmörtel wie dem StoCrete TS 100 von StoCretec lassen sich nun gleichermaßen zwei Ziele erreichen, nämlich das Wiederherstellen der Standsicherheit und der Brandschutz gemäß aktuellen Normen. Der kunststoffmodifizierte Trockenspritzmörtel StoCrete TS 100 deckt die Anforderungen der Beanspruchbarkeitsklasse M3 ab und darf damit für die statische Mitwirkung angerechnet werden. Er ist eingruppiert in die Baustoffklasse A1 gemäß DIN EN 1504-3: nicht-brennbar. Darüber hinaus erfüllt StoCrete TS 100 die Feuerwiderstandsklasse F90



Standsicherheit und Brandschutz
© StoCretec GmbH

sowohl nach der Einheits-Temperaturzeitkurve als auch nach dem verschärften Brandszenario der Hydrocarbonkurve. Und: StoCrete TS 100 ist im Sinne von DIN 4102, Teil 4 als Ersatz für den Achsabstand oder einer Querschnittsabmessung der Stahlbetonbauteile anzusetzen, wenn 10 mm Spritzmörtel als Ersatz für 10 mm Normalbeton berechnet werden. Aufgrund des positiven Brandverhaltens, also keinerlei Abplatzungen bei der Brandprüfung, beträgt die maximal zulässige Schichtdicke des Trockenspritzmörtels 80 mm. Für den reibungslosen Ablauf sorgt eine optimale Logistik: Das trockene Material kommt per Silo zur Baustelle und kann dort mit einer integrierten Fördertechnik an die Spritzmaschine transportiert werden. Cleverer Nebeneffekt: Kaum Verpackungsmüll auf der Baustelle, wie es bei Kleingebinden unvermeidlich bleibt. Und weil der



Aufbringen des Trockenspritzmörtels
© StoCretec GmbH

Trockenspritzmörtel StoCrete TS 100 sich mit der sogenannten Vorbefeuchtungstechnologie verarbeiten lässt, entsteht kaum Staub – angenehm für die Leute auf der Baustelle.

Vom 17. bis 18. Juni präsentiert die StoCretec GmbH Systemlösungen für das Parkhaus auf der Messe »Parken« in Wiesbaden. Wo? Im Foyer, Stand F 23.

www.stocretec.de

[Parken

Drytech Gerst
Abdichtungstechnik GmbH
Im Altenschemel 39A
D-67435 Neustadt

0 63 27 - 97 22 50



Drytech™
Waterproofing System Engineering



SICHER

VON GRUND AUF SICHER.

Baukosten und Risiko senken mit Abdichtungstechnik von Drytech.

www.drytech-germany.de

Jetzt
Einspar-Report
anfordern!

Autoregalanlage in Kelheim »Käfig« aus Fertigteilen von Max Bögl

Seit dem Jahr 1995 ist der Bremer Fertigfahrzeug-Logistiker E.H. Harms Automobile-Logistics im Hafen von Kelheim/Saal an der Donau tätig. So rasant wie die Menge der abgewickelten Fahrzeuge pro Jahr stieg auch die Fläche des gewaltigen Autoterminals mit Anbindung an Schiene, Straße und Wasserweg: von anfänglich knapp 100.000 m² auf aktuell über 500.000 m². Ein Meer an 26.000 Neufahrzeugen, wohin das Auge reicht.

Mit ausschlaggebend für den Erfolg des Standortes Kelheim ist die optimale Lage im Zentrum Bayerns und in unmittelbarer Nähe zum südosteuropäischen Markt. Die Fahrzeuge namhafter Automobilhersteller kommen per Binnenschiff aus Ungarn, per Lkw aus süddeutschen Automobilwerken oder per Bahn aus der Slowakei bzw. der Tschechischen Republik, werden am Terminal zwischengelagert und dann bundesweit an Autohändler verteilt. Neben dem Umschlag von Neu- und jungen Gebrauchtwagen bietet das Terminal Kelheim auch technische Dienstleistungen wie Pre-Delivery-Inspektion, Einbau von Sonderausstattungen, Lackierungen und Aufbereitung von Gebrauchtwagen.

Ausgestattet ist es mit einem Parkregal, das 2007 in Betrieb genommen wurde, sowie zwei Gleisanschlüssen, drei Bahntentladerampen, einem RoRo-Ponton und einem PDI-Center. Eine weitere Autoregalanlage für rund 4.350 Kfz, verteilt auf sechs Ebenen, befindet sich derzeit in Bau. Den Auftrag für die Planung, Herstellung, Lieferung und Montage der kompletten Tragwerkskonstruktion inklusive dazugehöriger Stahlbauarbeiten für die Fassaden-Unterkonstruktion erhielt die Firmengruppe Max Bögl im Juni 2008. Das 124 m x 100 m große und knapp 17,50 m hohe Terminal entsteht als Skelettbau in Stahlbeton-Fertigteilbauweise. Die Produktion der Betonfertigteile erfolgte in den Bögl-eigenen Werken Sengenthal und Bachhausen; angeliefert wurden sie täglich mit vier Konvois von jeweils drei Fahrzeugen, freitags waren zwei Konvois mit ebenfalls drei Fahrzeugen unterwegs.

Zum Einsatz kommen 594 Fertigteilstützen mit im Schnitt rund 5,50 m Länge, 1.054 Fertigteilrogplatten mit Querrippen und 132 Wandscheiben als Aussteifungs-

wände. Mit bis zu 31 t Einzelgewicht und einer Abmessung von 14,40 m x 4,95 m x 0,72 m zählen die Rogplatten im Randbereich der Ebene 6 zu den schwersten Fertigteilen. Rogplatten in Verbindung mit Elementdecken, eingelegt in die Übergangsbereiche von Rampen und Decken, bilden eine kombinierte Auf- und Abfahrtsrampenanlage. Für die Fassadenverkleidung an der Rampe wird eine Stahl-Unterkonstruktion aus Vertikal- und Horizontalriegeln erstellt. Die Dachkonstruktion über der Rampe besteht aus Fertigteilrandriegeln mit aufmontiertem Trapezblech. Die Gründung erfolgt auf Großbohrpfählen mit Ort beton-Pfahlkopfplatten.

Die Besonderheit bei der Produktion der schlaff bewehrten Rogplatten war, dass für diese Geometrien spezielle, nach statischen Anforderungen hergestellte Stahlschalungen zum Einsatz kamen: Die Unterseite der Fertigteile genügt höchsten Qualitätsanforderungen, die Oberseite ist mit einem Besenstrich versehen. Täglich wurden zehn Rogplatten in sechs Schalungen im Zweischichtbetrieb sowie bis zu zwölf Fertigteilstützen gefertigt. Die Aussteifungswände wurden auf Kipptischen mit entsprechender Länge aufgebaut und liegend hergestellt. Bemerkenswert ist hier die Tatsache, dass die Stützen bereits am Wandrandbereich mit anbetoniert sind. Die Ausführung der Fertigteilstützen erfolgt in der Regel zweigeschossig, jedoch mit Höhenversatz in den jeweiligen Achsen. Im Endzustand als Pendelstützen wirkend, werden sie über Stützenschuhe mit dem Fundament bzw. untereinander verbunden und mit Beton vergossen. Die Deckenscheibe wird durch örtliche Verschweißung der in den Deckenplatten vorhandenen Ringankerbewehrung hergestellt sowie durch den Verguss der als »Schubzähne« wirkenden Ringankeraussparungen. Die Montage des Bauwerkes erfolgt in zwei Montageabschnitten mit jeweils 13 bzw. 12 Deckenfeldern, beginnend von Bauwerksmitte in Richtung der Gebäudeachsen. Jeweils im Wechsel Stützen, Aussteifungswände und Rogplatten werden pro Woche immer drei Deckenfelder zusammenhängend vom Erdgeschoss bis zum sechsten Obergeschoss montiert. In den ersten drei Deckenfeldern befinden



Montage ...
© Firmengruppe Max Bögl



»Plattenanlieferung«
© Firmengruppe Max Bögl



Rampenbauwerk
© Firmengruppe Max Bögl

sich dabei die Aussteifungswände in Längs- und Querrichtung, so dass die Stabilität des jeweiligen Bereiches sichergestellt ist. Nach Einbau der Auf- und Abfahrtsrampen sowie nach Aushärtung des Aufbetons im Bereich der Übergänge ist der erste Montagebereich der Regalanlage befahrbar.

Aufgrund von feststehenden Nutzungsterminen durch den Bauherrn sind die äußerst eng gesteckten Terminvorgaben nach vorgegebenem Bauzeitenplan zwingend einzuhalten. Hier kommen die Vorteile einer optimierten und wirtschaftlich kostengünstigen Stahlbeton-Fertigteilmontage zum Tragen: kurze Bauzeit und relativ schnelle Teilnutzung des Bauwerks.

www.max-boegl.de



Tragkonstruktion ...
© Firmengruppe Max Bögl



Gebäudeinneres
© Firmengruppe Max Bögl



Tragende Ideen. Visionäre Baukunst.

Ideen verändern die Welt.
www.max-boegl.de



MAX BÖGL

Fortschritt baut man aus Ideen.

Betonfertigteile · Hochbau · Schlüsselfertiges Bauen
Stahl- und Anlagenbau · Brückenbau · Verkehrswegebau
Tunnelbau · Ver- und Entsorgung · Umwelttechnik
Fahrwegtechnologie

Max Bögl Fertigteilwerke GmbH & Co. KG
Postfach 11 20 · 92301 Neumarkt
Tel. +49 9181 909-0 · Fax +49 9181 905061
info@max-boegl.de

Setra-Kundencenter in Neu-Ulm Optimaler Pflasterbelag dank Einstein-Fugentechnik

»Best in Class – Das Optimum als Minimum«, unter dieser Maxime präsentiert sich die Traditionsmarke Setra auf ihren Internetseiten. Der Pionier des Omnibusbaus, ehemals Kässbohrer, wird heute zusammen mit der Marke Mercedes-Benz unter dem gemeinsamen Dach der EvoBus GmbH geführt und ist damit einer der führenden Full-Line-Anbieter im europäischen Markt. Neues Prunkstück ist das Setra-Kundencenter, das Anfang letzten Jahres am Standort Neu-Ulm eröffnet wurde und ca. 3.500 m² Außenanlagen umfasst.

»Die Marke Setra steht seit über 100 Jahren für höchsten Komfort und fortschrittliche Technologie«, formuliert Franz Mensch, Leiter der Abteilung Bauplanung von EvoBus. »Als wir mit den Planungen für die Anlagen rund um das Gebäude begannen, war uns eines von vorneherein klar: Nicht nur der Hochbau, sondern gerade auch die Außenanlagen sollten unserem hohen Anspruch an Ästhetik und Funktionalität gerecht werden.« Gewünscht war deshalb ein Pflasterbelag, der vor allem in puncto Optik alle Bedingungen erfüllt.

Gleichzeitig bestanden aber auch sehr hohe Anforderungen an die Funktionalität der Fläche. »Ein Omnibus wiegt ca. 18 t. Täglich rangieren auf dem Platz mehrere Dutzend Busse, bevor sie in die Halle fahren. Da kann man sich vorstellen, welche dynamischen Belastungen auf die Fläche einwirken«, führt Franz Mensch aus. Die Wahl fiel daher auf das Einstein-Pflastersystem aus dem Betonwerk Diephaus Reinschütz GmbH & Co. KG, Munderkingen, verbinden sich in ihm doch Ästhetik, Funktionalität und Langlebigkeit auf nachgerade ideale Weise.

Franz Mensch: »Ausschlaggebend für diesen Belag waren in erster Linie die überragenden Eigenschaften in puncto Stabilität. Dank der D-Punkt-Fugensicherung des Einstein-Pflastersystems wird die zur regelmäßigen Aufnahme von Verkehrsbelastungen notwendige Fuge systembedingt stets eingehalten. Die Verbundnocken bieten einen zusätzlichen Schutz gegen eine dauerhafte Verschiebung einzelner Steine, gleichzeitig berühren sich die Steinflanken aber auch bei enger Stein-an-Stein-Verlegung nur minimal an der Steinunterkante.



