

---

**Chapultepec Uno, Mexiko-Stadt**  
Taller G, Mexiko-Stadt

**UP! Berlin**  
Jasper Architects,  
Gewers Pudewill, Berlin

**Apolonio Morales, Madrid**  
Luis de Pereda, Madrid

---

---

**05**

---

---

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

---



**Bauwelt** Special

---

# 05

---

## Parken<sup>3</sup>

Eine Kooperation von  
WÖHR Autoparksysteme GmbH  
und Bauwelt

---

**„Der öffentliche Raum ist ein Raum für soziale Kommunikation, er sollte nicht durch das Abstellen von Autos besetzt werden. Wir müssen mit öffentlichen Verkehrsnetzen, neuen Mobilitätskonzepten und urbaner Qualität die Weichen für die Transformation der Mobilität stellen.“**

**EDITORIAL**

- Eine neue Urbanität **3**  
Boris Schade-Bünsow, Marie Bruun Yde

**PROJEKTREPORTAGE UND INTERVIEW**

- Chapultepec Uno, Mexiko-Stadt** **4**  
Taller G, Mexiko-Stadt  
Moritz Osswald

**PROJEKTREPORTAGE**

- Radhaus, Heilbronn** **14**  
Marie Bruun Yde

**ZUKUNFT**

- Quartiers-Dock, München** **16**  
Heller Designstudio, Stuttgart  
Marco Eisenack

**PROJEKTREPORTAGE**

- UP! Berlin** **18**  
Jasper Architects, Gewers Pudewill, Berlin  
Christoph Tempel

**INTERVIEW**

- Apolonio Morales, Madrid** **24**  
Luis de Pereda, IEl, Madrid  
Marie Bruun Yde



## Eine neue Urbanität

Während die Kritik am Auto als urbaner Platzfresser zunimmt, steigt der Pkw-Bestand in Deutschland weiter an. Wir fahren also gerne Auto, sind aber von fahrenden und insbesondere ruhenden Autos gestört. Dass dies kein Widerspruch sein muss, zeigt Smart Parking. Die Verdichtung von einer maximalen Anzahl an Fahrzeugen auf engem Raum ist notwendig und angenehm. Intelligente Parksysteme reduzieren nicht nur den Platzbedarf, sondern auch die Zeit der Parkplatzsuche, den Verkehr und die Abgasbelastung. Da das Ein- und Aussteigen im Zufahrtsbereich des Parksystems passiert, werden auch die Erschließungswege im Inneren minimiert. Durch die Verlagerung von Stellplätzen in unterirdische und vertikale Systeme wird an der Oberfläche viel Platz frei, der für neue Zwecke umgewidmet werden kann.

Beispiele smarter Parklösungen demonstriert WÖHR in verschiedenen Städten: Der Wolkenkratzer Chapultepec Uno nutzt eine begrenzte Grundfläche im Zentrum von Mexiko-Stadt. Das Radhaus Heilbronn verzahnt Abstellanlage mit Mobilität. In Madrid verbindet Apolonio Morales energetische Sanierung mit mechanischem Parken. Und UP!, die Umnutzung eines DDR-Kaufhauses in Berlin, schafft einen neuen, belebten Mittelpunkt und trägt dabei zur Platz- und Quartiersbildung bei.

Parken ist nicht profan. Alltägliche, planungspraktische Elemente wie Parkräume und Radabstellanlagen sollten systematisch entworfen werden, um eine erwünschte Mobilitätskultur und attraktive Zentren zu fördern. Autos und Fahrräder verdichtet unterzubringen und damit dem städtischen Druck des ruhenden und bewegten Verkehrs entgegenzuwirken, bietet vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten in Richtung lebenswerte Stadt. Schließlich geht es um die Schaffung einer neuen Urbanität.

