

Classic Car House
Lundgaard & Tranberg
Kopenhagen

Headquarter Olympus
gmp, Hamburg

Montalbán 11
Molior, Madrid

06

Parken³



Bauwelt Special

„Wir haben mit dem Auto als Begriff gearbeitet. Bei den Karosserien der Oldtimer wurde viel Liebe ins Design und noch mehr Sorgfalt in die technischen Details investiert. Diese Qualität wollten wir in der Architektur weiterführen.“

Christoffer Brøchmann Christensen, Lundgaard & Tranberg

Parken³

Eine Kooperation von
WÖHR Autoparksysteme GmbH
und Bauwelt

06

EDITORIAL

Ikone und Vehikel 3
Boris Schade-Bünsow, Marie Bruun Yde

PROJEKTREPORTAGE

Porsche der Museen 4
Classic Car House, Lundgaard & Tranberg
Marie Bruun Yde

INTERVIEW

Auto als Gast 10
Christoffer Brøchmann Christensen
Marie Bruun Yde

PROJEKTREPORTAGE

Stadtbaustein 14
Headquarter Olympus, gmp
Olaf Bartels

FOKUS

Future City 20

ESSAY

**Gelebte Erfahrung
in der Stadtplanung** 24
Rasmus Duong-Grunnet, Liseløtt Stenfeldt,
Kristian Skovbakke Villadsen

INTERVIEW

Box der Sinne 28
Carlos González Weil, Molior
Christoph Tempel



Ikone und Vehikel

Geht es um Autos, geht es schnell auch um gesellschaftliche Entwicklungen. Das Auto als Kultobjekt ist aufgeladen mit Bedeutung. Es steht für Freiheit, Sozialstatus, Lebensweise und Wandel. Das Auto ist mehr als jedes andere Objekt eine Ikone der Moderne und prägt mehr als jedes andere Produkt den öffentlichen Raum und die Kulturlandschaft.

Das Classic Car House in Kopenhagen erzählt die Kulturgeschichte klassischer Autos und veranschaulicht, wie sehr sich deren Design seit den 1990er Jahren gewandelt hat. Gestalterisch mischen die Neubauten des Museums von Lundgaard & Tranberg Autoikonografie und den charakteristischen Stil dänischer Villen der vorigen Jahrhundertwende, beides leicht übertrieben und bildhaft in die neue Architektur übersetzt. Das neue Europa Headquarter für Olympus von gmp Architekten baut mit seinem medizintechnischen Schwerpunkt den sich wandelnden Stadtteil Hammerbrook in Hamburg mit. Und die Stadtberater:innen von Gehl berichten von der Sammlung und Auswertung von Nutzungserlebnissen. Das Credo: Wenn bei der vorbereitenden Datensammlung die Menschen im Mittelpunkt stehen, kann die Planung den Menschen in den Mittelpunkt stellen.

Heute hat das Auto immer weniger den Nimbus eines Statussymbols und wird immer pragmatischer als notwendiges Transportmittel gesehen. Neue Nutzungsformen wie Sharing-Konzepte und ein anderes, erlebnisorientierteres Konsumverhalten verändern das Produkt Auto. Dabei spielt das Parken eine bedeutendere Rolle, da die effiziente Nutzung des öffentlichen Straßenraums weit oben auf der Agenda steht. Genauso wie wir neue Autokonzepte brauchen, brauchen wir zukunftsweisende Parkraumstrategien.

Boris Schade-Bünsow, Marie Bruun Yde

Fotos (von oben nach unten):

Jens Lindhe, Marcus Bredt, Klaus Mellenthin, Molior

Titelbild: Jens Lindhe

Alle Fotos von Parksystemen in dieser Ausgabe: WÖHR Autoparksysteme GmbH

Porsche der Museen

Text **Marie Bruun Yde**
Fotos **Jens Lindhe**

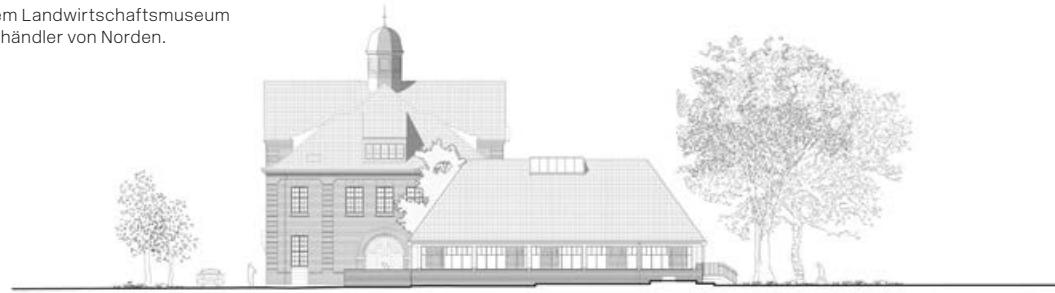
Das Hauptgebäude Virumgårds wurde restauriert und in ein Restaurant umgewandelt, die anderen zwei Seiten des Hofes wurden abgerissen und als gelbes Backsteingebäude mit Verwaltung und Veranstaltungsraum neu errichtet.

Lundgaard & Tranberg, Kopenhagen

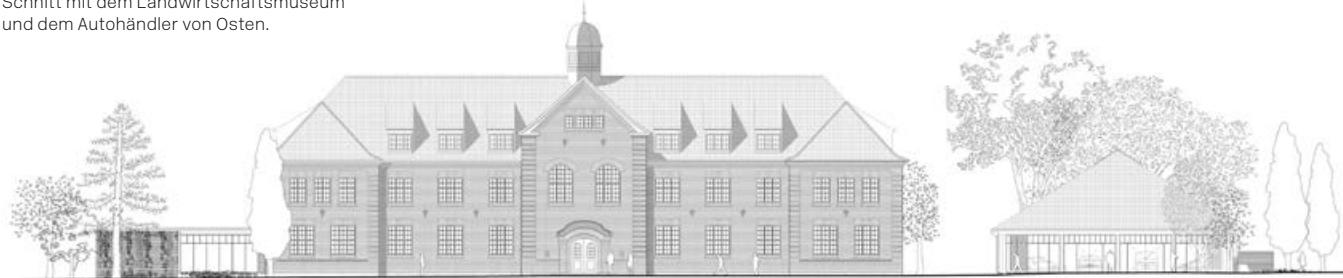
Das Classic Car House in Kopenhagen ist zugleich Museum, Garage, Werkstatt und Autohaus. Lundgaard & Tranberg transformierten zwei Altbauten und ergänzten diese um vier neue Gebäude. Zusammen bilden diese ein Ensemble um einen gewachsenen Garten herum.



Schnitt mit dem Landwirtschaftsmuseum und dem Autohändler von Norden.



Schnitt mit dem Landwirtschaftsmuseum und dem Autohändler von Osten.



Immer weniger Fahrzeuge werden aufbewahrt oder vererbt. Während der angemeldete 50+-Oldtimerbestand stetig wächst, sinkt die Anzahl jüngerer Oldtimer. Wie stark sich die Automobilkultur durch technologischen Fortschritt, Herstellungsweise und Design in den letzten 30 Jahren gewandelt hat, wird im Classic Car House in Kopenhagen deutlich. Das neue Erlebnismuseum wurde von Lundgaard & Tranberg mit Blick auf die goldenen Jahre des Autodesigns entworfen.

Die Adresse in der Vorstadt Lyngby ist wegen des Frilandsmuseums, das zum Nationalmuseum gehört, schon eingeführt. Direkt gegenüber, in der architekturhistorischen Achse über der Straße Kongevejen, wurde im August 2023 das Classic Car House eröffnet. Das neue Museum baut auf zwei Altbauten, den Dreiseithof Virumgård aus dem Jahr 1771 und das Landwirtschaftsmuseum von 1916. Hier in der Gegend entstand Ende des 19. Jahrhunderts ein Kulturmilieu mit Landwirtschaftsschule, Pflanzenzüchtung,

einer Volkshochschule und schließlich 1901 dem Freilichtmuseum. Davon geblieben sind bis heute: das Freilichtmuseum, der Dreiseithof und das Landwirtschaftsmuseum. Die beiden letzteren lagen jahrelang brach, bevor die Kommune Lyngby sie mit dem umgebenden Gelände an den Konzern K.W. Bruun & Co für publikumsorientierte Zwecke verkaufte. K.W. Bruun ist einer der größten Autoimporteure Skandinaviens. Die Firma hat eine 100 Jahre währende Geschichte, die jetzt ihren Höhepunkt im Classic Car House findet. Das Haus ist über mehrere Gebäude verteilt, K.W. Bruun präsentiert seine große Sammlung klassischer Autos, außerdem gibt es ein Autohotel, eine Werkstatt, ein Restaurant und ein Autohaus mit Verkauf.