Repräsentativer Vorplatz
© Einstein-Fugentechnik



Dauerhafte Belastbarkeit
© Einstein-Fugentechnik



... D-Punkt-Fugensicherung
© Einstein-Fugentechnik

Diese einzigartige Technik gewährleistet eine ergiebige, dauerhafte Fugenverfüllung, bei der sich das Fugenmaterial zwischen den Steinen regelrecht verkrallet. Schub- und Horizontalkräfte werden abgepuffert und auf die gesamte Fläche übertragen. So findet eine optimale Kraftübertragung zwischen den Steinen statt: Selbst die starke Belastung durch unsere rangierenden Busse stellt seit rund einem Jahr kein Problem für das System dar.« Daneben punktet das Einstein-Pflastersystem aber auch durch sein klares Fugenbild sowie durch die helle, kugelgestrahlte Granitoberfläche.

www.einstein-pflastersteine.de



Helle Granitoberfläche
© Einstein-Fugentechnik

Ästhetik, Sicherheit und Komfort Viele Garagentorneuheiten von Hörmann

Neue Gestaltungsmöglichkeiten für Garagentore bieten die jüngsten Produktentwicklungen der Hörmann KG. Das Sectionaltor ist zum Beispiel für eine bauseitige Füllung vorgerichtet und wird mit Fassadenelementen verkleidet, um es augenscheinlich nahtlos in die Gebäudehülle integrieren zu können. Und: Die Deco-grain-Oberflächen sind jetzt zusätzlich in Light Oak und Night Oak erhältlich: Mit naturgetreuer Holzoptik aufwartend, verbinden sie deren Anmutung mit den Materialvorteilen eines Stahltors, also bessere Wärmedämmung, höhere Dichtigkeit gegen Wind und Regen, geringere Empfindlichkeit gegen Witterungseinflüsse und leichtere Pflege – Eigenschaften, die auch die nicht minder neue (Deco-grain-)Oberfläche Titan Metallic auszeichnen. Micro-grain wiederum verfügt über eine feine Linierung, das heißt, ein in den glatten Stahl geprägtes Wellenprofil erzeugt hier Licht- und Schatteneffekte. Lieferbar ist diese Variante in Verkehrsweiß als Regelausführung und in 15 preisgleichen Vorzugs- sowie weiteren 200 Farben in Anlehnung an den RAL-Standard.



Einheitlichkeit mit Anspruch
© Hörmann KG



Sectionaltor und Fassade
© Hörmann KG

Zur Fernbedienung eines Antriebes ist der Handsender HSP 4 eine hervorragende Lösung, passt er dank seiner Puck-Form doch in jede Tasche. Und wie bislang lassen sich mit ihm bis zu vier Funktionen bedienen, unter anderem Einfahrts- und Garagentor sowie Außenbeleuchtung. Der Funk-Fingerleser FL 12 erlaubt hingegen ein Öffnen des Garagentors ganz ohne Code und Handsender, ja einfach über den Fingerabdruck, weshalb man den Schlüssel quasi immer zur Hand hat. Als zusätzliche Sicherheitseinrichtung für Dreh- und Schiebetore fungiert letztlich die 550 mm hohe Mini-Standsäule STL. Mit einer oder zwei Lichtschranken versehen, lässt sie sich frei im Einfahrtsbereich positionieren: Wird die Lichtschranke unterbrochen, stoppt das Tor berührungslos und sofort. Optional gibt es für die STL 1 von Hörmann auch eine LED-Lichtleiste, die zugleich für eine angemessene Ausleuchtung der »Fahrspur« sorgt.

www.hoermann.com



Handsender zur Fernbedienung
© Hörmann KG

[Parken



**Einstein-Fugentechnik –
mit Abstand am besten!**
Das Pflastersystem mit intelligenter Fugentechnik

- ✓ **D-Punkt Fugensicherung** – für normgerechte Fugenfüllungen
- ✓ **allseitiger Vollverbund** – für höchste Verkehrsbelastung
- ✓ **maschinell verlegbar** – für hohe Wirtschaftlichkeit
- ✓ **klares Fugenbild** – für eine überzeugende Optik.

Einstein - Fugentechnik • Telefon: 0800 – 00 00 673
kontakt@einstein-pflaster.de • www.einstein-pflaster.de



Vorhandene Bausubstanz und anrechenbare Kosten

Aspekte der vertraglichen Regelung

Einleitung

Die Bevölkerung in Deutschland schrumpft, und das Angebot an Wohn- und Gewerbeflächen steigt. Jeder Spaziergang durch die Ballungsgebiete und Großstädte macht es augenfällig, dass Wohn- und Gewerbeflächen im Überfluss vorhanden sind. Bereits bestehende und durch die wirtschaftliche Entwicklung in naher Zukunft zu erwartende Leerstände zeigen, dass zukünftige Generationen auf den Immobilienmärkten jedenfalls nicht mit der Knappheit auf Angebotsseite zu kämpfen haben werden, wie sie noch für die geburtenstarken Jahrgänge bis 1964 Realität waren. Diese demographische Entwicklung wird sich auf die Neubautätigkeit dämpfend auswirken, und es ist davon auszugehen, dass die technische und gestalterische Anpassung von existierenden Gebäuden die Architekten und Ingenieure immer mehr beschäftigen wird. Es dürfte derzeit die Ausnahme und nicht die Regel sein, dass der Neubau wirtschaftlich der technischen und gestalterischen Optimierung des Gebäudebestands vorzuziehen ist. Alle Planer werden sich deswegen immer häufiger dem Aus- und Umbau, der Instandsetzung, Instandhaltung, dem Wiederaufbau, der Sanierung, Renovierung, Umgestaltung oder Revitalisierung vorhandener Bauwerke widmen müssen.

Bestimmungen der HOAI

Die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) sieht die für die Architekten günstige Regelung vor, dass die zur Honorarermittlung notwendig zugrunde zu legenden anrechenbaren Kosten um die sogenannten anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz, § 10 Absatz 3 a) HOAI, zu ergänzen sind. Der Architekt sollte diese Regelung gut kennen, um das für seine Leistung zutreffende Honorar kalkulieren zu können – sei es, um ein auskömmliches Pauschalhonorar zu ermitteln, sei es, um dem zukünftigen Auftraggeber die richtige Auskunft zum geschuldeten Tabellenhonorar zu geben.

§ 10 Absatz 3 a) HOAI lautet: *»Vorhandene Bausubstanz, die technisch oder gestalterisch mitverarbeitet wird, ist bei den anrechenbaren Kosten angemessen zu berücksichtigen; der Umfang der Anrechnung bedarf der schriftlichen Vereinbarung.«* Die Vorschrift knüpft an die vorhandene Bausubstanz an, welche bereits vor Planungsbeginn existent und in der Regel fest mit dem Grund und Boden verbunden sein muss. Nicht gemeint ist damit die Gebäudesubstanz, welche erst noch geplant oder im Entstehen begriffen ist. So ist es zum Beispiel dem Innenarchitekten bei der Planung des raumgestaltenden Ausbaus bei einem Neubau nicht möglich, die (Neubau-)Objektplanung unter dem Gesichtspunkt des § 10 Absatz 3 a) HOAI honorarerhöhend zu den anrechenbaren Kosten hinzuzuziehen. Zweck der Regelung ist es, dem Architekten einen Honorarausgleich dafür zu gewähren, dass die von ihm in seine Planungen mit einzubeziehende Gebäudesubstanz bereits vorhanden ist und nicht erst neu hergestellt werden muss. Dabei ist es gleich, ob diese Substanz aus tragenden oder nichttragenden Elementen besteht oder welche sonstige technische oder gestalterische Funktion die vorhandene Substanz im Gebäude hat. So werden in gleicher Weise die Gründung, Außen- und Innenwände, Decken, Treppen und Dächer und sogar Installationen sowie zentrale Betriebstechnik zur vorhandenen Bausubstanz gezählt, solange sie insgesamt mit der Bausubstanz fest verbunden sind und die Bausubstanz insgesamt im Grund und Boden verankert ist.

Honorarerhöhend wirkt sich die vorhandene Bausubstanz nur aus, wenn sie »technisch oder gestalterisch« bei der Planung »mitverarbeitet« wird. Dabei ist es gleichgültig, ob die Bausubstanz nur technisch oder nur gestalterisch oder technisch und gestalterisch in die Planungsleistung einbezogen wird – immer wirkt sich die planerische Bearbeitung honorarerhöhend aus. Die nur zeichnerische Darstellung vorhandener Bausubstanz in zum Beispiel übernommenen Bestandsplänen ist noch keine Mitverarbeitung; notwendig ist vielmehr deren Einbezug in das ge-

samte Planungswerk des Architekten: Mitverarbeiten bedeutet die Integration vorhandener Bausubstanz in die darauf aufsetzende Planungsleistung des Architekten, so dass synthetisierend aus Alt und Neu substantiell Neues entsteht.

Zutreffende Honorarermittlung

Der Gesetzgeber macht dem Architekten die zutreffende Honorarermittlung nicht leicht, wenn er formuliert, die Bausubstanz sei »angemessen« zu berücksichtigen. Der Anrechnungsumfang ist in zwei Richtungen zu bestimmen – zum einen hinsichtlich des sachlichen und räumlichen Umfangs, also der Quantität der Anrechnung, zum anderen hinsichtlich der Intensität der Mitverarbeitung, insofern hängt die Anrechnung auch von qualitativen Bestimmungen der planerischen Leistung an der Bausubstanz ab.

Gut verständlich ist dabei der räumlich-sachliche Umfang der mitverarbeiteten Bausubstanz. Hier wird man bei der Honorarermittlung zwanglos auf die Gebäudeteile hinweisen können, welche vom Architekten räumlich-sachlich für seine Neuplanungsleistungen zu berücksichtigen waren. Es wird sich regelmäßig ein räumlich abgrenzbarer Bereich ergeben, in welchem auf bereits existente Gebäudeteile aufsetzend geplant wurde. Bei der Ermittlung des räumlich-sachlichen Planungsbereichs, in welchem vorhandene Substanz mitverarbeitet wird, ist auch die vorhandene Haustechnik mit zu berücksichtigen. Das gilt grundsätzlich, falls und soweit der Architekt gehalten ist, diese in seine Planungen zu integrieren. Ob und inwieweit die Kosten vorhandener Haustechnik vollständig oder nur teilweise die anrechenbaren Kosten und damit das Architektenhonorar erhöhen, ist eine Frage der »Angemessenheit«, welche sogleich untersucht wird. Im Regelfall dürfte es richtig sein, die anrechenbaren Kosten für die vorhandene Haustechnik analog zu § 10 Absatz 4 HOAI zu mindern.

Die eher quantitativ, da lediglich räumlich-sachlich orientierte Erfassung der technisch oder gestalterisch mitverarbeiteten vorhandenen Gebäudesubstanz wird seit der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 27.02.2003 ergänzt um eine qualitative Betrachtung, welche zudem abstellt auf die Leistung des Architekten bei der Mitverarbeitung. Im Grundsatz gilt, dass eine besonders intensive, zeit- und kostenaufwendige Mitverarbeitung zu einer besonders hohen Berücksichtigung bei der Ermittlung der anrechenbaren Kosten führt. Eher oberflächliche, formale und die vorhandene Gebäudesubstanz nur streifende Planungsleistungen führen demgegenüber nur zur geringfügigen Erhöhung der anrechenbaren Kosten. In § 10 Absatz 3 a) HOAI hat der Gesetzgeber das Prinzip einer aufwandsneutralen Berücksichtigung anrechenbarer Kosten bei der Ermittlung des Honorars verlassen. Die Leistung der Architekten bei der Bewertung der Mitverarbeitung vorhandener Bausubstanz ist zu berücksichtigen. Aus dieser seitdem leitenden Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ergibt sich, dass zur rein quantitativen Erfassung des Planungsbereichs vorhandener Bausubstanz auch noch eine bewertende Betrachtung hinzukommen muss, welche die Planungsintensität des Architekten an der vorhandenen Bausubstanz in den Blick nimmt.

Praktikables Vorgehen

Jene abstrakten Grundsätze helfen bei der Ermittlung der anrechenbaren Kosten der technisch oder gestalterisch mitverarbeiteten Gebäudesubstanz nicht weiter. Praktikabel dürfte folgendes Vorgehen sein: Es sind die ortsüblichen Preise einer Neuherstellung der vorhandenen Bausubstanz zugrunde zu legen, soweit diese in der Neuplanung mitverarbeitet wird. Die Neuherstellungskosten wiederum sind zu mindern gemäß dem tatsächlichen Erhaltungszustand sowie der wirtschaftlichen oder technischen Alterung; nicht relevant ist der Verkehrswert. Für die Neuherstellungskosten sind die ortsüblichen Preise zugrunde zu legen, was grundsätzlich bedeutet, dass der Architekt bei der Ermittlung seines Honorars die Neuherstellung der vorhandenen Bausubstanz insgesamt nach den Kostengruppen der DIN 276 nachzukalkulieren hat – ein auf-

wendiges, aber nachvollziehbares Verfahren (»Elementmethode«). Dieses genaue und auch für die Auftraggeber nachprüf- bare Honorarermittlungsverfahren ist rechtssicher, daher empfehlenswert und jedenfalls der »Kubikmetermethode« vorzuziehen, in welcher der Architekt versucht, die anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz aus pauschalier- ten Herstellungskosten nach Rauminhalten zu ermitteln. Hier dürfte eine Einwendung des Auftraggebers, die Abrechnung sei in diesem Punkt nicht prüfbar und das Honorar deswegen insgesamt nicht fällig, häufig durchgreifen. Demgegenüber stellt die Abrechnung nach den Kostenelementen der DIN 276 (Kostenberechnung) für den Auftraggeber eine transparente und insge- samt nachvollziehbare Methode dar, wel- cher er wohl mit dem Hinweis begegnen mag, die Berechnung sei unrichtig und dem Honorar seien tatsächlich niedrigere anrechenbare Kosten zugrunde zu legen. Prüfbar ist eine solche Abrechnung der anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz indes allemal.