Boris Schade-Bünsow, Marie Bruun Yde

**Fotos (von oben nach unten):** Edgardo Contreras, Esspestudios, HG Esch,

Amparo Garrido

**Titelbild:** HG Esch

**Alle Fotos von Parksystemen in dieser Ausgabe:** WÖHR Autoparksysteme GmbH

# Gläserner Stift

Text **Moritz Osswald**  
Fotos **Edgardo Contreras**

## Chapultepec Uno, Mexiko-Stadt Taller G, Mexiko-Stadt

**M**exiko-Stadt fordert das tägliche Leben heraus: Luftverschmutzung, Lichtverschmutzung, Erdbeben, verstopfte Straßen, dazu die schiere Größe der 22-Millionen-Metropole. Wohn- und Parkflächen fehlen. Der neue Turm Chapultepec Uno beherbergt Büros, Wohnungen und Zimmer der Edel-Hotelmarke Ritz Carlton. Das Luxusbauwerk markiert die Grenze zwischen Megastadt und Ruheoase.



Aufgestiegen in das 60. Stockwerk und angekommen auf dem Heliport offenbart sich eine unglaubliche Sicht über den Bosque de Chapultepec, in etwa der Central Park von Mexiko-Stadt. Die Eröffnung von Chapultepec Uno steht kurz bevor – still und pandemiebedingt ohne große Feier. Auf den Fluren des neuen Wolkenkratzers erwarten die Besucher:innen edler türkischer Marmor und schwarze Granitwände, die eine moderne Lässigkeit betonen. Das vielleicht Überraschendste: die Ruhe. Der Lärm der vibrierenden Umgebung wird ausgesperrt. Die zweischalige Ganzglasfassade mit innen zirkulierender Luft sorgt außerdem dafür, dass keine thermische Energie verloren geht. Zudem trennen großzügige Terrassen auf jedem Stockwerk den Trubel der Großstadt von der Ruhe des Luxusobjekts. Über 4.000 Quadratmeter Terrassenfläche bietet der Turm.

Mit einer Lage an der emblematischen und geschichtsträchtigen Avenida Paseo de la Reforma wartet das Gebäude mit 241 Metern Höhe auf. Die Straße zieht sich 15 Kilometer durch die Stadt und verläuft entlang des Bosque de Chapultepec, der grünen Lunge von Mexiko-Stadt. Das Schloss Castillo de Chapultepec, das über der Grünanlage thront, war einst eine Militärakademie. Es fungierte ebenso als kaiserlicher wie als prä-



Hochwertige Materialien sind auf allen Ebenen wie hier in der Samos Bar zu finden.

sideraler Wohnsitz. Heute beherbergt das prunkvolle Schloss das Museo Nacional de Historia, das Nationale Geschichtsmuseum. Hier strömen sonntags Menschenmassen hinein, denn dann ist der Eintritt gratis.

### Maximierungsgedanke

Chapultepec Uno ist ein Mammutprojekt in einer Mammutstadt. Das Objekt wirkt wie ein Trennstrich zwischen Natur und Stadt, zwischen Ursprung und Zukunft. Was das Bauwerk von anderen Wolkenkratzern in der Zone unterscheidet? Die Aussicht, antwortet Architekt Salvador Nuñez. Der Blick auf Wald und Schloss ist nur eine der vielen Besonderheiten. Beeindruckender als die Aussicht ist jedoch der Maximierungsgedanke: Chapultepec bietet viel Platz auf wenig Raum. Von außen wirkt das Gebäude wie ein kompakter, schlanker Stift. Im Inneren offenbart sich jedoch eine Größe, die in einer so engen und gedrängten Metropole wie Mexiko-Stadt entspannend wirkt. Technologisch schafft der Turm eine Melange, in den baulichen Elementen steckt Globalisierung: Ingenieurskunst aus England, Aufzüge aus Finnland, die Fassade aus China und Mexiko.