Garagenästhetik

Den beiden existierenden Gebäuden wurden vier Neubauten hinzugefügt. Diese sind um einen kleinen Park gruppiert und

Schnitt mit dem Landwirtschaftsmuseum, Karls Haus und dem Autohotel von Norden.



Schnitt mit dem Autohotel und Virumgård von Osten.



öffnen sich alle zu diesem. Das Hauptgebäude mit der Ausstellung befindet sich im ehemaligen Landwirtschaftsmuseum. Das Museum wurde in sehr verbaute Zustand übernommen, die Architekten legten die Räume wieder frei und etablierten zentrale Atrien, die die Ausstellungen im Erdgeschoss und der ersten Etage verbinden. Der Dachboden fungiert als Klublokal für Autoliebhaber, er wurde mit Holz verkleidet, 14 große Dacherker sorgen für viel Licht

Die Ausstellung erstreckt sich in eine Art Seitenflügel, eine Glaspassage, die als Karls Haus bezeichnet wird. Sonderwünsche des Bauherrn, die die Kreativität so mancher Architekt:innen hätten stören können, sowie die Übernahme des Looks des früheren Autohauses von K.W. Bruun auf Østerport in der Kopenhagener Innenstadt, sind einfallsreich erfüllt. Lundgaard & Tranberg haben den alten Laden fast bühlenbildnerisch in die Fassade mit betonter Garagenästhetik übertragen.

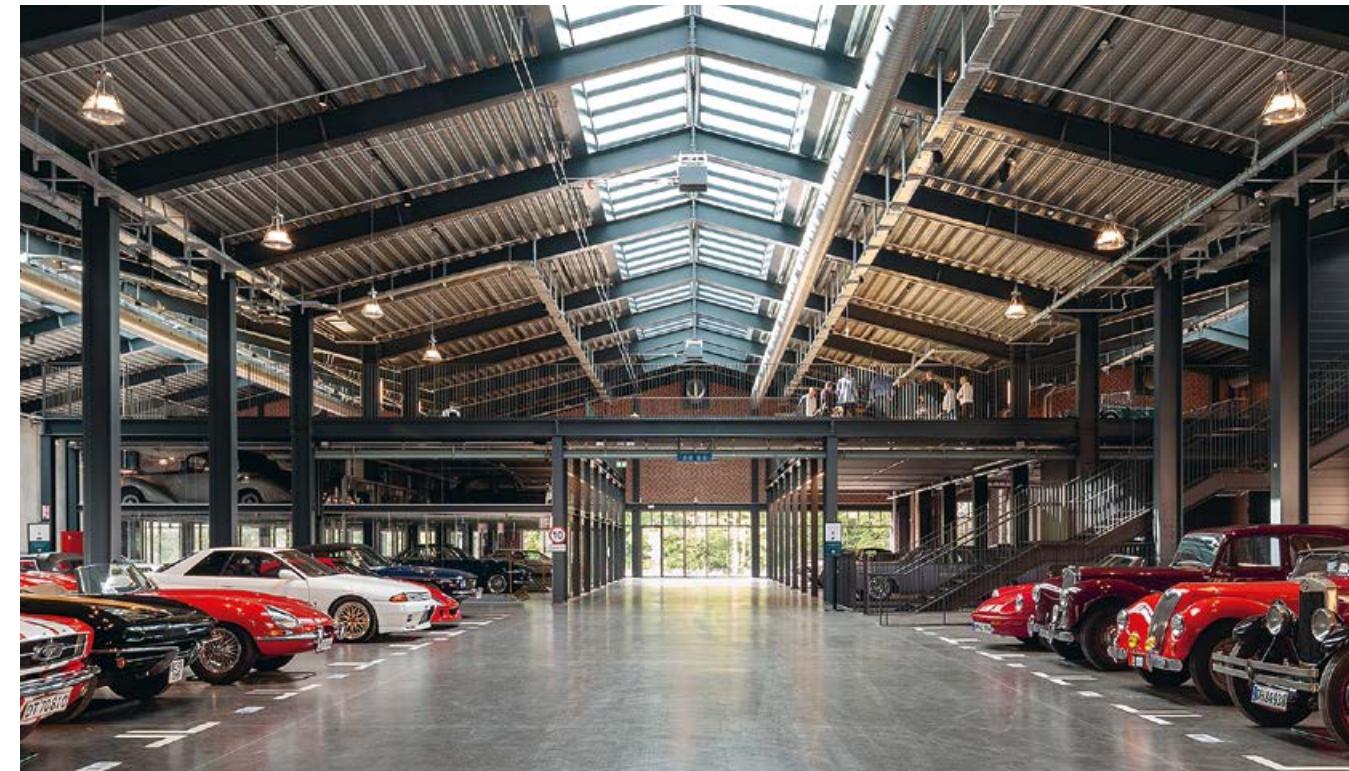
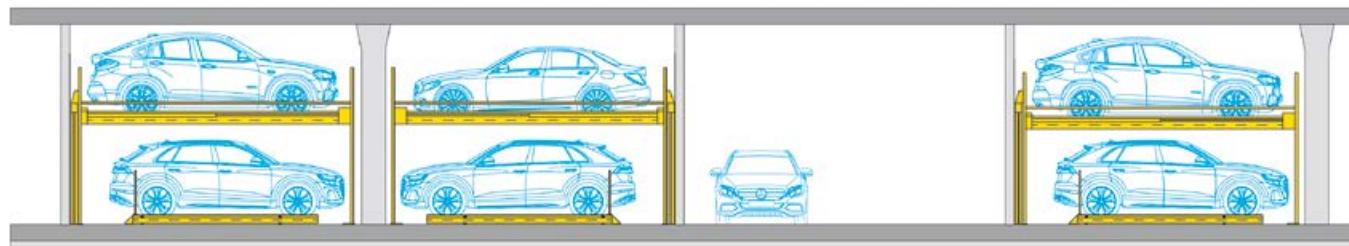
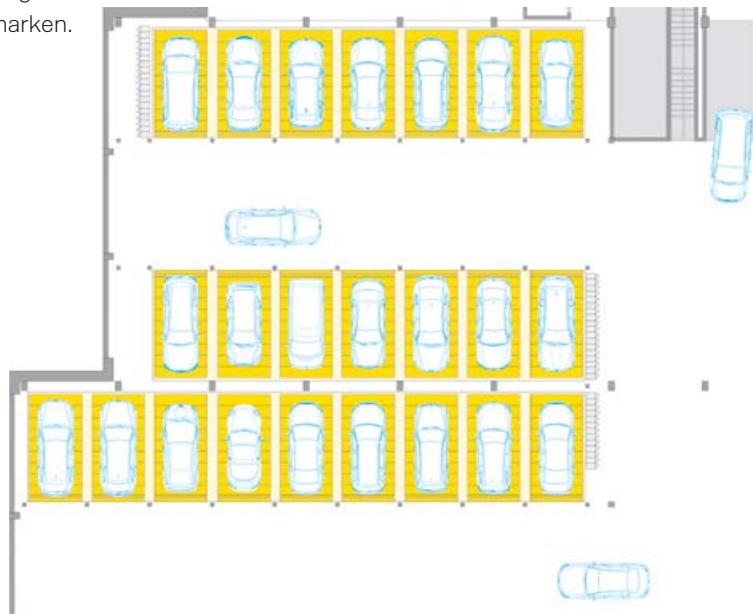
Danach gelangt man in die große Halle mit dem Autohotel. Das Gebäude besteht aus sechs, immer kleiner werdenden Teilen, deren sechs Giebel sich in einer rhythmischen Komposition zurück staffeln, was das Gebäude optisch kleiner erscheinen lässt und an die Proportionen des Ensembles anpasst. Die Autos, im Museum zum Stillstand verurteilt, können hier herumfahren. Während die Ausstellung Schaustücke präsentiert, bietet das Autohotel Veteranenfahrzeugen von Autoliebhabern die perfekte Aufbewahrung. Die Autos werden von ihren Besitzer:innen zur Ausfahrt abgeholt, danach zurück gebracht und in den Werkstätten gepflegt. Dementsprechend ist die Stimmung hier dynamischer.

Auch die weiteren Funktionen und Gebäude des Restaurants sowie des Autohändlers sind Teil eines lebendigen Milieus. Überall müssen Autos hinein- und wieder hinausgebracht werden können, weshalb besonderes Gewicht auf Flexibilität und schnelles Freiräumen für Veranstaltungen gelegt wurde.

Käfer und Kutschen

Die Geschichte des Autos ist kurz und wird von Kvorning Design anhand von Designbesonderheiten inszeniert. Es gibt Oldtimer und Youngtimer, Sportwagen, Rennwagen, Käfer, cineastische Hollywood-Darlings, aber auch günstigere, beliebte Alltags-Modelle. Und es gibt das erste Auto der Welt, den Benz Motorwagen, eine Mischung aus Pferdekutsche, Fahrrad und Auto, der aus Deutschland kam und eine Höchstgeschwindigkeit von 16 Kilometern pro Stunde erreichte. Die kurzen, knackigen Ausstellungstexte legen Wert auf Anekdoten, Überlebensdauer, Ingenieurarbeit und Konkurrenz zwischen den einzelnen Automarken.