Die anrechenbaren Kosten für die vorhan- dene Bausubstanz sind somit angemessen zu ermitteln durch

- die Berechnung der Neuherstellungskosten für die räumlich-sachlich mitverarbeitete Gebäudesubstanz nach ortsüblichen Preisen zum Zeitpunkt der Neuplanung, gegliedert nach Kostenelementen der DIN 276;
- abzüglich einer angemessenen Minde- rung unter dem Gesichtspunkt der Alterung, Abnutzung und Funktionsein- buße;
- abzüglich, gegebenenfalls, einer wei- teren Minderung nach den Grundsät- zen der Verhältnismäßigkeit bei hoher oder niedriger Mitverarbeitungsinten- sität.

Einen möglichen, aber gegebenenfalls bei alten Gebäuden zu korrigierenden Richt- wert für den Minderungsbetrag wegen Alters und Abnutzung wird man aus dem Verhältnis zwischen Gebäudealter und zu erwartender Gesamtnutzungsdauer ermit- teln können. Schwieriger ist der Abzug unter dem Gesichtspunkt niedriger Pla- nungsintensitäten zu bestimmen. Hier kann als Faustformel gelten, dass dieser Abzug entfällt, wenn und soweit die Mitverarbei- tung einer Neuplanung vollständig ent- spricht. Von dieser 100%-Intensität lassen sich Feinabstufungen bis zur fehlenden Mitverarbeitung vorhandener Gebäude-

substanz (0%-Intensität) argumentativ belegen, was für eine nachvollziehbare und damit prüfbare Abrechnung der anre- chenbaren Kosten der vorhandenen Ge- bäudesubstanz allemal zureicht.

Und: Es ist für die Honorarermittlung beim Bauen im Bestand äußerst wichtig, dass der Zuschlag für Umbau und Modernisie- rung aus § 24 HOAI in Höhe von mindes- tens 20% auf das Honorar zusätzlich zur Erhöhung der anrechenbaren Kosten gemäß § 10 Absatz 3 a) HOAI zu berech- nen ist. Dieser Rechenschritt darf beim Bauen im Bestand und dessen Abrech- nung niemals fehlen.

Schriftliche Vereinbarungen

Bereits bei der Vertragsanbahnung bzw. -verhandlung sollte der Architekt auf die Unwägbarkeiten der Honorarermittlung beim Bauen im Bestand reagieren und mögliche Honorarermittlungsprobleme antizipieren. Es überrascht, dass entgegen dem insofern missverständlichen Wortlaut des § 10 Absatz 3 a) HOAI eine schriftliche Vereinbarung nicht erforderlich ist, damit sich die anrechenbaren Kosten der vor- handenen Bausubstanz honorarerhöhend auswirken. Tatsächlich sind diese zusätz- lichen anrechenbaren Kosten berücksich- tigungsfähig, auch wenn eine entspre- chende schriftliche Vereinbarung fehlt. Eine solche schriftliche Vereinbarung muss auch nicht bei Abschluss des Archi- tektenvertrags getroffen werden, wie es das sonstige Honorarvereinbarungssystem der HOAI nahelegen könnte, sondern kann jederzeit nachgeholt werden. Es ist dem Architekten daher stets und immer zu empfehlen, eine solche schriftliche Verein- barung zu den anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz zu treffen.

Die einfachste denkbare Klausel dazu könnte lauten: »Anrechenbare Kosten der *technisch oder gestalterisch mitverarbei- teten vorhandenen Bausubstanz, welche als angemessen zu berücksichtigen sind: € (...)*« Hier wäre lediglich der Betrag zu ergänzen, bei welchem die Vertragspar- teien übereinstimmend davon ausgehen, dass ihm die Erhöhung der Honorargrund- lagen angemessen berücksichtigt ist. Manch ein Auftraggeber wird vorschnell frohlocken, wenn er daran denkt, in diese Klammer einen möglichst niedrigen Betrag einzusetzen, um aufgrund seiner Verhand- lungsmacht das Architektenhonorar über

eben jenen Weg weiter zu reduzieren. Vorschnell deswegen, weil auch eine solche Vereinbarung unter dem Gesichtspunkt einer versteckten Unterschreitung der Mindestsätze gerichtlich überprüfbar ist. Werden nämlich die Planungsleistungen des Architekten für das Bauvorhaben nach Mindestsätzen abgerechnet und die anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz bleiben hinter dem zurück, was angemessenerweise abrechnungsfähig wäre, so könnte ein auf dieser Grundlage ermitteltes Pauschalhonorar unwirksam vereinbart sein, weil es die Mindestsätze der HOAI unterschreitet. Und auch wenn kein Pauschalhonorar vereinbart ist, sondern der Architekt nach den Tabellenwerten seine Schlussrechnung zu interpolieren hat, muss er bei zugrunde zu legenden Mindestsätzen nicht die vertraglich vereinbarten zu niedrigen anrechenbaren Kosten ansetzen, sondern kann auf die höheren, angemessenerweise zu berücksichtigenden anrechenbaren Kosten zurückgreifen. Der Architekt ist über die HOAI auch hinsichtlich dieser anrechenbaren Kosten für die Bausubstanz vor Honorardumping geschützt.

Grundsätzlich ist die Vereinbarung eines fixen Betrags vorzugswürdig, weil diese den Vertragsparteien die notwendige wirtschaftliche Sicherheit vermittelt – zur Kalkulation des Bauvorhabens für den Auftraggeber und zur Kosten- wie Ertragsrechnung auf Seiten des Architekten. Häufig wird es jedoch so sein, dass die Vertragsparteien mit der Angabe eines fixen Wertes für die anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz zu Beginn eines Bau- und Planungsvorhabens überfordert sind und dazu keine Angaben machen können. Hier wäre es erwägenswert, zumindest die Methode der Kostenermittlung festzulegen. Es gilt grundsätzlich Vertragsfreiheit, und der Auftraggeber, welcher sich mit der »Kubikmetermethode« bei Vertragsschluss einverstanden erklärt, wird nachträglich mit der Einwendung, diese sei nicht prüfbar, nicht gehört.

Formulierungsvorschlag: *»Zur Ermittlung der vorhandenen Bausubstanz, welche technisch oder gestalterisch mitverarbeitet wird und deswegen bei den anrechenbaren Kosten angemessen zu berücksichtigen ist, wird die Berechnung nach Rauminhalten (Kubikmetermethode) und als Kosten je Kubikmeter € (...) vereinbart.«*

Dies vereinfacht die spätere Abrechnung sehr. Nachvollziehbarer für den Auftraggeber und mit einem höheren Berechnungsaufwand für den Auftragnehmer wäre die Abrechnung nach der Elementmethode:

»Für die Ermittlung der anrechenbaren Kosten der vorhandenen Bausubstanz, welche technisch oder gestalterisch mitverarbeitet wird und deswegen bei den anrechenbaren Kosten angemessen zu berücksichtigen sind, wird die Elementmethode vereinbart. Der Architekt hat diese anrechenbaren Kosten übersichtlich nach den Neuerstellungskosten für Baukonstruktion und technische Anlagen nach dem Gliederungsschema der DIN 276 in der Fassung des Jahres 1993 (Kostenschätzung) darzustellen. Für das Alter und die Abnutzung des Gebäudes wird pauschal folgender Abschlag vereinbart: (...) %. Entsprechend der Mitverarbeitungsintensität und Planungsleistung des Architekten an der vorhandenen Bausubstanz sind von diesen Kosten (...) % berücksichtigungsfähig. Weitere Kostenreduzierungen sind nicht statthaft.«

Der letzte Formulierungsvorschlag dürfte dem Wortlaut des § 10 Absatz 3 a) HOAI und der Interpretation dieser Vorschrift durch die Literatur und Rechtsprechung inhaltlich am nächsten kommen. In ihm ist berücksichtigt, dass die zusätzlichen anrechenbaren Kosten nachvollziehbar dargestellt werden müssen und dass Abschläge für Alter und Abnutzung sowie geringe Planungsintensitäten vorzunehmen sind. Damit ist ein angemessener Ausgleich zwischen den Honorarerhöhungsinteressen des Architekten und den wirtschaftlichen Interessen des Auftraggebers gefunden: Diese Formulierung ist vor dem Hintergrund des gesetzlichen Wortlauts fair.

Fragen der Vertragsverhandlung

Gegenüber dem Auftraggeber oder Bauherrn ist das Problem der honorarerhöhen Wirkung des § 10 Absatz 3 a) HOAI offen bei den Vertragsverhandlungen anzusprechen. Für die Vertragsparteien ist dies nicht abdingbares, das heißt, nicht verhandelbares Honorarrecht, dessen Nichtbeachtung möglicherweise zu vermeidbaren Konflikten bei der Schlussrechnung führen kann. Es steht dem Architekten gut an, bereits vor Vertragsschluss den Bauherrn vollständig und richtig darauf hinzuweisen, welche Honorarkosten auf ihn zukommen. Anderenfalls könnte die Freude des Auftraggebers über ein im

Übrigen gelungenes Planungswerk durch die Schlussrechnung nach Mindestsätzen unter überraschender Berücksichtigung der anrechenbaren Kosten technisch oder gestalterisch mitverarbeiteter Bausubstanz empfindlich gedämpft werden.

Einer juristischen oder anwaltlichen Begleitung bei der Verhandlung dieser zusätzlichen anrechenbaren Kosten bedarf es nicht, weil hier im Wesentlichen technische oder wirtschaftliche Fragen zu klären sind – vorausgesetzt, die hier ausgebreiteten rechtlichen Grundsätze sind bei der Vertragsverhandlung präsenten Wissen der Gesprächspartner.



Dr. Gerald Süchting
© RAe Wagensonner Luhmann Breinfeld Helm

Dr. Gerald Süchting
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
Master of European and International
Business Law-Hochschule St. Gallen
RAe Wagensonner
Luhmann Breinfeld Helm,
München und Berlin

Weiteres Luxushotel in Frankfurt am Main Erstes Projekt in Deutschland von Jumeirah

Jumeirah, die internationale Luxushotelgruppe mit Sitz in Dubai, kündigt ihr erstes Projekt in Deutschland an: Das Jumeirah Frankfurt Hotel, ein Fünf-Sterne-Haus in Form eines Turms im sogenannten Palais-Quartier, soll Geschäftsreisende wie Urlauber gleichermaßen ansprechen; Mitte 2010 soll die Eröffnung des Luxushotels mit 219 Zimmern zusammen mit der Gesamteröffnung des sich über 112.000 m² erstreckenden PalaisQuartiers, eines Bauvorhabens der MAB Development Group B.V., stattfinden.

»Mit dieser Vereinbarung entsteht ein marktführendes Luxushotel von Weltklasse in Frankfurts Innenstadt«, so Gerald Lawless, Executive Chairman der Jumeirah Group. »Wir freuen uns, den deutschen Markt mit einem so prestigeträchtigen und hochwertigen Objekt zu betreten, und werden den Luxus und Qualitätsstandard von Jumeirah, den viele deutsche Urlauber in Dubai bereits kennengelernt haben, nun zu ihnen bringen.«

Das sogenannte PalaisQuartier liegt im Herzen der Mainmetropole und infolgedessen nur wenige Gehminuten vom Finanzviertel, der Börse, der Fußgängerzone und der Oper entfernt und umfasst das Thurn und Taxis Palais, ein nach barockem Vorbild aus dem 18. Jahrhundert rekonstruiertes Gebäude, sowie ein 48.500 m² großes Einkaufszentrum. Hinzu kommen über 42.000 m² hochwertige Büroflächen und eben das 22.000 m² große, 25-stöckige Jumeirah Frankfurt Hotel, das unter anderem ein Gourmetrestaurant beherbergen wird, gestaltet von dem japanischen Designer Takashi Sugimoto und dem Team von Super Potato. Die Innenraumkonzeption des Hotels obliegt hingegen Peter Schilling & Associates, während das »Gesamtgebäude« vom deutschen Architekturbüro KSP Engel und Zimmermann entworfen worden ist.

www.jumeirah.com
www.palaisquartier.de
www.mab.com



Turm im PalaisQuartier
© PalaisQuartier GmbH & Co. KG



UNI-INTERNATIONAL®
UNI-INTERNATIONAL
Bausysteme GmbH + Co. KG
Telefon: 0421/636959-64
info@uni-international.de
www.uni-international.de

Überall dort, wo hohe Gewichte auf Pflasterflächen einwirken, sind Pflastersysteme gefragt, die einer großen Belastung dauerhaft standhalten.