### Tresor

Im Untergrund befindet sich das Parksystem von WÖHR. Über eine Rampe fahren die Nutzer:innen mit dem Auto nach unten. Der Schlüsselanhänger mit eingebautem RFID-Chip wird an den Schleusenpfosten gehalten, wonach ein kleiner Bildschirm die Kabinenummer anzeigt. Die Tür der Kabine öffnet sich und das Auto kann langsam auf den Stellplatz manövriert werden. Vier sogenannte Vorhang-Laser analysieren, ob das Fahrzeug optimal platziert wurde oder noch leichte Korrekturen vorgenommen werden müssen. Das ist wichtig, damit das vollautomatisierte System funktioniert.

Vor dem Verlassen der Kabine wird erinnert: Handbremse angezogen? Motor aus? Licht aus? Erst wenn alles von den Fahrer:innen

## Chapultepec bietet viel Platz auf wenig Raum.

Auf den Etagen 39 bis 47 bietet das Hotel Ritz-Carlton Suiten mit Terrassen und einem Panoramablick nach Südosten auf die mexikanische Hauptstadt.



bestätigt ist, initiiert das vollautomatische Parksystem den Prozess. Der Drehteller rangiert und transportiert das Auto von der ersten in eine der insgesamt zwölf unterirdischen Ebenen, in denen es geparkt wird. In 15 Sekunden ist alles vorbei, und der eigene Pkw ist in einer Art Tresor, an den niemand anderer herankommt. Pro Ebene ist Platz für 80 Fahrzeuge. Es herrscht konstante Bewegung. WÖHR hat auf ein „chaotisches System“ gesetzt. Hinter diesem Begriff verbirgt sich der Ansatz, den Nutzer:innen keine festen, sondern immer wechselnde Stellplätze für ihre Fahrzeuge zuzuweisen. Somit wird eine stete Dynamik sowie eine optimale Auslastung des Systems erzeugt.

Das intelligente, vollautomatische Parksystem ist eine Eigenentwicklung aus dem Hause WÖHR, sowohl was Hardware als auch Software angeht. Mehrere Tausend Sensoren stellen das Kernstück der Anlage dar. Sie helfen, die Fahrzeuge sicher auf eine Art Rollband zu verfrachten, von dem sie in die zugewiesene Parkbox transportiert werden. Wer sein Auto aus dem unterirdischen Parkhaus wieder abholen möchte, hält den Anhänger mit integriertem Chip in der Wartelobby an ein Display. In maximal drei Minuten steht das Fahrzeug bereit – dank des integrierten Drehtellers in Richtung Ausfahrt.