Das Classic Car House würdigt das Autodesign des 20. Jahrhunderts und dessen Streben nach Perfektion und Einzigartigkeit. Angesichts heutiger Vervielfältigung und Standardisierung macht es Spaß, die feine Ästhetik älterer Autos zu beobachten. Die Neubauten sorgen dafür, dass nicht alles in Nostalgie ertrinkt. Mit seiner Geschichte der Moderne und der neuen Architektur führt das Classic Car House das vormoderne Freilichtmuseum fort und uns in die Gegenwart.



Im Autohotel ist Silber die günstigste Parkkategorie, sie befindet sich im Keller. Gold ist im Erdgeschoss und die teuersten Plätze – Platin – befinden sich im geschlossenen Glasregal mit halbautomatischen Parksystemen von WÖHR.

Produktinformationen

1 x Combilift 552 mit 9er Raster (9 Stellplätze in der Breite) – insgesamt 17 Stellplätze: Plattformbelastung 2 t, Plattformbreite 250 cm, max. Fahrzeughöhe obere Ebene 180 cm, max. Fahrzeughöhe untere Ebene 190 cm, automatische Schiebetüren mit Alurahmen für bauseitige Glasfüllung

2 x Combilift 552 mit 7er Raster – insgesamt 26 Stellplätze: Plattformbelastung 2 t, Plattformbreite 250 cm, max. Fahrzeughöhe obere Ebene 180 cm, max. Fahrzeughöhe untere Ebene 1x 190 cm und 1x 180 cm, automatische Schiebetüren mit Alurahmen für bauseitige Glasfüllung

1 x Drehplatte 506: Belastung 3 t, Plattformdurchmesser 4,40 m, Aluminiumblechbelag, Unterflurantrieb, Dauerlauf

Auto als Gast

Interview **Marie Bruun Yde**
Fotos **Jens Lindhe**

Der Eingang zum ehemaligen Landwirtschaftsmuseum mit der Autoausstellung befindet sich vis-à-vis des nationalen Freilichtmuseums.



Für das Classic Car House wollten Lundgaard & Tranberg den bestehenden Ort mit seinen Altbauten und dem Garten transformieren, ohne dessen Magie zu zerstören. Wie gelingt es, einem kulturhistorischen Gelände eine neue Funktion zu geben? Projektarchitekt Christoffer Brøchmann Christensen im Interview.

Wie ist es Ihnen gelungen, bei der Umwandlung des Geländes das Märchenhafte der historischen Architektur zu bewahren?

Wir wollten Eigenschaften des Alten nehmen und ins Neue ziehen. Aufgrund der veränderten Funktion des alten Landwirtschaftsmuseums sind beispielsweise die Anforderungen an die Tragfähigkeit deutlich höher geworden, sodass wir das Gebäude verstärken und neue Stahlkonstruktionen einziehen mussten. Wir haben versucht, die neuen Elemente im Stil des ursprünglichen Geistes des Hauses hinzuzufügen. Die neuen Gebäude sind in Bezug auf Materialität, Dachformen und -maßstab an die beiden bestehenden Backsteingebäude angepasst und bieten ein Gleichgewicht zwischen dem bestehenden und einem neueren industriellen Ausdruck mit klaren Glasabschnitten, Stahl und Ziegeln.

Auch der Museumsinhalt hat sich geändert. Wie hat das Ausstellungsobjekt Auto Ihre Arbeit beeinflusst?

Wir haben mit dem Auto als Begriff gearbeitet. Die meisten anderen Museen zeigen eine breitere Palette von Objekten, Autos sind spezifische Ausstellungsstücke. Bei den Karosserien der Oldtimer wurde viel Liebe ins Design und noch mehr Sorgfalt in die technischen Details investiert. Diese Qualität wollten wir in der Architektur weiterführen. Die Räume sind für Autos gemacht, als sie fertig und noch leer waren, fanden wir, dass sie für Menschen zu groß sind. Als die Autos dann drin waren, haben die Räumlichkeiten genau gepasst.

Das Autohotel hat das größte Volumen des Classic Car House. Wie haben Sie mit dem Auto als Gast gearbeitet?

Von außen greifen die Hallen mit dem Autohotel den Maßstab des gegenüberliegenden Landwirtschaftsmuseums auf, innen

öffnet sich ein weiter, offener Raum. Wir empfanden es als gute Anregung, dass der Bauherr hier die gelebte Kultur des Autos als Hobby vermitteln wollte. Während die permanenten wie die wechselnden Ausstellungen nur zum Anschauen sind, stellt insbesondere das Autohotel ein lebendiges Milieu dar: Hier kommen die Autobesitzer täglich vorbei, fahren mit ihren Autos, reparieren sie oder treffen sich mit anderen Oldtimerfans. Somit ist das Classic Car House kein totes Museum, sondern bildet den Rahmen für eine Gemeinschaft.

Gegenüber vom Classic Car House befindet sich das nationale Freilichtmuseum mit 50 historischen Häusern auf 40 Hektar Fläche. Hat das Ihre Arbeit beeinflusst?

Als Ganzes hat das Freilichtmuseum einige Gemeinsamkeiten mit dem Classic Car House. Im Freilichtmuseum sind verschiedene Bauernhoftypologien in der Landschaft verstreut und durch Wege verbunden. Unser Projekt ist inspiriert von der Art und Weise, wie man sich im Freilichtmuseum und dessen Landschaft bewegt, von dem Verlauf der verschiedenen Zeitlichkeiten und Baustile. Das Freilichtmuseum war ebenso eine Inspiration für die Pavillons im Classic Car House, die die verschiedenen Programme anhand einer neuen Ausdrucksform verbinden.

Warum Pavillons?

Die neuen Gebäude sollten in der Hierarchie „leichter“ sein, um die Altbauten nicht zu übertönen. Der Maßstab ist nicht ganz der von Pavillons, unsere Gebäude sind größer, aber sie haben das Ätherische, die Innen-Außen-Beziehung und den Kontakt zum Garten von Pavillons. Die großen, unter Denkmalschutz stehenden Bäume gaben die Richtung vor: Wir wollten einen zusammenhängenden Verlauf von Gebäuden und einen Park in der Mitte, quasi als Pause zwischen den Bauten, schaffen. Der Park verankert die Gebäude und ist Bindeglied für alles. Die neue Architektur bezieht sich vor allem auf das alte Landwirtschaftsmuseum mit seiner klassischen Gestaltung und dem großen Walmdach.

Auch andere Gebäude von Lundgaard & Tranberg bestehen aus überdimensionierten Dächern oder sogar ausschließlich aus Dächern.

Das ist kontextabhängig, und der Kontext hier hat nach Dächern gerufen. Die großen Dachflächen und das Giebelmotiv zeichnen das Projekt aus. Die Neubauten bilden verschiedene Paraphrasen über das Walmdach des Landwirtschaftsmuseums und das Satteldach von Virumgård. Außer dem praktischen Aspekt eines Schrägdachs, ein Gebäude abzuschließen, und des technischen Aspekts, Regen abzuleiten, mag ich ästhetisch an Dächern, dass das Gebäude an der Traufkante nicht sofort aufhört.

Lageplan



Das Autohotel besteht aus sechs verbundenen Baukörpern, die einen großen, offenen Innenraum bilden.



Stadtbaustein

Text **Olaf Bartels**

Fotos **Marcus Bredt**

Das Europa Headquarter für Olympus in Hamburg von gmp trägt dazu bei, das Stadtquartier in seiner vielfältigen Nutzbarkeit zu stärken.

Der Heidenkampsweg ist eine der in Hamburg wohl wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen. Der Autoverkehr fließt hier wie in einem Kanal aus der Stadt über die Elbbrücken auf die Autobahn A1 oder umgekehrt. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad sucht man hier gerne das Weite und die Ruhe, die auch schon hinter einer der Hausecken in den einmündenden Straßen zu finden sind.