Schwerlastpflaster von UNI-INTERNATIONAL wurden für höchste Belastbarkeit und ökonomische Maschinenverlegung entwickelt. Sie **schaffen dauerhafte Stabilität** und bieten als Komplettsystem auch die Option der ökologischen Flächenbefestigung.



Dauerhaft belastbar.



Tower 185 in Frankfurt am Main Hoher Turm von Hochtief für Vivico

Die Hochtief Construction AG errichtet für den Immobilienentwickler Vivico in Frankfurt am Main eines der höchsten Gebäude in Deutschland: Für 60 Millionen Euro erstellt das Unternehmen den Rohbau des 185 m hohen Tower 185, der am Eingang zum Europaviertel zwischen Messe, Hauptbahnhof und Bankenviertel realisiert wird; die Arbeiten für den 50-stöckigen Turm begannen im März und werden im Frühjahr 2011 abgeschlossen sein, ausgeführt von der deutschlandweit agierenden Hochtief-Einheit Rohbau und Industriebau. Das Gesamtprojekt wird voraussichtlich Ende 2011 bezugsfertig sein und über eine Mietfläche von 100.000 m² verfügen. Über einem hufeisenförmig angelegten Sockeltrakt erheben sich dann zwei Hochhaushälften, die einen ovalen Mittelteil umsäumen und gemeinsam den eigentlichen Turm bilden. Eine internationale Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat sich bereits für den Tower 185 als neuen Frank-

furter Firmensitz entschieden und etwa 60.000 m² langfristig angemietet. Im Erdgeschoss werden zudem Einzelhandel und Gastronomie zum Verweilen einladen und derart das gesamte Umfeld dieses neuen Hauses beleben. In den oberen Etagen entstehen darüber hinaus repräsentative Geschäfts-, Kommunikations- und Konferenzräume, die einen einzigartigen Blick auf die Skyline und das Frankfurter Umland bieten.

www.hochtief-construction.de
www.vivico.de



Entwurf: Christoph Mäckler
© Vivico Real Estate GmbH

Historisches Kraftwerk in Potsdam Neue Nutzung dank Prinz von Preussen

Das jüngste Projekt der Prinz von Preussen Grundbesitz AG heißt »Résidence au Rivage« und liegt am Potsdamer Havelufer: Hier wurde das ehemalige AEG-Kraftwerk von 1902 erworben, in dem jetzt, ergänzt durch neu geplante Anbauten, Wohnungen, Suiten und Lofts entstehen – für 80 (künftige) Eigentümer. Der Aufsichtsratsvorsitzende des Bonner Unternehmens, Franz-Friedrich Prinz von Preussen, prognostiziert den Erfolg des Hauses: »Potsdam hat in den vergangenen Jahrhunderten eine sehr wechselvolle Geschichte gehabt. Unsere Immobilien sind Unikate in diesem historischen Stadtensemble. Solche Objekte sind immer gefragt, aber das Angebot ist sehr begrenzt. Auch so werden Werthaltigkeit und Wertsteigerungspotential geschaffen.« Der Urenkel des letzten Kaisers meint in diesem Fall aber keine Immobilie mit »royaler« Vergangenheit, sondern ein Gebäude, dessen Charakter als Industrie-

denkmal gewahrt bleiben soll. So ist zum Beispiel vorgesehen, dass Böden aus Edelhölzern und Marmor mit den restaurierten und infolgedessen erhaltenen Maschinenteilen im Innern des Bauwerks kontrastieren. Dieser Umgang mit einer historischen Anmutung, gepaart mit einer stabilen Wertanlage, hat bereits zahlreiche Interessenten gefunden, zumal sich das von 15.000 m² (Grün-)Fläche umgebene Haus auf dem letzten Wassergrundstück in Potsdam befindet.

www.prinzvonpreussen.eu



Wohnen am Wasser
© Prinz von Preussen Grundbesitz AG

Angebot zur Ausbildung und Zertifizierung

Optimiertes Qualifizierungssystem von Sprengnetter

Sprengnetter Immobilienbewertung hat seit 30 Jahren bewährtes Ausbildungs- und Zertifizierungssystem optimiert, die Verfahren also an die veränderten Anforderungen des Marktes angepasst. Zu den Reformen gehören unter anderem die Einführung selbsterklärender und medienwirksamer Titel und Kurzbezeichnungen sowie auf den internationalen Markt ausgerichtete Abschlüsse und Zertifizierungen, um die Möglichkeiten der Außendarstellung für Absolventen zu verbessern.

Im Zentrum steht das neue dreistufige Zertifizierungsprogramm nach ISO 17024: Zertifizierter Sachverständiger für die Markt- und Beleihungswertermittlung von Standardimmobilien, für die Markt- und Beleihungswertermittlung von Wohn- und Gewerbeimmobilien sowie für die Markt- und Beleihungswertermittlung aller Immobilienarten. Darüber hinaus verbessert das neue Programm durch Delta-Prüfungen das Erreichen der höheren Zertifizierungsprüfungen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der hohen Qualitätsstandards –

und die Teilnehmer haben zusätzlich zu ihrer Hauptqualifikation die Möglichkeit, auch weitere Qualifikationen zu erwerben, zum Beispiel in den Bereichen internationale Wertermittlung, Markt- und Objekt-rating, gerichtliche Sachverständigentätigkeit, steuerliche Wertermittlung, bilanzielle Wertermittlung, Miet- und Pachtwertermittlung, Portfoliobewertung, Due Dilligence und Unternehmensbewertung.

www.sprengnetter.de

Zusätzliches Wohngebiet in München

Entscheidung im Gestaltungswettbewerb von aurelis

Der Ideenwettbewerb zur Gestaltung des neuen Wohngebiets in München-Sendling ist entschieden: Die Entwürfe des Architekturbüros Pesch + Partner mit Landschaftsarchitekt Gerd Aufmolk, München, sowie der Münchner Architekten Kern + Repper mit den Landschaftsarchitekten Grabner und Huber aus Freising setzten sich hier durch, so dass auf dem 2 ha großen ehemaligen Bahngelände demnächst mehrere moderne (Wohn-)Gebäude gebaut werden können.

»Das Projekt ist auch deshalb so attraktiv, weil wir es inmitten gewachsener Struktu-

ren realisieren«, so Stefan Wiegand, Leiter aurelis-Region Süd. Unmittelbar östlich des Planungsareals liegt die S-Bahn-Station Mittelsendling mit den Linien S7, S20 und S27, und durch die Passauerstraße besteht eine direkte Verbindung zum Mittleren Ring und damit zum übergeordneten Straßennetz.

Und so will man nun schwerpunktmäßig familiengerechte Drei- bis Fünfstücker sowie Maisonette- und Solitärwohnungen für Singles und Senioren realisieren – ein Angebot, das durch die (zusätzliche) Verwirklichung von Kinderbetreuungseinrich-

tungen, Spielanlagen, Rad- und Fußwegen sowie frei zugänglichen Grünflächen im Quartier eine adäquate Abrundung erfahren soll.

Den Wettbewerb veranstaltete die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG als Grundstückseigentümer in enger Abstimmung mit dem Planungsreferat der Landeshauptstadt München.

www.aurelis-real-estate.de

Denkmalgeschützte Siedlung in Berlin

Gezielte Sanierung durch Gewobag

Die Wohnqualität in Spandau-Haselhorst wird weiter verbessert: Die Gewobag hat 368 Wohnungen und eine Arztpraxis des denkmalgeschützten Viertels aus den 1930er-Jahren in Angriff genommen, um sie bis September zu sanieren; in diesen vierten Bauabschnitt investiert die Gewobag rund 14 Millionen Euro. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wärmedämmung von Dach und Fassaden sowie der Einbau neuer Fenster. Eine besondere Herausforderung stellt hier die Berücksichtigung des Denkmalschutzes dar, denn es gilt, moderne Techniken zur Energieeinsparung mit den Anforderungen aus dem historischen Erscheinungsbild zu verbinden. Hervorzuheben bei den Aufwertungen im Innenbereich sind neue Bäder und Elek-

troinstallationen sowie die Gestaltung der Küchen. Die Treppenhäuser, Hauseingänge, Wohnungstüren, Klingel- und Gegensprechanlagen sowie die charakteristischen, großzügigen Außenanlagen werden überarbeitet oder erneuert, Letztere in Anlehnung an Pläne des damaligen Gartenarchitekten Gustav Allinger. Das Haselhorster Viertel als Reichsforschungssiedlung basiert auf Entwürfen der Architekten Walter Gropius und Stefan Fischer, die hiermit einen Wettbewerb gewannen, wie gesundes Wohnen am besten mit wirtschaftlichem Bauen verbunden werden kann. Die Errichtung erfolgte dann in acht zeitlich gestaffelten Etappen zwischen 1930 und 1934 nach Plänen von acht Architekten, und 1995 stellte

man diese Siedlung schließlich wegen ihrer städtebaulichen und wissenschaftlichen Bedeutung unter Denkmalschutz.

www.gewobag.de



Fassade mit Balkonen
© Klaus Dombrowsky/Gewobag

Freiraum für Vögel in Kronberg Transparente Netzstruktur von Carl Stahl

In Kronberg im Taunus liegt der Opel-Zoo: Das Georg-von-Opel-Freigehege für Tierforschung wird von einer Stiftung getragen, die sich engagiert dem Artenschutz widmet. Das neueste Projekt des Direktors Dr. Thomas Kauffels, Vizepräsident des Verbands Deutscher Zoodirektoren, schenkt den in ihrem Bestand bedrohten Schwarzstörchen einen Lebensraum, denn seit September 2008 leben sie gemeinsam mit den Schwarzkopf-Ibissen, Braunen Sichern und Waldrapp-Ibissen in einer begehbaren Voliere auf einer Fläche von ca. 1.800 m².

Die riesige, natürlich geformte Voliere umschließt auf dem Gelände ein Tal mit Hanglagen, einem Wasserlauf sowie einem Teich. In die stark bewachsene Landschaft und ihre Topographie sollte daher so wenig wie möglich eingegriffen werden, weshalb das Stuttgarter Ingenieurbüro Officium mit der Planung beauftragt wurde – und dann eine Leichtbauarchitektur aus Edelstahlseilnetzen entwickelte.



Voliere als ...
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH



Begrenzung
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH



Leichtbau(architektur)
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH



Pylone mit ...
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH

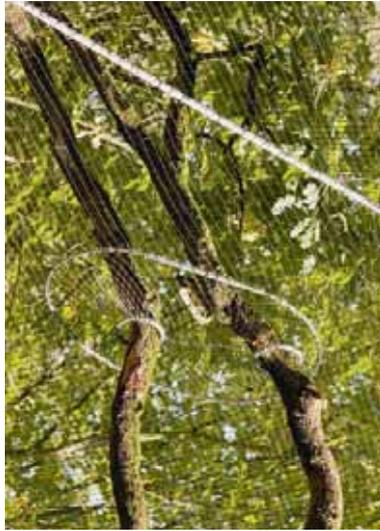


Abhängung
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH

Bis zu 12 m hoch ragt jetzt das unsichtbare Heim der Vögel, das sich vom Nordhang aus über den Weiher schwingt und von einem speziell konzipierten Tragsystem gehalten wird, das große Spannweiten aufweist. Das heißt, Pylonen mit bis zu 18 m Höhe wurden mit sieben Schwertern und Edelstahlseilen verspannt, um das Netz zu fixieren, wobei an Seilen abgehängte, triangelartige Elemente die Netzstruktur zu einer dreidimensional sich gegenseitig krümmenden Oberfläche verformen, die eine besondere konstruktive Qualität dieser Lösung ausmacht. Mit der Realisierung des Projektes wurde die Carl Stahl GmbH, Süssen, beauftragt. Das baden-württembergische Unternehmen lieferte und montierte den Stahlbau und setzte die Planung mit Edelstahlseilen und dem Edelstahlseilnetz X-Tend um: Gefertigt wurde ein Netz aus Seilen mit einem Durchmesser von 1,50 mm und einer Maschenweite von 40 mm, geformt von Klemmen, ebenfalls aus Edelstahl. Erst-



Fußpunktdetail
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH



Netzstruktur
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH



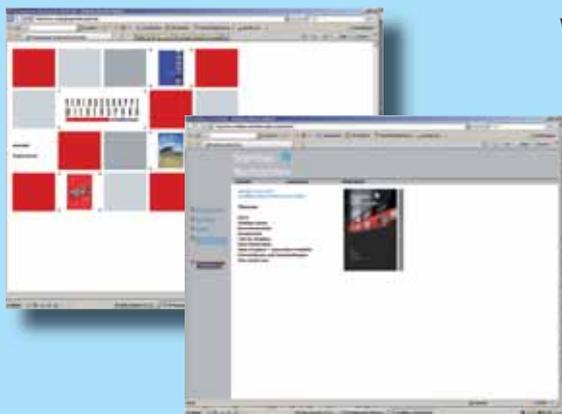
»Seilverspannung«
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH

mals kam darüber hinaus ein Edelstahlseilnetz zur Anwendung, das schwarz erscheint und so noch weniger sichtbar wird, was auf einer elektrochemischen Behandlung beruht, die seine Oberfläche dauerhaft in ein dunkles, kaum mehr erkennbares Gewebe verwandelt – von bis zu 50 m in der Tiefe und 40 m in der Breite. Besonders gerne verweilen die Vögel auf den Ästen einer alten Eiche, die innerhalb der Voliere steht und deren Äste an einigen Stellen die Netzstruktur durchbrechen. Genau wie die fliegenden Störche und Ibis lässt sich das von einem Besucherweg aus betrachten, der quer durch die Kronberger Erlebniswelt führt und hier vielfältige Ein- und Ausblicke ermöglicht.