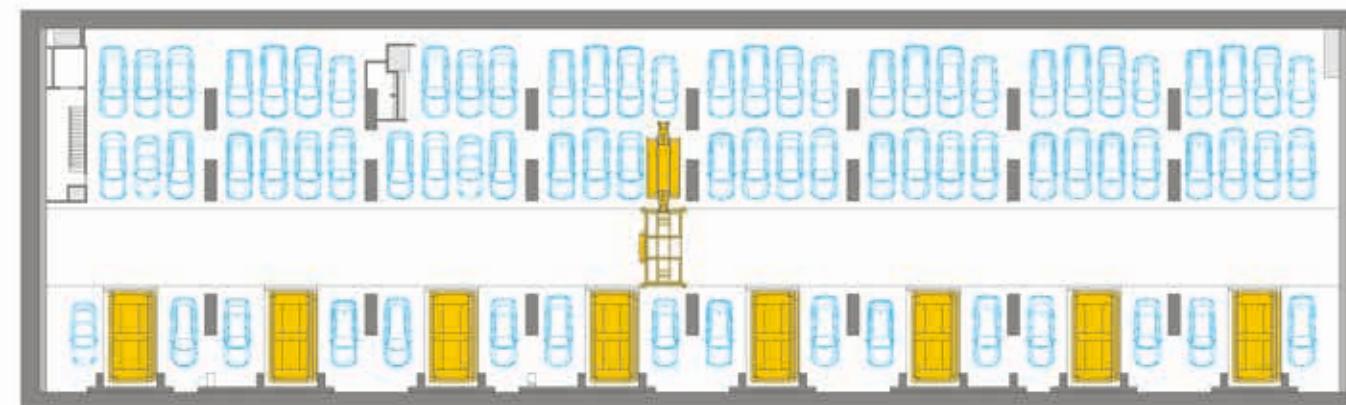
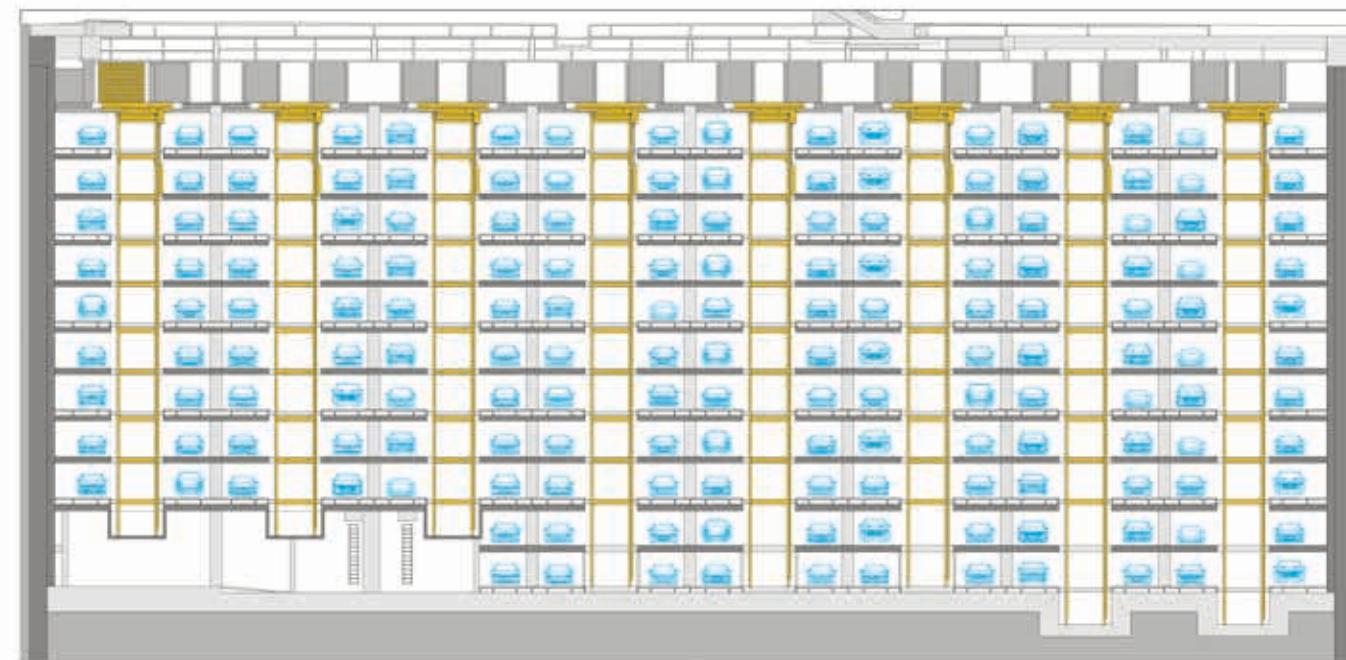


In den Übergabebereichen befinden sich seitliche Sensoren.  
Foto: Luis Sánchez Núñez de Cáceres

#### Produktinformationen

##### WÖHR Multiparker 750

424 Stellplätze im Hochregal, palettenloses System, 12 unterirdische Parkebenen, Bedienung über RFID-Chip, Länge 5,25 m, Breite 2,20 m, Höhe 2,00 m, Plattformbelastung 2.500 kg, Parkfläche gesamt 895 m<sup>2</sup>, Fläche pro Stellplatz 2,2 m<sup>2</sup>