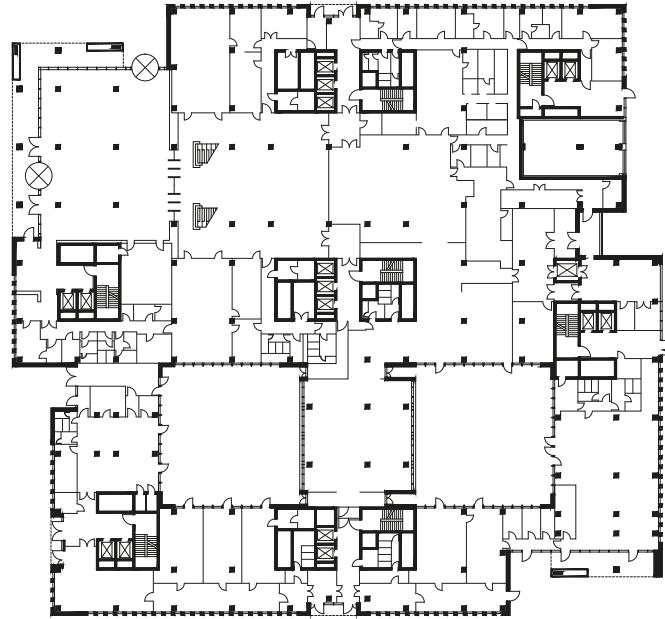
Das neue Gebäude der Olympus-Vertretung in Hamburg liegt in der westlichen Front am Heidenkampsweg, an der Ecke zur Wendenstraße. Der Stadtteil Hammerbrook ist derzeit im Wandel begriffen. Das Stadtgebiet hatte sich im späten 19. Jahrhundert zu einem dichten Stadtquartier mit Wohnungen, Läden und Produktionsbetrieben entwickelt. Durchzogen von Kanälen hatte es den typischen Charakter aufstrebender Stadtteile vergleichbar mit Eimsbüttel in Hamburg oder Kreuzberg in Berlin angenommen. Im Zweiten Weltkrieg war es aber so intensiv bombardiert worden, dass man nach Kriegsende nicht an einen Wiederaufbau denken konnte. Nur wenige Häuser aus der Vorkriegszeit blieben erhalten. Erst in den 1970er und 1980er Jahren entstand hier das fast ausschließlich der Verwaltung dienende Quartier „City Süd“. In jüngerer Zeit wurden Wohnbauten ergänzt, die die Nutzungsvielfalt des Stadtteils steigern. In den Erdgeschossen lässt diese allerdings noch zu wünschen übrig. Vor allem am Heidenkampsweg. Hier zählt trotz allgemeiner Verbreitung von Navigationssystemen nach wie vor die Wahrnehmung der Architektur aus dem Autofenster. Vor allem spektakuläre Fassaden fallen auf.

**gmp architekten,
Hamburg**



Der neue Firmencampus in Hamburg beherbergt neben dem Europa Headquarter für Olympus auch das New-Work-Unternehmen Design Offices.

Insgesamt ist mit dem Gebäude ein kompakter Stadtbaustein entstanden, der im Erdgeschossbereich auch ein hohes Potenzial zur Vernetzung mit dem umliegenden Stadtraum bietet.



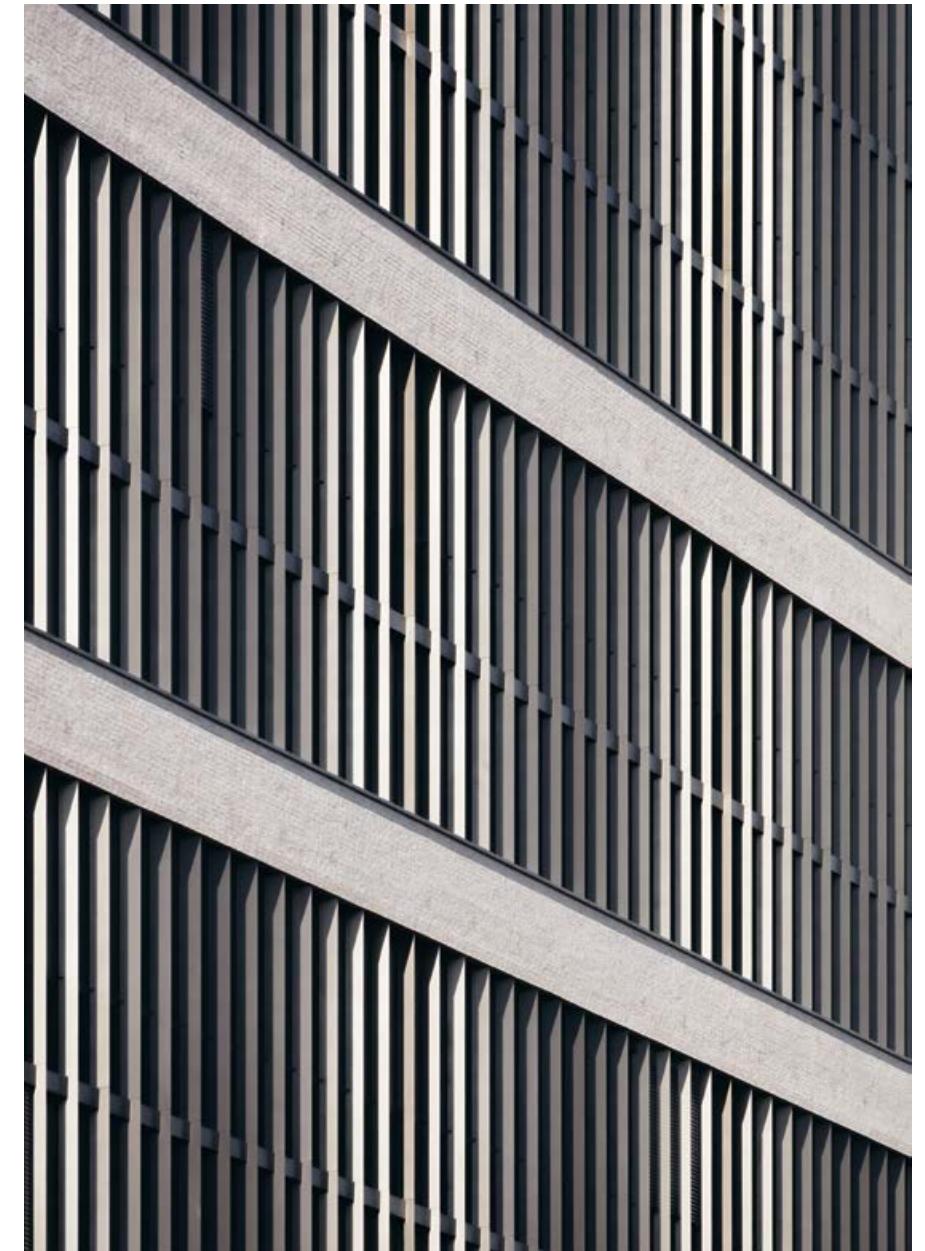
Paradoxie als Signal

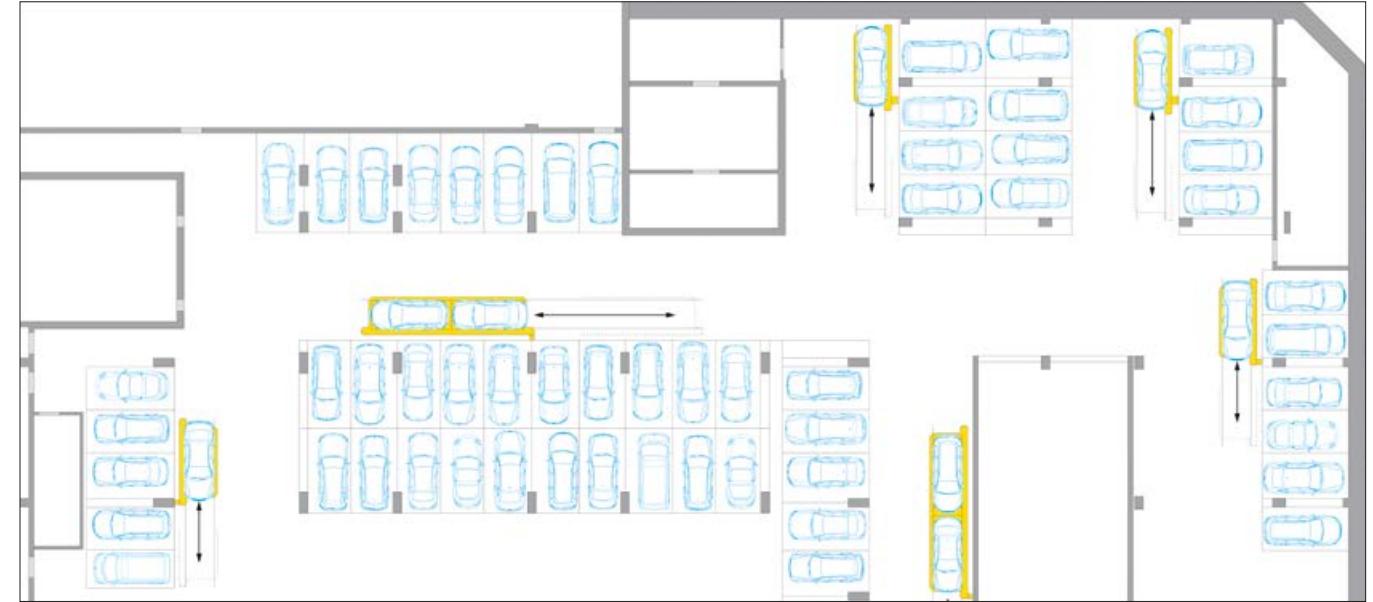
Das für das japanische Fotoelektronikunternehmen Olympus errichtete Gebäude erzielt diese Wirkung durch ein Paradox: In Volumen und Form reiht es sich eher zurückhaltend in die Straßenfront ein. Die Struktur der Fassade trägt ein solides Raster. Der Eingang wird durch einen besonders akzentuierten Baukörper an der Ecke zur Wendenstraße und durch den blau leuchtenden Firmenschriftzug markiert. Die in diesem Umfeld allerdings ungewöhnliche weiße Farbe und die Oberflächenbehandlung der rotbraunen Klinker heben das Gebäude in der vorwiegend von roten Ziegeln oder Glas dominierten Umgebung wirksam ab. Die weiß engobierten Ziegel und unisono gefärbten Fugen verschaffen dem Haus sogar noch eine samtene matte Oberfläche, deren Material natürlich und nachhaltig altern kann. Ab und zu blitzt die Grundfarbe des Ziegels durch und unterstreicht die Authentizität des Materials, das gleichzeitig im kräftigen Farbkontrast zu den schwarzen Fenstern steht.