Seilnetz und Landschaft
© Hans-Georg Esch/Carl Stahl GmbH

www.carlstahl.com



www.verlagsgruppewiederspahn.de

www.stahlbau-nachrichten.de

Ihre Infoportals rund
ums Planen und Bauen

www.mixedmedia-konzepts.de

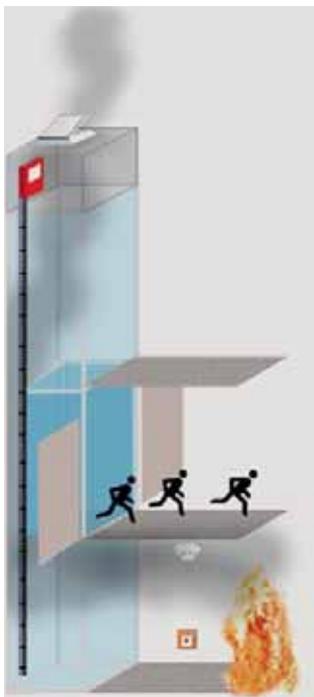
Veranstaltungen und Events
rund ums Planen und Bauen



Steuerbares System für den Brandfall Sichere Aufzugsschachtentrauchung dank Lamilux

Trotz zwingend notwendiger Austrittsöffnungen für die Rauchableitung ins Freie verlangt die Energieeinsparverordnung (EnEV) dauerhaft luftundurchlässige Gebäudehüllen. Mit Lamilux CI-Control LSE bietet der oberfränkische Hersteller von Tageslichtsystemen, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen und Steuerungstechnologien nun ein System, das über alle notwendigen Funktionen für eine sichere Aufzugsschachtentrauchung verfügt, im Normal- und damit nicht Brandfall aber das Ausströmen warmer Luft verhindert. Eine mit einem Öffnungsaggregat ausgestattete, hochwärmedämmte Lichtkuppel oder ein Sandwichelement dient im Dach des Schachts als Rauch- und Wärmeabzugsgerät sowie als Klappe für die natürliche Be- und Entlüftung. Den Schacht überwacht zugleich Lamilux CI-Control LSE mit hochempfindlichen Sensoren, wobei ein vertikal verlaufendes Rohr die Luft permanent ansaugt. Das System registriert geringste Rauchentwicklungen und startet im Brandfall einen logischen, automatisierten Vorgang, der sich auch manuell über RWA-Taster auslösen lässt: von der Ableitung des Rauches mit einer sich in Sekundenschnelle öffnenden Rauchabzugsklappe im Dach über dem Schacht bis hin zum Transport des Fahrkorbes in die zuvor als sicher identifizierte Evakuierungsebene, also in jenes Geschoss, in dem weitere Melder noch keinen Rauch erkannt haben und das zum gegenwärtigen Zeitpunkt den schnellsten Fluchtweg gewährleistet.

www.lamilux.de



Funktionsschema
© Lamilux Heinrich Strunz GmbH



»Lichtkuppelprinzip«
© Lamilux Heinrich Strunz GmbH



Signalisierung ...
© Lamilux Heinrich Strunz GmbH

els spelsberg
Markenprodukte mit Pfiff

S-Box

halogenfrei

E-CHECK
Partner-Unternehmen

...für extreme Sicherheit

www.spelsberg.de

Günther Spelsberg GmbH + Co. KG
Im Gewerbepark 1
D-58579 Schalksmühle
Telefon: 0 23 55 / 8 92-0
Telefax: 0 23 55 / 8 92-299
e-mail: info@spelsberg.de

Mobiles Mängelverfolgungs- und Dokumentationssystem

Ausgezeichnete Qualitätskontrolle dank gripware

Dass bei so komplexen Dingen, wie eben dem Bau eines Gebäudes, Mängel passieren und auch in Zukunft passieren werden, ist unbestritten. Eine unabhängige, mehrstufige Qualitätskontrolle hilft hier aber, Fehler und damit wirtschaftlichen Schaden zu vermeiden.

Ohne geeignetes »Instrumentarium« ist das jedoch ein sehr zeitaufwendiges Unterfangen. Die gripware datentechnik gmbh, Vogt, hat nun mit dem mehrfach ausgezeichneten pro-Report ein mobiles Mängelverfolgungs- und Dokumentationssystem entwickelt, das durch seinen hohen Nutzwert und Innovationsgehalt exakt den Anspruch an diese Aufgabe erfüllt.

Am Pocket-PC lassen sich zu allen erfassten Daten beliebige Fotos, Sprachnotizen, Texte oder Skizzen automatisch anhängen. Und: Integriert ist eine Bildbearbeitung, die ihresgleichen sucht. Extrem einfach in der Handhabung macht sie das sonst so komplizierte Nachbearbeiten zum Kinderspiel, wobei natürlich alle Bilder revisionssicher gespeichert werden.

Diese lückenlose Dokumentation bringt also Zeitersparnis, Sicherheit und minimiert das Haftungsrisiko gegen Null!

www.pro-report.de



Hoher Nutzwert und einfachste Handhabung
© gripware datentechnik gmbh

mobile Mängelerfassung...

?

!

www.gripware.de/mme

Effizienz in allen Bereichen Leistungsfähiges Controlling dank 3pleP

Die ICL Ingenieur Consult Dr.-Ing. A. Kolbmüller GmbH ist ein seit 1990 tätiges Team von 60 hochqualifizierten Ingenieuren, Architekten und Technikern mit umfassender Erfahrung bei der Planung, Steuerung und Überwachung von Projekten in den Bereichen Hoch-, Tief-, Wasser- und Städtebau sowie Verkehr, Bahnprojekte und Umwelttechnik, die sich an den Standorten Leipzig, Chemnitz, Dresden, Hamburg und Magdeburg ebenso mit individuellen wie mit zahlreichen ressortübergreifenden Projekten beschäftigen. Das Unternehmen steht seit seiner Gründung unter der Leitung von Dr.-Ing. Arne Kolbmüller, der seit 2003 auch das Amt des Präsidenten der Ingenieurkammer Sachsen ausübt.

Zu den in jüngster Vergangenheit bearbeiteten Vorhaben gehören die »Projektsteuerung Infrastruktur Überseequartier« in der Hafencity Hamburg, die Generalplanung für den Kanupark Markkleeberg, eine olympiataugliche Kanu-Slalom-Wildwasseranlage, umfassende Planungs-, Bauüberwachungs- und Projektsteuerungsleistungen für die B 6 (neu) bzw. B 87 (neu), Ortsdurchfahrt Leipzig-Mittlerer Ring, sowie die Bauüberwachung für den Neubau des Verkehrszuges Waldschlösschenbrücke in Dresden.

Mehr als 100 Projekte im Jahr bedingen natürlich ein hohes Maß an (Projekt-)Organisation und Controlling. Anfang 2000 erwuchs daher der Wunsch nach einer zeitgemäßen Softwarelösung, die in der Lage ist, das Projektcontrolling und Ressourcenmanagement ganzheitlich und übersichtlich abzubilden, und zudem für das Projektmanagement genutzt werden kann. »Unsere vorherige Lösung war veraltet und ließ feststehende Reports nur in Form von Ausdrucken zu«, beschreibt Dipl.-Ing. oec. Hilde Burkhardt, bei ICL zuständig für das Unternehmenscontrolling, die damalige Situation.

»Wir benötigten eine Softwarelösung, die uns im Controlling einen schnellen Überblick gewährt und Auswertungen flexibel erstellen kann.« Anfang 2003 entschied sich ICL für die Anschaffung der 3pleP-Project-Suite, die von der Freiburger 3pleP Development GmbH entwickelt wird. 3pleP



Hafencity Hamburg
© ICL Ingenieur Consult Dr.-Ing. A. Kolbmüller GmbH



Kanupark Markkleeberg
© Matthias Wuttig



Wildwasseranlage ...
© ICL Ingenieur Consult Dr.-Ing. A. Kolbmüller GmbH



Waldschlösschen-Brücke in Dresden
© ICL Ingenieur Consult Dr.-Ing. A. Kolbmüller GmbH

hat sich als Software- und Beratungsunternehmen auf das Projektcontrolling, Projektmanagement und Ressourcenmanagement von Firmen spezialisiert – und bietet außerdem eine spezielle Branchenlösung für Architekten und Ingenieure an.

»Die Einführung verlief vorbildlich«, berichtet Hilde Burkhardt, »die erfahrenen Consultants von 3pleP haben es geschafft, die neue Softwarelösung schnell und sicher zu implementieren. Schon kurz darauf konnten wir unsere Altdaten in das neue System einlesen und nutzen.« Seitdem wird 3pleP bei ICL auf allen Ebenen eingesetzt: Dank einer Schnittstelle zum externen Zeiterfassungssystem Zicom IV der Delta Zeitsysteme GmbH können die Beschäftigten nun ihre Arbeitszeiten wie üblich erfassen und dann in 3pleP auf die Projekte verteilen. Ein großer Vorteil ist auch das flexible Berechtigungskonzept, wie Dr.-Ing. Karsten Blum, Abteilungsleiter Projektsteuerung bei ICL, meint: »So stehen jedem Mitarbeiter die Daten zur Verfügung, die er für seinen Verantwortungsbereich braucht.«

Besonders profitieren jedoch die Projektleiter, denn die Softwarelösung umfasst das Unternehmens- wie das Projektcontrolling, so dass sich die kaufmännische Verantwortung einfach und übersichtlich bewältigen lässt. Taggenaue Informationen oder die Unterstützung im Akquisitionsprozess durch den schnellen Zugriff auf Vergleichsprojekte und das umfangreiche CRM-Modul erleichtern die Arbeit der Projektleiter erheblich und ermöglichen eine effiziente Projektsteuerung. »Mit dem Alertsistem von 3pleP sehen unsere Projektleiter schnell, ob es bei einem Projekt gerade gut läuft oder ob ein Problem entsteht. So können sie zu jedem Zeitpunkt korrigierend eingreifen, da sie alle Daten handlich zur Verfügung haben«, freut sich Karsten Blum.

Für das Unternehmenscontrolling bietet die unternehmensweite Softwarelösung ebenfalls enorme Vorteile. Während früher alle Zeiten von Controlling-Mitarbeitern eingetragen wurden, ist heute jeder Einzelne selbst für seine Zeiterfassung zuständig, was den Aufwand erheblich

reduziert. Und: Die Daten müssen nur einmal eingetragen werden, um sie dann gleichermaßen unternehmens- wie projektspezifisch auswerten zu können. Die flexiblen Reportingmöglichkeiten von 3pleP sorgen aber nicht minder für eine Vereinfachung: Im Vorgängersystem nur als vordefinierte Reportings per Ausdruck erhältlich, lassen sich die Reportings heute nach verschiedenen Gesichtspunkten selbst aufbauen und vor dem Ausdruck am Bildschirm ansehen.

»Insgesamt gesehen hat 3pleP das Controlling bei ICL vor allem schneller und effizienter gemacht«, resümiert Controllerin Hilde Burkhardt, »zum einen wurden die Mitarbeiter auch für die Effizienz innerhalb der Projekte sensibilisiert, zum anderen haben wir durch den besseren Überblick über die Projekte die Möglichkeit, schneller und gezielter Entscheidungen zu treffen. ICL ist heute in der Lage, Projekte in kürzerer Zeit und damit kostengünstiger umzusetzen. 3pleP spart uns und unseren Auftraggebern so bares Geld.«

www.3plep.com

APSYS 2009 Anwender haben mehr Erfolg!