Neben Olympus ist die Firma Design Offices, die Co-Working-Spaces anbietet, ein zweiter großer Nutzer des Gebäudes. Beide Unternehmen wenden sich mit Cafés, deren Angebot sich vornehmlich an die jeweilige Belegschaft richtet auch an die Öffentlichkeit. Design Offices hat sein Bistro an der ruhigen Seite des Gebäudes, vom Heidenkampsweg abgewandt, an der parallel verlaufenden Sachsenstraße eingerichtet. Olympus offeriert auch Passanten Kaffee und Gebäck – zumindest optisch durch die Fenster direkt an ihrem Eingang. Um aber in diesen Genuss zu kommen, muss man den Haupteingang benutzen und taucht damit in die Atmosphäre des Corporate Designs ein, die die Öffentlichkeit mental auf eigentlich professionelle Kontakte konzentriert. Mit anderen Worten: Man fühlt sich etwas deplatziert, wenn man sich hier ausruhen und nur einen Kaffee und etwas Gebäck zu sich nehmen will. Eine mögliche Belebung der Erdgeschosszonen und der öffentlichen Straßenräume fällt damit nur verhalten aus.

← Grundriss Erdgeschoss
Plan: gmp Architekten

Mit der rhythmischen, hanseatischen Backsteinfassade trägt der neue Campus zur städtebaulichen Fassung der City Süd bei.





Vernetzung

Wer allerdings mit einem professionellen Anliegen kommt, kann eine eventuelle Wartezeit mit einem umfassenden kulinarischen Angebot füllen. Der gesamte Eingangsbereich inklusive Café ist in Weiß und hellen Textilfarben gehalten. Das betrifft auch den direkten Zugang zum Unternehmen mit seinen Kontrollbereichen, die im weiträumigen Erdgeschoss etwas zurück liegen. Leicht bläulich schimmert zwischen den Treppenläufen eine gläserne Box. Sie enthält einen Showroom für die fotooptischen Produkte für medizinische Anwendung, die Olympus herstellt und unter anderem in Hamburg vertreibt. Design Offices nutzt einen eigenen Eingang. Beiden Unternehmen hat das Architekturbüro gmp den Grundstock einer vielfältigen und flexiblen Bürolandschaft sowohl mit ruhigen, abgeschlossenen als auch mit offenen, kommunikativen Bereichen gestaltet, die je nach Vorlieben oder Notwendigkeit belegt werden können und jeweils von Innenarchitekturbüros verfeinert wurden.

Insgesamt ist mit dem Gebäude ein kompakter Stadtbaustein entstanden, der im Erdgeschossbereich auch ein hohes Potenzial zur Vernetzung mit dem umliegenden Stadtraum bietet. Das betrifft auch die zum Parken von PKWs ausgestatteten Untergeschosse, die durch ein sehr flexibles, mechanisches Autoparksystem eine hohe Auslastung der Geschossflächen ermöglichen und dadurch den Straßenraum von parkenden Fahrzeugen entlasten. Von 503 Stellplätzen sind 46 auf den Verschiebepplatten von WÖHR nachgewiesen. Auch das ist ein Beitrag, das Stadtquartier in seiner vielfältigen Nutzbarkeit zu stärken.

Produktinformationen

14 x Parkplatte 503 Tandemplatte – insgesamt 28 Stellplätze, 18 x Parkplatte 503 Einzelplatte – insgesamt 18 Stellplätze, Plattformbelastung 2 t, Plattformbreite 217 cm, Überflurantrieb, Aluminiumblechbelag, Verschiebung der Autos auf Bodenschienen



Auf der Messe BAU 2023 in München präsentierte WÖHR seine Vision einer Stadt von morgen mit nachhaltigen und vernetzten Mobilitätskonzepten.

Future City

Fotos Klaus Mellenthin

Globalisierung, Urbanisierung und ein zukunftsfähiges Miteinander von Ökologie und Ökonomie: Der Trend zur Ballung von Menschen, Industrie, Handel und damit auch von Verkehrsströmen in Städten und Metropolregionen ist weltweit ungebrochen. Für funktionsfähige und lebenswerte Metropolen ist die Minimierung von Emissionen und Ressourcenverbrauch essenziell. WÖHR begleitet diese Transformationsprozesse nicht nur, sondern gestaltet sie aktiv mit.

WÖHR trägt als Ideengeber mit innovativen und nachhaltigen Parkraumlösungen dazu bei, dass städtischer Parkraum der Zukunft neu gestaltet werden kann. Im Produktportfolio befinden sich viele Auto- und Fahrradparksysteme, mit denen aktuelle Herausforderungen wie Parkraumnot adressiert und ressourcenschonend gelöst werden können. Die Vision der Future City von WÖHR besteht aus fünf Themenbereichen, die das Unternehmen mit seinen Parksyste men verfolgt und realisiert.

Klimawandel, Ressourcenknappheit und die sich daraus ergebenden ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Fragen sind die größten Herausforderungen unserer Zeit. Die Smart City von morgen wird darum im Zeichen von Nachhaltigkeit stehen. Mit Parklösungen von WÖHR wird beispielsweise bei der Parkplatzsuche weniger Fläche benötigt und weniger Emissionen ausgestoßen. Als erster Anbieter von Parkraumverdichtung konnte WÖHR eines seiner Parksyste me mit der Umweltdeklaration EPD (Environmental Product Declaration) für einen nachhaltigen Produktlebenszyklus deklarieren.

Funktionsmischung und Quartiersentwicklung

Die Stadt von morgen wird wieder stärker in Quartieren gedacht werden, mit einer menschen- und umweltfreundlicheren Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung, sozialen Treffpunkten und Dienstleistungen. Bei Neu- und Erweiterungsbauten im Rahmen von Quartiersentwicklungsprojekten gehört die Zukunft der Parkraumgestaltung dem „Vertical Parking“ und automatisierten, digital gemanagten Quartiersgaragen. Diese teil- oder vollautomatisierten Parklösungen „stapeln“ in die Höhe beziehungsweise im Gebäudesockel in die Tiefe und benötigen dadurch deutlich weniger Platz.

Der Individualverkehr wird auch in Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Aber nicht nur Personen sind mobil, auch Warenströme müssen in der Stadt von morgen anders organisiert werden als noch heute. WÖHR hat auf dieser Basis das Konzept der dezentral organisierten „Last Mile City“ entwickelt. Was an

ihr neu ist? Statt auf große Logistikzentren in der Peripherie und endlose Fahrten von Lieferfahrzeugen durch die Stadt setzt dieses Konzept auf ein gut vernetztes System von dezentral in den Quartieren verteilten Logistik-Hubs. Lösungen von WÖHR sind hier hilfreich, denn sie können auf begrenztem Terrain flexiblen Park-, Rangier- und Übergaberaum für konventionelle sowie zukunftsgerichtete Fahrzeuge und Lieferlösungen bereitstellen.

Nachverdichtung

Die Nachverdichtung in Innenstädten wird immer wichtiger in der Stadtplanung. Mit WÖHR-Lösungen können neue Parkräume in Wohn- und Bürogebäuden, in gewerblich genutzten Immobilien und Verwaltungsstätten geschaffen werden. Sogar bereits bestehende Parkhäuser und Tiefgaragen können erweitert werden, ohne dass neue Flächen benötigt werden oder aufgestockt werden muss.

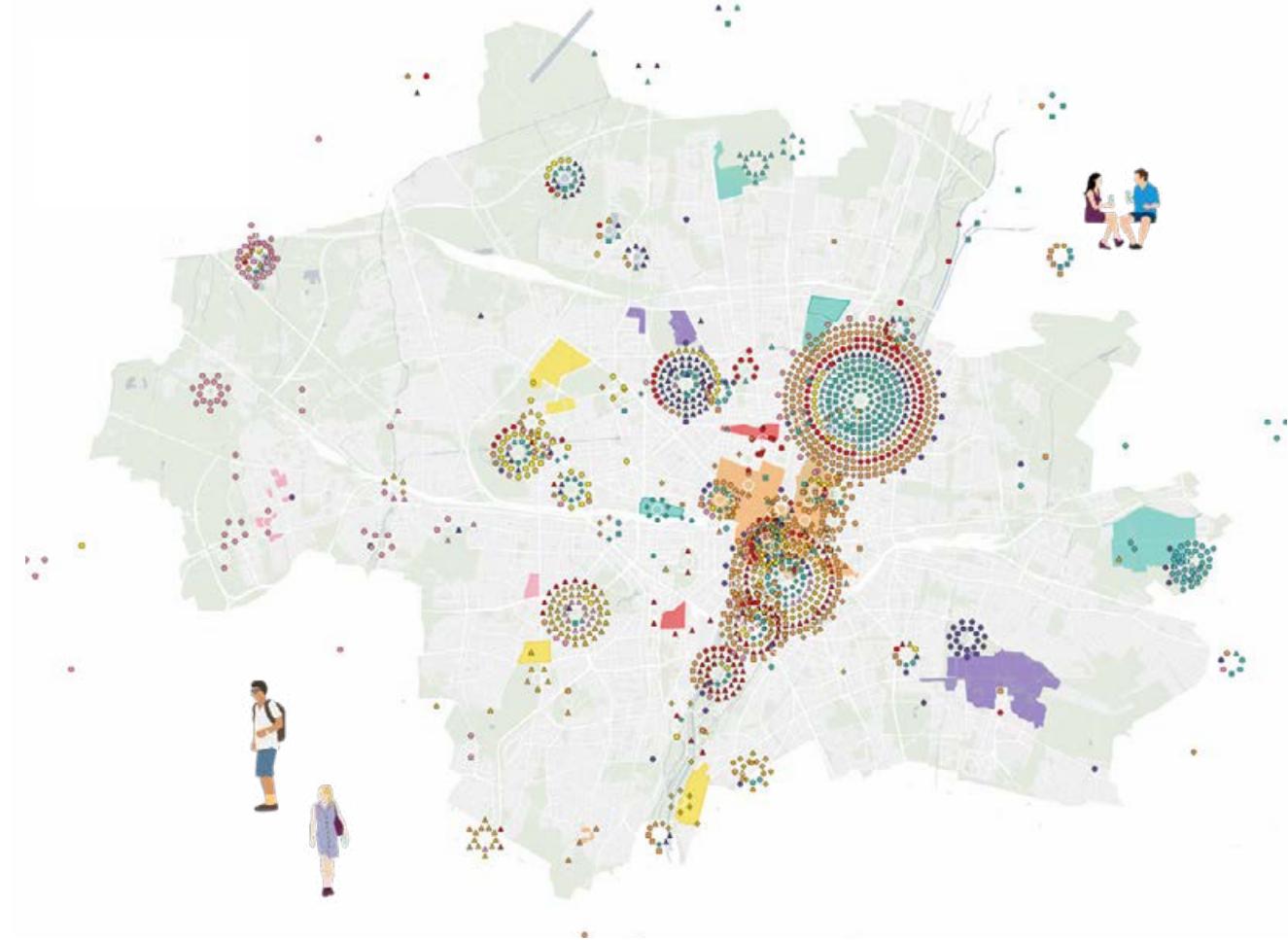
Auch für den Ausbau des Fahrradverkehrs in den Innenstädten steht WÖHR Städten und Kommunen mit passenden Parklösungen zur Seite. Automatisierte Fahrradparkhäuser, die wenig teure Grundfläche verbrauchen und Schutz vor Wind, Wetter und Diebstahl bieten, erfüllen Anforderungen an zeitgemäßes Parkraummanagement. Genau hier liefert WÖHR mit seinen Bikesafes und Bike-Safe-Towers komfortable, platzsparende und architektonisch ansprechende Lösungen.

Weltweit hat WÖHR zahlreiche beeindruckende Objekte mit seinen innovativen Produktlösungen ausgestattet. Durch die Modularität und Skalierbarkeit der breiten Produktpalette, die sowohl mechanische als auch vollautomatische Parksyste me beinhaltet, agieren die Parksyste me als Lösungen für die Mobilität in der Stadt der Zukunft!



Gelebte Erfahrung in der Stadtplanung

Text **Rasmus Duong-Grunnet, Liselott Stenfeldt, Kristian Skovbakke Villadsen**
Grafiken **Gehl**



Lieblingsorte im Sommer: Gehls Dichtestudie von München hat gezeigt, dass manche Menschen in überfüllten Räumen Dichtestress erleben, während andere denselben Raum positiv wahrnehmen und Freude an der Dichte empfinden.

Die Stadtberater:innen von Gehl untersuchen das öffentliche Leben in Städten. Ziel ist es, Städte nachhaltig, gesund und gerecht für alle zu gestalten. In diesem Text präsentiert das Büro seinen Ansatz für die Arbeit mit qualitativen Daten und stellt Planungsinstrumente und Projekte vor.

Die Urbanisierung schreitet weltweit voran, und die UNO schätzt, dass zukünftig 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben werden. In den letzten Jahrzehnten konzentrierte sich das Büro Gehl auf die Entwicklung von Methoden und Ansätzen zur Untersuchung des öffentlichen Lebens in Städten. Grundlegend für die Gestaltung des städtischen Lebens in seiner ganzen Komplexität ist das Verständnis der gelebten Erfahrung aller städtischen Bevölkerungsgruppen. Wir bemühen uns, so nah wie möglich an die Nutzer:innen heranzukommen und ihre Bedürfnisse zu verstehen – ihre gelebte Erfahrung auf Augenhöhe zu erfassen.

Die gelebte Erfahrung wird häufig durch Anmeldungen, Umfragen vor Ort, Workshops, Fokusgruppen und Interviews ermittelt. Gehl hat Methoden und Instrumente für die Untersuchung des öffentlichen Lebens entwickelt. Im Bereich Stadtplanung sind wir zunehmend in der Lage, weitaus größere Datensätze mit einer wachsenden Zahl von Datenpunkten zu sammeln.

Qualitative Daten sinnvoll nutzen

Es kann problematisch sein, aus großen Mengen qualitativer Daten Grundsätze oder Leitlinien abzuleiten. Zu deren Strukturierung und Interpretation setzen wir auf „Design Thinking“-Ansätze. Dabei wenden wir ein iteratives Herangehen an, das auf „Messen, Testen und Verfeinern“ beruht. Um die Menschen, für die wir planen, nicht aus den Augen zu verlieren oder bei großen Datenmengen den Überblick zu behalten, nutzen wir Analysemethoden aus der Stadtforschung wie „Nutzerprofile“, „Personas“ und „User Journeys“.

Mithilfe von „Nutzerprofilen“ lassen sich die grundlegenden Anforderungen und Erwartungen der Menschen hinter den Daten ermitteln. Mit diesem Instrument können wir größere Mengen an Informationen besser strukturieren, die mit ausgewählten Nutzergruppen verbunden sind, wie Alter, berufliche Funktion, Standort oder Wohngebiet. „Personas“ ermöglichen eine größere Spezifität und ein besseres Verständnis der Nutzerbedürfnisse, -erfahrungen und -verhaltensweisen, was eine fundiertere Grundlage zum Testen von Designlösungen bietet. Personas beschreiben keine realen Personen, sie werden aus tatsächlichen Daten abgeleitet, die von mehreren Personen gesammelt wurden. Im Bereich des menschenzentrierten Designs können Personas helfen, die richtigen Fragen zu stellen und Antworten zu erhalten, die den Bedürfnissen der Nutzer:innen entsprechen. Etwa: „Wie wird Nina Funktion X oder Änderung Y in einem bestimmten Kontext erleben, darauf reagieren und sich verhalten?“ Oder: „Welche grundlegenden Bedürfnisse versuchen wir zu erfüllen?“ Die „User Journey“, ein weiteres Design-Tool, ermöglicht es, den Weg einer Person durch eine Stadt darzustellen, einschließlich Emotionen, Schmerzpunkten und damit verbundenen Motivationen. Eine „Journey Map“ bildet die Erfahrungen des Einzelnen beim Durchqueren eines Raums ab und ist nützlich, um Prozesse zu visualisieren.