APSYS 2009

Die Lösung für Büroorganisation und Projekt- und Unternehmenscontrolling im Architektur- und Ingenieurbüro.

www.apsis-az.de

Zusätzliche Funktionalitäten zur Vergabe

Weiterentwickelte E-Business-Plattform von RIB

Die RIB-E-Business-Plattform Arriba® net ist seit kurzem in einer neuen Version verfügbar, die durch eine verbesserte Übersichtlichkeit mehr Komfort bietet und zudem mit weiteren Schnittstellen aufwartet. Nicht immer werden alle Vergaben eines Verfahrens über die elektronische Plattform abgewickelt – und dennoch besteht die Pflicht, diese öffentlich zugänglich zu machen. Im Zuge des von der Bundesregierung verabschiedeten Konjunkturpaketes II muss zum Beispiel das Ergebnis mehrerer Vergaben grundsätzlich publiziert werden, was mit Hilfe der freien Vergabeinformation in Arriba® net kein Problem darstellt.

Für eine verbesserte Übersicht innerhalb des gesamten Prozesses wurde unter anderem eine Anzeige für Vergaben konzipiert, die deren Bearbeitungsstatus durch eine farbige Markierung signalisiert sowie die lückenlose Protokollierung von Freigaben integriert, was dem Anwender ermöglicht, sie getrennt innerhalb von Listen aufzurufen. Darüber hinaus kann jetzt eine in



Verbesserte Struktur
© RIB Software AG

der RIB-Software für AVA und Projektsteuerung vorselektierte Bieterliste per Knopfdruck an die E-Business-Plattform übertragen werden, in der dann ein automatischer Abgleich mit den im System bereits registrierten Bietern erfolgt.

Eine Anbindung an das System HHV-Bau, die Standardsoftware für Fachaufgaben in der Bauverwaltung bei öffentlichen Auftraggebern, rundet die Neuerungen schließlich ab.

www.rib-software.com

Kilometerlanges Einkaufszentrum in Katar Größter Einzelauftrag in der Geschichte von Hochtief Construction

Ende April hat Hochtief Construction den größten Einzelauftrag seiner Unternehmensgeschichte unterzeichnet, der für mehr als 1,30 Milliarden Euro die Errichtung eines über 8 km langen Gebäudekomplexes in der katarischen Hauptstadt Doha beinhaltet; Auftraggeber des bis Mitte 2012 laufenden Projekts ist die Barwa Real Estate Company, an der neben privaten Investoren das Emirat Katar zu 45% beteiligt ist.

Bei der sogenannten Barwa Commercial Avenue handelt es sich um ein Zentrum für Geschäfts-, Büro- und Wohneinheiten, das entlang der Autobahn am südlichen Stadtrand von Doha entsteht und über eine Bruttogeschossfläche von ca. 900 000 m² verfügen soll – und damit der Größe von 110 Fußballfeldern entspricht.

Hochtief Construction hat den Bauherrn bereits bei der Konzeption des Großprojekts auf Basis des partnerschaftlichen Geschäftsmodells PreFair beraten, was beiden Seiten weitreichende Planungssicherheit garantiert; erste Teilaufträge im

Gesamtwert von 45 Millionen Euro für Ausubarbeiten und die Baugrubenerstellung werden bereits seit Februar 2008 realisiert. Bei der Planung setzte Hochtief innovative Virtual-Construction-Technologie ein: Die Tochtergesellschaft Hochtief ViCon entwickelte ein maßgeschneidertes, komplexes 3D-Modell des Einkaufszentrums und berechnete daran die exakten Mengen benötigter Materialien. Darüber hinaus kommen moderne internetbasierte Kommunikationsmittel wie iRooms für die Betreuung des Vorhabens zum Einsatz.

»Verstärktes Engagement in internationalen Wachstumsmärkten ist wesentlicher Bestandteil der Restrukturierung, die wir 2007 eingeleitet haben«, betont Henner Mahlstedt, Vorstandsvorsitzender von Hochtief Construction. Das Projekt Barwa Commercial Avenue zeige, dass es weiterhin Märkte gebe, die am Know-how von Hochtief interessiert sind – und das bei auskömmlichen Margen.

www.hochtief-construction.de
www.hochtief-vicon.de



Barwa Commercial Avenue im Bau
© Hochtief Construction AG

Realisierungswettbewerb in Genf Erster Preis für Wittfoht Architekten

Das Stuttgarter Büro Wittfoht Architekten hat den internationalen Wettbewerb für die Erweiterung der Zentrale der World Trade Organization (WTO) in Genf gewonnen. Der Entwurf von Jens Wittfoht und seinem Team überzeugte die Jury, die sich einstimmig für diesen Beitrag aussprach; an dem offenen Verfahren der WTO hatten über 100, zum Teil sehr namhafte Architekten aus aller Welt teilgenommen.

Umgeben von stattlichen Bäumen inmitten eines Parks direkt am Ufer des Genfer Sees liegt das sogenannte Centre William Rappart der WTO, ein Gebäude, das bereits 1926 eingeweiht und 1998 um ein Konferenzzentrum ergänzt wurde – und jetzt um einen Bau komplettiert werden soll, der eine gläserne Fußgängerbrücke zur Erschließung aufweist. Zwei markante Elemente prägen ihn: der erdverbundene Sockel und ein scheinbar darüber schwebendes, kristallin anmutendes Volumen. In Ersterem befinden sich Lobby mit Empfang und ein Restaurant, dessen Terrasse Raum



Prämierter Entwurf
© Wittfoht Architekten

und Blick hin zum See weitet, zumal das Dach hier als begehbare Holzdeck ausgebildet ist. Über ihm sind Büros und Verwaltung untergebracht, wobei eine modular strukturierte, transparente (Glas-)Fassade und Glasoberlichter für die gewünschte »Helligkeit« der Innenräume sorgen, die sich zudem frei gestalten lassen, um unterschiedliche Grundrissanordnungen und damit eine flexible Nutzung zu ermögli-

chen. Darüber hinaus wurde auf höchste Energieeffizienz geachtet: Mit Hilfe eines umfassenden Energie- und Lüftungskonzepts dürfte es gelingen, die gültigen Minergie-P-Standards zu unterschreiten. Die Fertigstellung des WTO-Erweiterungsbaus ist für Ende 2012 geplant.

www.wittfoht-architekten.com

Niedersächsischer Staatspreis für Architektur Auszeichnung von Bauten für Bildung und Kultur

Die höchste Architekturauszeichnung Niedersachsens, diesmal dem Thema »Bauen für Bildung und Kultur« verpflichtet, wurde den Architekten KSP Engel und Zimmermann aus Braunschweig sowie der Stiftung Niedersächsische Gedenkstätten aus Celle verliehen, und zwar für den Neubau des Dokumentations- und Informationszentrums der Gedenkstätte Bergen-Belsen. Die Jury selbst war der Meinung, dass diese eine »tief berührende Antwort« auf die große Herausforderung der Dokumentation und Erforschung der Verbrechen des Nationalsozialismus sei. Dazu Ministerpräsident Christian Wulff: *»Sie haben mit dem Bau der Gedenkstätte auf sehr eindrucksvolle Weise demonstriert, wie mit minimalistischer Architektur maximale Wirkung erzielt werden kann.«* Und Wolfgang Schneider, Präsident der Architektenkammer Niedersachsen: *»Der Komplexität der Aufgabe wird ein würdevoller Ausdruck verliehen.«*

Aus dem Kreis der sogenannten engeren Wahl wurden zwei weitere Bauwerke nominiert: die Jakob-Kemenate in Braunschweig von den ortsansässigen O. M. Architekten Rainer Ottinger und Thomas Möhlendick (Bauherr: Karin und Joachim Prüsse, Weddel) und die phaeno Experimentierlandschaft in Wolfsburg der Architektengemeinschaft aus Zaha Hadid Ltd., London, und Mayer Bährle, Lörrach (Bauherr: Stadt Wolfsburg). Alle Ergebnisse sind jetzt im Rahmen einer Wanderausstellung in verschiedenen Städten des Bundeslandes zu sehen – und zugleich in einem kleinen Katalog dokumentiert, der »vor Ort« kostenfrei erhältlich ist.

www.aknds.de

Siegel für nachhaltiges Bauen Zweimal Gold für Eternit

Das Umweltbundesamt in Dessau von Sauerbruch Hutton Architekten und das Paul-Wunderlich-Haus in Eberswalde von dem Berliner Architekturbüro GAP verdanken ihre Auszeichnungen mit dem DGNB-Gütesiegel der konsequenten Umsetzung nachhaltiger Prinzipien bei Planung, Materialwahl und Realisierung – unter Verwendung von Eternit-Elementen.

Die sogenannte Nachhaltigkeit einer Lösung bewertet die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) nach ökonomischen, ökologischen, soziokulturellen, funktionalen, technischen sowie Prozess- und Standortqualitäten, wobei Eternit-Produkte bei den Ökonomie- und Ökologiekriterien einen nicht unerheblichen Beitrag leisten, erfüllen sie doch die Anforderungen der Umwelt-Produktdeklaration des Instituts Bauen und Umwelt e.V. Seit mehr als 25 Jahren setzt die Eternit AG bewusst auf ökologisch verträgliche Produkte. Der jüngste Erfolg bei der DGNB-Zertifizierung bestätigt diesen Kurs der Unternehmensphilosophie. Und: Im



Paul-Wunderlich-Haus in Eberswalde
© Eternit AG

Jahr 2008 legte Eternit als einer der ersten Hersteller in Deutschland für seine komplette Produktlinie die Umwelt-Produktdeklarationen nach ISO 14025 vor, die zu den wichtigsten Voraussetzungen für die Nachhaltigkeitsbewertung von Gebäuden zählen.



Umweltbundesamt in Dessau
© Eternit AG

Alle Umwelt-Produktdeklarationen mit sämtlichen Kennwerten der Elemente für Dach, Fassade und Ausbau stehen natürlich im Internet zur Verfügung.

www.eternit.de

»Vollintegration« eines bekannten Architekturbüros Umbenennung und Weiterführung von N+M durch ATP

Mit der sogenannten Vollintegration von N+M, vormals Novotny Mähner Assoziierte in die ATP-Gruppe wurde auch der (neue) Firmenstandort in Frankfurt am Main umbenannt, und zwar ATP N+M Architekten und Ingenieure; zeitgleich wurde ATP-N+M-Geschäftsführer Ulf Bambach erster deutscher Partner bei ATP Architekten und Ingenieure.

1959 gegründet, wurde N+M durch Entwürfe für öffentliche Gebäude, vor allem für seine Hochhausprojekte bekannt, von denen viele in Frankfurt zur Ausführung kamen: Ein guter Teil der Mainmetropolitan-Skyline stammt von diesem Büro. Zu den

bekanntesten Bauwerken der ehemals in Offenbach ansässigen Planer zählen unter anderem die Hessische Landesbank, der Garden Towers, 1976, das Stern Plaza, 1992, das Trianon, 1993, das American-Express-Haus, 1993, der Taunus Tower, 1996, das Euroforum Luxembourg, 1996, das Limes Haus I, 1996, das Eurotheum, 2001, der Sunflower Tower Beijing 1999, das Galileo, 2003, der City Tower, Offenbach, 2003, und das Main Triangel, 2006.

www.atp.ag



Galileo als Hochhaus
© ATP N+M Architekten und Ingenieure

Auszeichnung für das Bauen mit Glas Vielfältiger Einsatz des Systemprogramms von Pilkington

Ende 2008 lobte die Bauglasindustrie in Schmelz einen Architekturwettbewerb zum Thema »Bauen und Planen mit Profilbaugläsern« aus, um die vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten des Pilkington-Profilet™-Systemprogramms zu demonstrieren. Und insgesamt 37 Planungs- und Architekturbüros aus Deutschland, Österreich und der Schweiz nahmen teil, sandten ihre Beiträge ein und »hofften« derart auf eine Würdigung in dem mit 10.000 Euro dotierten Verfahren: Gesucht wurden zwischen 2005 und 2008 realisierte Bauwerke sowie, in einer zweiten Kategorie, derzeit in Planung befindliche Projekte, deren Umsetzung unmittelbar bevorstand. Ausschlaggebend für die Beurteilung sollten vor allem die Qualität der Entwurfsidee und die technische Raffinesse beim Einsatz von Profilbaugläsern sein.

Ausgezeichnet wurden nun in der Kategorie »Realisierte Gebäude« das Parkhaus GE 1a-TZ Rhein Main, Darmstadt, von Lengfeld + Wilisch Architekten BDA, Darmstadt, und das Entwicklungs- und Fertigungsgebäude für Beru Electronics, Bretten, von Marcus Rommel Architekten BDA, Stuttgart. Den ersten Preis erhielt freilich das Entwicklungszentrum Philip Morris Products SA, Neuchâtel, von Geninascia Delefortrie SA, Architectes FAS SIA, Neuchâtel, dessen Hülle ausschließlich aus einschalig in horizontaler Verlegeart



Museum in Sindelfingen
© Pilkington Holding GmbH

ausgeführtem Profilbauglas besteht. Die Jury überzeugten hier die vorbildliche Integration in das Umfeld und die poetische Ausdruckskraft des Dialoges zwischen der Profilbauglas-Fassade und der Wasseroberfläche des angrenzenden Neuenburger Sees, zudem sei, so ihre Laudatio, der durchgängige Umgang mit der Idee der Stabilisierung durch Faltung hervorzuheben, die als Prinzip für die Primär- wie die Sekundär- und Tertiärstrukturen des Produktionsgebäudes gewählt wurde. In der Kategorie »Entwurf« wurden das South House oder »Projekt Ordos 100«, Mongolei, von constructconcept, Prof. Michelle Howard, Berlin, und die Neuerichtung des Gemeindehauses der Evangelisch-Freikirchlichen Gemeinde, Leipzig, eingereicht von Noesser Padberg Architekten, Köln, prämiert. Der erste Preis



South House in der Mongolei
© Pilkington Holding GmbH

wurde indessen architektur + raum, Kempten, für den Seminarraum des Sanitärgrößhandels Richter + Frenzel, ebenfalls Kempten, zuerkannt – und damit für einen Entwurf, bei dem Profilbaugläser nach dem Raum-im-Raum-Prinzip im Innern zur Anwendung kommen, denn laut Jury handele es sich bei der Integration des elliptischen Schulungs- bzw. Besprechungsraums in ein bereits existierendes Tragwerk um eine exemplarische Lösung, die sich ebenso für Neubauten wie zur nachträglichen Ergänzung mit separaten Nutzungsbereichen in Bestandsgebäuden eigne.

www.pilkington.com

Weiterbildung für Hochschulabsolventen

Umfassendes Programm der Technischen Universität Dortmund

Die Fakultät Bauwesen und das Zentrum für Weiterbildung (ZfW) der Technischen Universität Dortmund bieten ab sofort ein Weiterbildungsprogramm an, das sich aus drei unterschiedlichen Bausteinen zusammensetzt: Zertifikatskurse mit den alternativ wählbaren Vertiefungen Immobilienwirtschaft, Facility-Management oder Baurecht, aktuelle eintägige Veranstaltungen aus den Bereichen Bauwirtschaft, Baubetrieb und Baurecht sowie ein Lehrgang zur Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination auf Baustellen (SiGeKo-Kurs); die

wissenschaftliche Leitung obliegt den Professoren Mike Gralla, Lehrstuhl Baubetrieb und Bauprozessmanagement der Technischen Universität, und Jörg Becker, Lehrgebiet Baubetrieb und Bauwirtschaft der Fachhochschule Dortmund.

Zielgruppe sind hier Hochschulabsolventen der Architektur, des Bauingenieurwesens und verwandter Studiengänge des Bauwesens, die mit einer Teilnahme auch in den »Genuss« der entsprechenden (Weiterbildungs-)Punkte der Architekten- sowie der Ingenieurkammer Nordrhein-

Westfalen kommen, zumal für die Durchführung der Seminare renommierte Experten aus Wissenschaft und Praxis gewonnen werden konnten.

www.bauweiterbildung.tu-dortmund.de

Nachhaltiges Energie-Design für Gebäude

Weiterbildungsangebot der Fachhochschule Hannover

Ressourcenschonende Energieerzeugung und -nutzung nehmen eine Schlüsselposition beim Entwurf nachhaltiger Gebäude ein. Um Bauwerke zugleich kostengünstig, umweltverträglich und funktionsgerecht planen zu können, wurde nun der E-Learning-unterstützte Weiterbildungsstudiengang NED⁴ entwickelt.

Geleitet von erfahrenen Dozenten, richtet er sich an Ingenieure im Planungs-, Bau- und Managementbereich, also an Bau-, Maschinenbau- und Wirtschaftsingenieure sowie Architekten: In insgesamt zehn

Modulen werden hier in zwei Semestern nachhaltige Konzepte vermittelt, ehe diese dann in der Masterarbeit im dritten Semester praxisbezogen in einem selbst gewählten Projekt zur Anwendung kommen, und zwar einschließlich der Behandlung von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Energieeffizienzsteigerungen, Umweltbilanzierungen, technischen, qualitäts- und nutzungsbezogenen Verfahren.

Bei Studiengebühren von 250 Euro je Modul dürfte dieser Weiterbildungs-Master weiterhin einen großen Andrang

von Bewerbern verzeichnen, zumal die Nachfrage von Mitarbeitern aus dem öffentlichen Dienst noch steigen dürfte – spätestens vor dem Anmeldeschluss zum nächsten Wintersemester.

www.fh-hannover.de
www.energy-designer.de

Baulicher Brandschutz per Fernstudium

Berufsbegleitender Unterricht »aus« Kaiserslautern

Das Distance and International Studies Center (DISC) der Technischen Universität Kaiserslautern bietet im nächsten Wintersemester das berufsbegleitende Fernstudium »Baulicher Brandschutz und Sicherheitstechnik« an.

Diese viersemestrige Weiterbildung, die mit einem benoteten Zertifikat abgeschlossen wird, wendet sich an Architekten und Bauingenieure, wie zum Beispiel Selbstständige oder Angestellte in Planungsbüros sowie Fachleute in Behörden, in der Industrie oder der Wohnungswirtschaft,

die ihr Wissen ortsunabhängig vertiefen wollen.

Unter der fachlichen Leitung von Prof. Dr. rer. nat. Hermann Heinrich konzipiert, werden die Inhalte des Fernstudiums durch gedruckte Lehrbriefe vermittelt, ergänzende Materialien hingegen über eine Internetplattform bereitgestellt. Zum Ende eines jeden Semesters findet darüber hinaus eine Präsenzphase statt, die ein verlängertes Wochenende umfasst.

www.zfuw.uni-kl.de

Ausstellungen

Hawai Moderne. Die Architektur von Vladimir Ossipoff

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main bis 14. Juni; Di–So 11–18 Uhr, Mi 11–20 Uhr.

Deutsches Architekturmuseum
Schaumainkai 43, 60596 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 88 44

Tania Concko. Architecte, Urbaniste, Amsterdam

Ausstellung im Arc en Rêve, Centre d'Architecture in Bordeaux bis 14. Juni; Di–So 11–18 Uhr, Do 11–20 Uhr.

Arc en Rêve
Centre d'Architecture
7 Rue Ferrère, F - 33000 Bordeaux
Tel.: 00 33/5/56 52 78 36

Las Vegas Studio

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main bis 21. Juni; Di–So 11–18 Uhr, Mi 11–20 Uhr.

Deutsches Architekturmuseum
Schaumainkai 43, 60596 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 88 44

Europäischer Architektur fotografie-Preis

Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum in Frankfurt am Main bis 30. Juni; Di–So 11–18 Uhr, Mi 11–20 Uhr.

Deutsches Architekturmuseum
Schaumainkai 43, 60596 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/2 12-3 88 44

Caruso St John. Almost Everything

Ausstellung im Architekturfoyer der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich bis 3. Juli; Mo–Fr 8–22 Uhr, Sa 8–12 Uhr.

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
ETHZ Hönggerberg, CH - 8093 Zürich
Tel.: 00 41/44/6 33-29 63

Geschenke der Amerikaner. Architekturerbe in West-Berlin

Ausstellung im Amerika-Haus in Berlin bis 16. Juli; Mo–Sa 12–18 Uhr.

Amerika-Haus
Hardenbergstraße 21–24, 10623 Berlin
Tel.: 0 30/3 14-2 50 14

Fritz Leonhardt. Die Kunst des Konstruierens

Ausstellung im LBBW-Forum in Stuttgart bis 26. Juli; täglich 10–20 Uhr.

Universität Karlsruhe (TH)
Südwestdeutsches Archiv für Architektur
und Ingenieurbau
Kaiserstraße 8, 76128 Karlsruhe
Tel.: 07 21/6 08-47 46

Building Castles in Spain

Ausstellung im Luftmuseum Amberg bis 26. Juli; Di–Fr 14–18 Uhr, Sa–So 11–18 Uhr.

Luftmuseum Amberg
Eichenforstgässchen 12, 92224 Amberg
Tel.: 0 96 21/42 08 83

Mathema. Ist Mathematik die Sprache der Natur?

Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin bis 2. August; Di–Fr 9–17.30 Uhr, Sa–So 10–18 Uhr.

Deutsches Technikmuseum Berlin
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Tel.: 0 30/9 02 54-0

Das buddhistische Erbe Pakistans

Ausstellung in der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland in Bonn bis 10. August; Di–So 10–17 Uhr.

Kunst- und Ausstellungshalle
der Bundesrepublik Deutschland GmbH
Friedrich-Ebert-Allee 4, 53113 Bonn
Tel.: 02 28/91 71-2 04

Zimmer frei. Alpenhotels zwischen Abbruch und Aufbruch

Ausstellung im Schweizerischen Alpen Museum in Bern bis 16. August; Mo 14–17.30 Uhr, Di–So 10–17.30 Uhr.

Schweizerisches Alpines Museum
Helvetiaplatz 4, CH - 3005 Bern
Tel.: 00 41/31/3 50 04 40

Messen

Techtextil 2009

Internationale Fachmesse für technische Textilien und Vliesstoffe in Frankfurt am Main vom 16. bis 18. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Messe Frankfurt Exhibition GmbH
Ludwig-Erhard-Anlage 1, 60327 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/75 75-67 38

Material Vision 2009

Internationale Fachmesse »von« Materialien für Produktentwicklung, Design und Architektur in Frankfurt am Main vom 16. bis 18. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Messe Frankfurt Exhibition GmbH
Ludwig-Erhard-Anlage 1, 60327 Frankfurt am Main
Tel.: 0 69/75 75-64 74

Parken 2009

Fachausstellung mit -tagung für Planung, Bau und Betrieb von Einrichtungen des ruhenden Verkehrs in Wiesbaden vom 17. bis 18. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Messe Frankfurt Ausstellungen GmbH
Taanusstraße 7 a, 65183 Wiesbaden
Tel.: 06 11/9 51 66-0

Tagungen

Architektur im Buch

Kunstgeschichtler bzw. -historiker-Symposium unter eben jenem Titel in Hamburg vom 12. bis 13. Juni; Auskünfte und Anmeldung:

Universität Hamburg
Kunstgeschichtliches Seminar
Edmund-Sieber-Allee 1, 20146 Hamburg
Tel.: 0 40/4 28 38-32 61

Veranstaltungen

EBH 2009

Zweiter europäischer Kongress für energieeffizientes Bauen mit Holz in Köln vom 16. bis 17. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Berner Fachhochschule Architektur, Bau und Holz
 Solothurnstraße 102, CH - 2504 Biel
 Tel.: 00 41/32/3 44 03 30

Deutscher Hotelimmobilien-Kongress

Neuer »Branchenevent« in Köln vom 22. bis 23. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 The Conference Group GmbH
 Mainzer Landstraße 251, 60326 Frankfurt am Main
 Tel.: 0 69/75 95-30 23

Versorgungssicherheit und Nachhaltigkeit

Energie- und wasserwirtschaftlicher Kongress zu eben diesem Thema in Berlin vom 22. bis 25. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 VWEW Energieverlag GmbH
 Kleyerstraße 88, 60326 Frankfurt am Main
 Tel.: 0 69/7 10 46 87-3 13

IBF 2009

Siebtes internationales Branchenseminar für Frauen aus der Bau- und Holzwirtschaft in Meran vom 25. bis 26. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Berner Fachhochschule Architektur, Bau und Holz
 Solothurnstraße 102, CH - 2504 Biel
 Tel.: 00 41/32/3 44 03 30

Resorting to the Coast

Internationale Tagung mit dem (Unter-)Titel »Tourism, Heritage and Cultures of the Seaside« in Leeds, England, vom 25. bis 29. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Leeds Metropolitan University
 Centre for Tourism and Cultural Change
 Old School Board, Calverley Street, Leeds LS1 3ED
 Tel.: 00 44/1 13/8 12 85 41