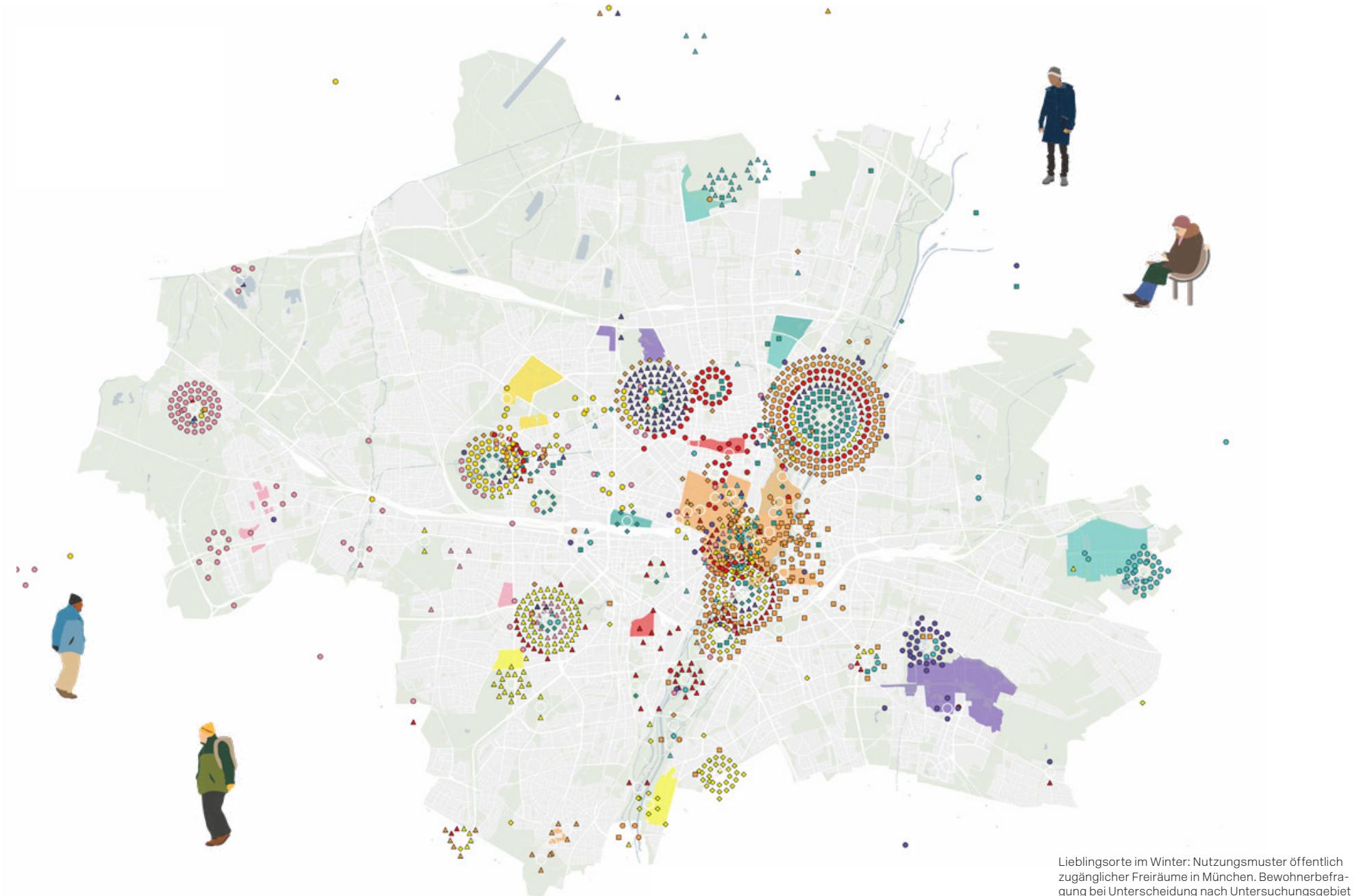
Mapping von Nutzermustern

Wertvolle Erfahrungen im Umgang mit diesen Design-Tools sammelten wir bei der Untersuchung der Nutzung und des Nutzungsverhaltens öffentlicher Freiräume in München. Für unsere umfassende sozial-räumliche Studie der Stadt entwickelten wir zehn Nutzerprofile als Analyseinstrument, um Daten aus verschiedenen Perspektiven zu bewerten. Wer nutzt die Parks, Plätze, Straßen und Erholungslandschaften Münchens und wie? Was sind die Erwartungen und Bedürfnisse der Nutzer:innen? Wie lassen sich diese in Gruppen einteilen? Auch die unterschiedliche Wahrnehmung von Dichte, ob

positiv oder negativ, wurde angesprochen. Die Perspektive „Mensch im Mittelpunkt“ ist hilfreich, um die richtigen Lösungen für eine dicht besiedelte Stadt wie München zu finden, denn sie fördert das Verständnis für die vielfältigen Erfahrungen der Menschen, in deren Auftrag die Gestaltung erfolgt.

Ein weiteres Beispiel ist die Stanford Doerr School of Sustainability, die sich mit Nachhaltigkeit und Klimawandel befasst. Den Gründer:innen der Hochschule schwebte eine neue Art von Institution vor, die den physischen Raum der Schule nutzen sollte, um die Zusammenarbeit durch unverhoffte Anknüpfungspunkte in der Nachbarschaft zu fördern. Zur Umsetzung dieser Vision führte das Büro Gehl Interviews, Rundgänge und Fokusgruppen mit Lehrkräften, Studierenden und Mitarbeitenden durch, um zu untersuchen, wo und wie interdisziplinäre Kooperationen entstehen und sich entwickeln. Wir nutzten diese Analysen, insbesondere die Nutzerprofile und User Journeys, um zu verstehen, was funktioniert (und was nicht), um eine Umgebung für die Zusammenarbeit neu zu entwickeln. Das Ergebnis war eine Reihe von Erkenntnissen und Gestaltungsprinzipien, die beim Umbau der Schule und bei der Aufnahme der neuen Inhalte zugrunde gelegt wurden.

Wir halten es für notwendig, diese Ansätze in der Stadtplanung zu fördern. Unser wachsender Zugang zu Technologie und Daten bietet neue Möglichkeiten. Aber wir sollten nicht die Menschen aus den Augen verlieren, sie sollten immer im Mittelpunkt der Planungstätigkeit stehen.



Lieblingsorte im Winter: Nutzungsmuster öffentlich zugänglicher Freiräume in München. Bewohnerbefragung bei Unterscheidung nach Untersuchungsgebiet (Symbol) und Quartierstyp (Farbe).



Das historische, siebengeschossige Gebäude mit Prachtfassade liegt im Künstlerviertel Los Jerónimos.

Box der Sinne

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

Madrid, Calle de Montalbán 11: Mehr Innenstadt und Exklusivität ist in der spanischen Hauptstadt nicht möglich. Auf der einen Seite liegt der Retiro-Park zum Flanieren und Erholen, auf der anderen der Prachtboulevard Paseo del Prado mit der weltberühmten, königlichen Kunstsammlung zur geistigen Erbauung. Projektentwickler und Architekt Carlos González Weil spricht über ein Projekt der Superlative und seine Lust an der Verbindung von Kunst und Architektur.

Herr González Weil, in welcher Umgebung liegt die Calle de Montalbán, in der Sie die Nummer 11, ein typisches Gebäude der 1920er Jahre in Madrid, in eine Super-Immobilie des 21. Jahrhunderts verwandelt haben?

Das Viertel Los Jerónimos, in dem Montalbán 11 liegt, ist die exklusivste Gegend Madrids. Es ist dank seiner historischen Architektur ein besonders gehobenes Wohngebiet, hier befinden sich die wichtigsten Kunstgalerien und Museen der Hauptstadt. Die Calle de Montalbán selbst beginnt am Retiro-Park, der größten innerstädtischen Oase Madrids und führt zum Paseo del Prado. Die Lage ist ideal, man wohnt in einer ruhigen Gegend und ist gleichzeitig mitten im Zentrum.

Wer wohnt in Montalbán 11?

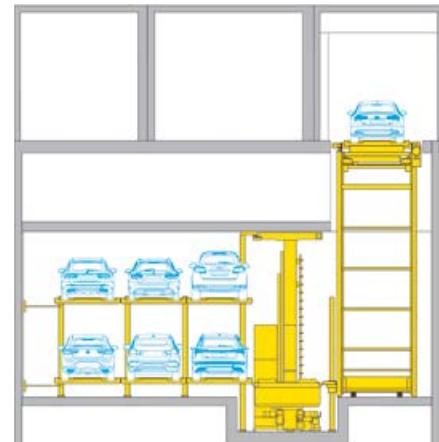
Die neun Wohnungen verfügen über 200 bis 600 Quadratmeter und wurden von verschiedenen Käufern erworben: Es gibt sowohl lokale Kunden, die ihre Wohnung als Erstwohnsitz nutzen als auch internationale Kundschaft, die Madrid als Zweitwohnsitz wählen. Alle eint das Interesse an der Verbindung von Kunst und Architektur.

Das Haus steht unter Denkmalschutz. Hat diese Tatsache Ihre starken Eingriffe in die Substanz beeinträchtigt? Welche Bauteile durften nicht verändert werden?