Building the 3rd Millennium

Internationales Symposium anlässlich des 100. Geburtstags von Fritz Leonhardt zu neuesten Entwicklungen in Architektur und Bauingenieurwesen in Stuttgart vom 15. bis 17. Juli; Auskünfte und Anmeldung:
 Universität Stuttgart
 Institut für Leichtbau, Entwerfen und Konstruieren
 Pfaffenwaldring 14, 70569 Stuttgart
 Tel.: 07 11/6 85-6 39 05

Consense 2009

Zweites internationales Treffen aller an Nachhaltigkeit Interessierten mit dem (diesjährigen) Thema »Mehrwert schaffen, Nachhaltigkeit in der Bau- und Immobilienwirtschaft« in Stuttgart vom 23. bis 24. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V.
 Wankelstraße 14, 70563 Stuttgart
 Tel.: 07 11/72 23 22-0

Tag der Architektur 2009

Deutschlandweite Möglichkeiten der Besichtigung von exemplarischen »Architekturen« vom 27. bis 28. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Bundesarchitektenkammer
 Askanischer Platz 4, 10963 Berlin
 Tel.: 0 30/26 39 44-0

Wettbewerbe

Brandenburgischer Baukulturpreis 2009

(Erstmalige) Auszeichnung für zwischen 2006 und 2008 in Brandenburg entstandene Bauwerke, Bewerbungstermin ist der 30. Juni; Auskünfte und Anmeldung:
 Brandenburgische Architektenkammer
 Kurfürstenstraße 52, 14467 Potsdam
 Tel.: 03 31/2 75 91-0

Deutscher Brückenpreis 2010

Dritte Auflage dieser Auszeichnung für »Straßen- und Eisenbahnbrücken« sowie »Fuß- und Radwegbrücken«, Einsendeschluss ist der 19. September; Auskünfte und Anmeldung:
 Bundesingenieurkammer
 Charlottenstraße 4, 10969 Berlin
 Tel.: 0 30/25 34-29 00

BSVI-Preis 2010

Würdigung für beispielhafte planerische Lösungen zum Thema »Straße und Umwelt«, Bewerbungsschluss ist der 1. Oktober 2009; Auskünfte und Anmeldung:
 Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V.
 Eichstraße 19, 30161 Hannover
 Tel.: 05 11/31 26 04

Concrete Student Trophy 2009

Preis für herausragende Seminar-, Projekt- oder Abschlussarbeiten, die sich unter Verwendung des Werkstoffs Beton mit dem Entwurf einer Fußgängerbrücke über den Wienfluss beschäftigen, Abgabetermin ist der 9. Oktober 2009; Auskünfte und Anmeldung:
 Zement + Beton Handels- und Werbeges. m.b.H.
 Reisnerstraße 53, A - 1030 Wien
 Tel.: 00 43/1/7 14 66 85-33

Metall in der Architektur

Siebter Domico-Baupreis zur Förderung »innovativer Architektur und ökonomischen Bauens«, Einreichungstermin ist der 30. November 2009; Auskünfte und Anmeldung:
 Domico Dach-, Wand- und Fassadensysteme
 Gesellschaft m.b.H. & Co. KG
 Salzburger Straße 10, A - 4870 Völkermarkt
 Tel.: 00 43/76 82/26 71-0

Moderne(r) in Unordnung

Dass Josef Frank zu den bedeutend(er)en Köpfen der Wiener Moderne gehörte, ist zwar bekannt, hat aber erstaunlicherweise nicht zu einer breiten oder gar kontinuierlichen Beschäftigung mit seinem Werk geführt – im Gegensatz zu dem seiner Zeitgenossen, deren gestalterische Bemühungen einem bis heute oft und gerne in Buchform präsentiert werden.

1985 im österreichischen Baden geboren, entstammte er dem liberalen, assimilierten jüdischen Bürgertum, was durchaus zu erklären vermag, weshalb er den überästhetisierten Gesamtkunstwerksanspruch der Wiener Werkstätte ablehnte und ab den 1910er-Jahren gemeinsam mit Oskar Strnad, Oskar Wlach und anderen eine neue und bessere, weil undogmatische Auffassung von Architektur zu etablieren versuchte. Deren »Prinzipien« lassen sich vor allem an den von ihm entworfenen Interieurs ablesen: Die schlicht, zwanglos und mitunter wie improvisiert eingerichteten Innenräume veranschaulichen nachgerade beispielhaft sein Konzept einer Synthese aus bürgerlichem Wohnhaus und dem (Künstler-)Atelier der Bohème – und damit Gedankenwelt wie Merkmale einer ebenso modernen wie kritischen »Wiener Schule«.

Und so darf, ja muss man sich jetzt über eine Publikation freuen, die sich um eine (ähnlich) kritische Würdigung bemüht, also keine »Lobhudelei« bietet, sondern anhand von Essays aus der Feder renommierter Frank-Forscher sowie persönlichen Erinnerungen die mannigfaltigen und nicht selten überraschenden Facetten eines Schaffens von großer Qualität und Nachhaltigkeit beleuchtet.

Stefan Teufel

Iris Meder (Hrsg.): *Josef Frank. Eine Moderne der Unordnung*. Verlag Anton Pustet, Salzburg 2008. 144 S., zahlr. Abb., kart., 32 Euro.

Oasen für Kraftfahrer

Obwohl sich das nachfolgend vorgestellte Buch kaum mehr als Neuerscheinung bezeichnen lässt, hat es nichts von seiner (prinzipiellen) Aktualität eingebüßt – und verdient daher eine angemessene Würdigung.

Als Teil des Entwurfsprojekts »Autobahn-Raststätte 2000« an der Universität-Gesamthochschule Essen entstanden und bereits 2005 veröffentlicht, bietet es die erste (!) Übersicht zum Thema »Rastanlagen« in Deutschland, was per se aller Ehren wert ist. Da die insgesamt 204 Seiten zudem aber nicht nur mit 25 (exemplarischen) Gebäudebeispielen aufwarten, sondern einen zugleich über deren Geschichte wie die der sogenannten Raststätten generell informieren, kann man ihre Lektüre sogar jedem empfehlen, der auf und neben der Autobahn plant und baut. Ursprung und spätere Entwicklung dieser Oasen für Kraftfahrer sind und waren nicht von der zu Anfang des 19. Jahrhunderts einsetzenden und bis heute munter fortschreitenden Motorisierung zu trennen, deren Auftakt seinerzeit Kaiser Wilhelm II einläutete, indem er 1904 mit der Anregung zur Verwirklichung einer Automobil-Rennstrecke das (damals) sehr geneigte Publikum beglückte. 1909 gründeten Privatleute dann in Berlin die »Automobil-Verkehrs- und Uebungs-Straßen-Gesellschaft« und ermöglichten derart die Realisierung des (ersten) Prototyps einer Autobahn, nämlich der 1921 eingeweihten Avus. Und schon ein Jahr danach tauchten Ideen für ein Fernstraßennetz auf, dessen erster Abschnitt schließlich 1929 zwischen Köln und Bonn »betoniert« wurde – und damit auch den Grundstein für die ab 1937 beginnende Errichtung von Raststätten legte, deren (historische) Charakteristika hier ebenso ausführlich wie kompetent beschrieben werden.

Wer sich für »Die Autobahn und ihre Rastanlagen« interessiert, dürfte also in naher Zukunft keine bessere (Wissen-)Quelle finden.

Siegfried Löffler

Ralph Johannes, Gerhard Wölki: *Die Autobahnen und ihre Rastanlagen. Geschichte und Architektur*. Michael Imhof Verlag, Petersberg 2005. 204 S., 297 Abb., geb., 39,90 Euro.

Architekturbüro mit Tradition

Über den Wert von Architektenmonographien lässt sich immer wieder trefflich streiten, entspringt ihre Veröffentlichung doch nicht selten der Hoffnung auf Nachruhm, dem Wunsch nach einem dauerhaft präsentablen Leistungsnachweis oder eben einfach nur dem recht verführerischen Gedanken: »*Wer schreibt, der bleibt.*« Solche Bücher machen also nicht unbedingt neugierig, zumal bei ihnen stets zu klären ist, wessen Reputation sie eigentlich mehreren sollen: die von Text- oder Entwurfsverfasser(n).

Dass »nps tchoban voss« Aufmerksamkeit verdient, dürfte hingegen kaum jemand bezweifeln (wollen), der Arbeiten des schon 1931 gegründeten Büros kennt – oder sich wenigstens mit den hier versammelten 40 Bauten und Projekten beschäftigt. Wer diese Auswahl näher betrachtet, stößt nämlich fast unweigerlich auf genau das, was gemeinhin mit guter, solider Gestaltung bezeichnet wird, und zwar trotz des ein bisschen irritierenden Untertitels »Vom Detail zum Stadtraum« und zudem unabhängig von der eingangs angedeuteten Frage nach Ziel und Zweck mancher Autorenbeauftragungen.

Und so bietet die Lektüre letztlich eine erfreuliche Möglichkeit zur Entdeckung von Qualitäten, die sich hinter den inzwischen arg beliebten und zugleich höchst beliebigen Extravaganzen nicht zu verstecken brauchen, ja deren (un)schönen Schein sogar im besten Sinne zu konterkarieren vermögen – ablesbar an Beispielen, wie unter anderem dem World Trade Center in Dresden, dem Oval Office und dem Verwaltungsgebäude von Saga in Hamburg, dem DomAquarelle und der Synagoge Chabad Lubawitsch in Berlin, dem sogenannten Überseequartier in Hamburg oder aber dem Federation Tower Moskau.

Rudolf Richter

Falk Jaeger: *nps tchoban voss. Vom Detail zum Stadtraum*. Birkhäuser Verlag, Basel 2008. 225 S., 290 Abb., geb., 59,90 Euro.

[Umriss]

Zeitschrift für Baukultur
 ISSN 1437 - 2533
 9. Jahrgang
 Ausgabe 3-2009
 www.umriss.de

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert oder in eine von Maschinen verwendbare Sprache übertragen werden. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

Herausgeber: Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn

Chefredaktion: Dipl.-Ing. Michael Wiederspahn

Verlag: **VERLAGSGRUPPE
 WIEDERSPAHN**
mit MMedMedia Konzepten

Biebricher Allee 11 b
 65187 Wiesbaden
 Tel.: 06 11/84 65 15
 Fax: 06 11/80 12 52
 www.verlagsgruppewiederspahn.de

Anzeigen: Stefanie Dechant
 Ulla Leitner
 Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste vom Januar 2009.

Layout: Christina Neuner

Fotos Titel und Inhalt: Autoregalanlage in Kelheim
 © Firmengruppe Max Bögl
 Busbahnhof mit Parkhaus in Mannheim
 © Schöbel & Partner/Ed. Züblin AG
 Parkhaus in Lemgo
 © Goldbeck GmbH
 Autobusgarage Leopoldau in Wien
 © Paul Ott
 Parkhaus in Budapest
 © WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co. KG
 Parkhaus in Budapest
 © WAP Wöhr Automatikparksysteme GmbH & Co. KG
 Industriemuseum Dingolfing
 © Veronika Drexler
 Parkhaus »Brauhausstraße« in Fulda
 © Wolfgang Habermehl
 Parkierungsanlage am Novartis-Campus in Basel
 © Lukas Roth/Novartis International AG

Satz und Druck: Schmidt & more Drucktechnik GmbH
 Haagweg 44, 65462 Ginsheim-Gustavsburg

Erscheinungsweise und Bezugspreis: [Umriss]
 Zeitschrift für Baukultur
 erscheint 6 x pro Jahr.
 Einzelheft: 9,50 Euro
 Doppelheft: 18,00 Euro
 Jahresbezugspreis: 57,00 Euro
 Abonnement Ausland: 63,00 Euro

Beilage: Die Gesamtauflage von Ausgabe 3-2009 enthält eine Beilage der Berner Fachhochschule für Architektur, Holz und Bau HSB, Biel.



BRÜCKENBAU

Construction & Engineering

ISSN 1867-643X

... ist die neue und damit dritte Bau-
fachzeitschrift der VERLAGSGRUPPE
WIEDERSPAHN.

Das gesamte Spektrum des
Brückenbaus thematisierend,
wird sie künftig viermal pro
Jahr erscheinen.

Lassen Sie sich überraschen
von dieser qualitätvollen neuen
Publikation, die einzigartig ist – und
die bisher noch bestehende Lücke
im deutschsprachigen Fachzeit-
schriftenangebot schließen wird.

VERLAGSGRUPPE
WIEDERSPAHN
mit MixedMedia Konzepts

Biebricher Allee 11 b
65187 Wiesbaden
Tel.: 0611/98 12 920
Fax: 0611/80 12 52
kontakt@verlagsgruppewiederspahn.de
www.verlagsgruppewiederspahn.de
www.mixedmedia-konzepts.de