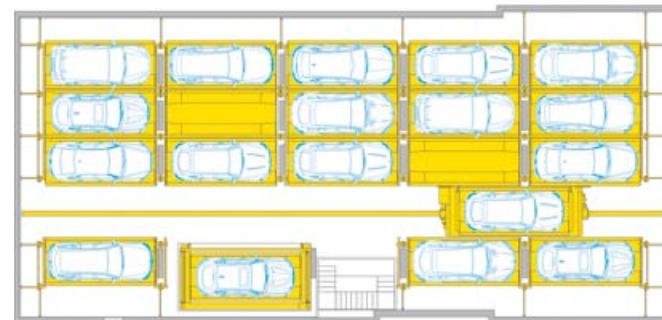
In Montalbán 11 stehen der zentrale Innenhof, die Fassade und die Haupttreppe unter Denkmalschutz. Unser Büro Molior verlegte mithilfe eines komplexen Verfahrens letztere, wobei sie mit denselben Oberflächen wieder aufgebaut wurde, um ihr Wesen zu erhalten. Die Verlegung der Treppe in den zentralen Teil des Gebäudes ermöglichte die Schaffung von zwei Wohnungen pro Stockwerk auf den Regelgeschossen. Die anderen geschützten Elemente wurden restauriert und in ihrer ursprünglichen Konfiguration beibehalten.



Der Aufzug ist die erste und einzige Intervention in dieser Art von Anlage des Künstlers Carlos Cruz-Diez.



Im Montalbán 11 gibt es Wohneinheiten mit zwei, drei und vier Stellplätzen.



Wie sind Sie an die Planung eines so außergewöhnlichen Projekts herangegangen?

Unser multidisziplinäres Team hat viel Erfahrung darin, komplexe Wohnprojekte unterschiedlicher Art zu entwickeln. Der Schlüssel liegt darin, diese als Ganzes zu begreifen: ausgehend von einem soliden architektonischen Konzept, das einen Wert schafft und es uns ermöglicht, eine klare Immobilieninvestition zu visualisieren, bis hin zur endgültigen, detailreichen Ausführung. Montalbán 11 sollte ein Wahrzeichen seiner Gegend werden. Die Integration von Kunst in die Architektur war etwas, das wir in einem unserer Projekte schon immer umsetzen wollten.

Wann im Entwurfsprozess entstand die Idee der „sensorial box“ aus Farbe und Licht?

Wir wollten schon lange etwas einbringen, was an den Bauhaus-Geist des frühen 20. Jahrhunderts erinnert. Der Kontext von Montalbán 11 im Kunstviertel Madrids und in Nachbarschaft des Nationalmuseums für dekorative Künste, dem Prado und dem Museum Thyssen Bornemisza, war dann entscheidend. Für uns war es das richtige Projekt, um in der Stadt eine Vorreiterrolle bei der Verbindung von Kunst und Architektur zu übernehmen.

Wie kam es zu der Zusammenarbeit mit dem Künstler Carlos Cruz-Diez?

Es war nicht leicht, einen Künstler zu finden, der das Projekt ergänzt, nachdem wir uns für Farbe als Leitfaden der vertikalen wie horizontalen Bewegung im Gebäude entschieden hatten. Der inzwischen leider verstorbene Carlos Cruz-Diez schien uns perfekt zu passen, weil er als kinetischer Künstler, die Aufwertung der Farbe als Erfahrung an sich begründet hat. Vor allem seine Arbeit im Aufzug begeistert mich.

Ihr Projekt hat eine BREEAM Very-Good-Zertifizierung erhalten. Muss das der Anspruch heutigen Bauens sein und wie haben Sie diesen erreicht?

Es ist nicht einfach, bei der Generalsanierung eines denkmalgeschützten Gebäudes eine so hohe Zertifizierung zu erreichen. Da viele der BREEAM-Punkte bereits in der Projektphase umgesetzt werden müssen, war es von Anfang an unsere Priorität. Die Herkunft der Materialien, die passiven und aktiven Energiemaßnahmen sowie die Schaffung von Pflanzenoasen in den kleinen Innenhöfen haben dazu geführt, dass wir mit Montalbán 11 „Sehr gut“ erhalten haben. Bis heute ist das ein großer Mehrwert für die Immobilie.

Sie haben sich für ein Parksystem von WÖHR entschieden. Wie kalkuliert man für eine Luxusimmobilie wie Montalbán 11 den Parkplatzbedarf?



Montalbán 11 ist ein Luxusobjekt, Parkplätze waren deshalb eine Notwendigkeit. Die Ausführung war nicht einfach. Es war notwendig, die bestehende Struktur im Erdgeschoss abzustützen, um zeitgleich ober- und unterirdisch bauen zu können. Auch die Tiefe des Aushubs war städtebaulich begrenzt. Außerdem konnten wir nicht über die Grundstücksgrenzen hinausgehen. Aus diesen Gründen haben wir uns für WÖHR entschieden. Gemeinsam konnten wir die Durchführbarkeit analysieren und die Parkeinheiten optimieren. Schließlich sind wir auf die Zahl von 32 Stellplätzen gekommen, deren Aufteilung sich nach der Größe der Wohnungen richtet.

Produktinformationen

WÖHR Multiparker 740

Vollautomatische Hochregaltechnik, 2 Parkebenen mit je 4 Parkreihen, 32 Stellplätze, 360°-Drehvorrichtung für bequemes Ein- und Ausparken, Dauer Parkvorgang ca. 170 Sekunden, Bedienung per RFID-Chip, mit E-Ladestationen ausgestattet, Fahrzeuglänge max. 5,25 m, Fahrzeuggewicht 2,5 t



Lundgaard & Tranberg wurde 1985 in Kopenhagen von den Architekten Boje Lundgaard und Lene Tranberg gegründet. Das Unternehmen ist bekannt für seine Innovationsfähigkeit, Zusammenarbeit und Führungsstärke im Zusammenhang mit der Gestaltung und Realisierung von Gebäuden, Landschaften, Stadtplanungen und Produktdesign. Der Ansatz des Büros ist regional und kontextbezogen. Lundgaard & Tranberg sind geprägt von der nordischen Architekturtradition, in der Humanismus, Handwerkskunst und Vereinfachung als zentrale Werte gelten und Architektur eine bereichernde Beziehung mit Kultur, Licht und Landschaft eingeht.

gmp

Von Gerkan, Marg und Partner

(gmp) ist ein Architekturbüro mit Gründungssitz in Hamburg und Standorten weltweit. Mit seinem generalistischen Ansatz

und der Erfahrung aus über 50 Jahren realisiert es Projekte im Dialog mit den Auftraggebern und den beteiligten Planungsdisziplinen in jedem Maßstab und kulturellen Kontext, in jeder Planungsphase und auf allen Kontinenten. Die Bandbreite der Projekte reicht vom Wohnhaus bis zum Hochhaus, vom Stadion bis zum Konzertsaal, vom Bürobau bis zur Brücke, von der Türklinke bis zur Stadtplanung.

Porträtfotos: Architekten, Molior: Julian González



Gehl ist ein vernetztes Stadtplanungs- und Beratungsunternehmen mit Sitz in Kopenhagen, Dänemark, mit Büros in San Francisco und New York sowie einem globalen Netzwerk von Partnern. Es wurde im Jahr 2000 von Professor Jan Gehl und der Architektin Helle Søholt als Fortsetzung von Gehls Forschungen der vorherigen vier Jahrzehnte gegründet. Gehl besteht aus 150 Menschen mit Fachkenntnissen als urbane Veränderer, Daten- und Sozialwissenschaftler, Strateginnen und Designer, die in den Bereichen Architektur, Städtebau, Landschaftsarchitektur und Stadtplanung arbeiten und globale Trends mithilfe empirischer Analysen angehen, um soziales Verhalten zu entwerfen, das sinnvolle Veränderung vorantreibt.



Molior bietet eine Struktur für umfassendes Projektmanagement und Immobilienerwerb in den attraktivsten Gegenden Madrids. Das Büro hat sich auf die umfassende Sanierung von Denkmälern und denkmalgeschützten Gebäuden zur Wohnnutzung sowie auf die Gestaltung luxuriöser Einfamilienhäuser spezialisiert. In den letzten Jahren hat Molior auch große Wohnprojekte für Vermietungsunternehmen realisiert und dabei die komplette Entwicklung des Produkts übernommen: von der ersten Konzeption bis zur Verwaltung des endgültigen Hauses, einschließlich aller notwendigen Dienstleistungen.

Herausgeber

WÖHR Autoparksysteme GmbH
Ölgrabenstraße 14
71292 Frielzheim
woehr.de

Konzept

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

Redaktion

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

Lektorat

Christoph Tempel

Übersetzung

Ian Pepper
Beate Staib

Gestaltung

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





POWERING THE TRANSFORMATION OF URBAN SPACE.

Our space-saving modular parking systems are shaping the mobility of the future. And they're not just convenient for users; they're also sustainable and environmentally friendly.

Discover WÖHR



WIR VERDICHTEN PARKRAUM.

WÖHR Autoparksysteme GmbH | woehr.de