# Leicht und transparent



## Taller G, Mexiko-Stadt

Interview **Moritz Osswald**  
Fotos **Edgardo Contreras**

**Z**ehn Jahre nahm die Planung, Konzeption und Konstruktion des Gebäudes Chapultepec Uno in Mexiko-Stadt in Anspruch. Architekt und Geschäftsführer von Taller G, Salvador Nuñez, erzählt vom Schaffen architektonischer Ikonen, von Erdbebensicherheit und der Beziehung zwischen Solitär und Stadt.

### Moritz Osswald: Wie ist Chapultepec Uno konzipiert?

**Salvador Nuñez:** Es handelt sich nicht nur um ein Hochhaus, sondern es ging vor allem darum, ein Gebäude zu schaffen, das als Grenze zwischen dem Wald von Chapultepec und dem Paseo de la Reforma dient, als Grenze zwischen Natur und städtischem Raum. Ein Gebäude mit absolut zeitgenössischem Charakter und einer avantgardistischen Vision, das Merkmale wie Leichtigkeit und Transparenz hervorhebt. Es soll somit zu einer Ikone von Mexiko-Stadt werden.

**Deutschland und Mexiko unterscheiden sich hinsichtlich der Architektur vor allem durch das Vorhandensein starker Erdbeben. Chapultepec Uno soll erdbebenresistent sein. Wie wird das erreicht?**

Der derzeitige Trend bei Gebäuden in Erdbebengebieten geht dahin, dass sich die Strukturen mit dem Erdbeben bewegen, um

einen Zusammenstoß der Kräfte zu vermeiden. Das war bei diesem Projekt nicht möglich, da wir sehr nahe am Torre Mayor liegen und nach Osten hin ausgerichtet sind. In Anbetracht dieser Nähe musste unsere Struktur sehr steif sein. Unser Tragwerk verfügt über ein System von Gegenluftöffnungen, das die durch Erdbeben verursachten Kräfte ableitet. Dabei handelt es sich um diagonale, unter Spannung stehende Metallstrukturen, welche die Säulen des Gebäudes alle drei Stockwerke miteinander verbinden und die Kräfte ins Erdgeschoss ableiten, wenn das Gebäude durch ein Erdbeben erschüttert wird.

Die Architektin Laure Nashed hob in Bezug auf die Geschichte der Architektur in Mexiko hervor, dass die Architekt:innen hierzulande hauptsächlich der Oberschicht gedient hätten. Das habe sich erst mit dem verheerenden Erdbeben 2017 geändert. Die Geschichte der Architektur ist eine Geschichte der Macht: Paläste, Kathedralen, Denkmäler. Wir Architekten müssen uns heute um Stadtplanung und Ausgewogenheit bemühen und alles gestalten können, vom einfachen Wohnhaus bis zum gemischt genutzten Gebäude. Jedes Problem wird zu einer besonderen Herausforderung. In einigen Fällen arbeiten wir mit konventionellen Systemen. In anderen erfordert es die Aufgabe, nach gewagteren Lösungen zu suchen, z.B. mit modernster Technologie, wie dem robotergestützten Parksystem des Chapultepec Uno.

### Was gibt das Gebäude der Stadt zurück?

Zum einen hat dieses Gebäude eine große Anzahl von Arbeitsplätzen für alle sozialen Schichten geschaffen. Zum anderen wird das Gebäude von den Bürger:innen als etwas angesehen, das auch ihnen gehört, denn das Gebäude stärkt das Zugehörigkeitsgefühl der Stadtbewohner:innen. Wenn Sie den Paseo de la Reforma entlanggehen und die Menschen beobachten, werden Sie sehen, dass Leute aus allen sozialen Schichten stehen bleiben und Fotos von dem Gebäude machen. Sie bleiben stehen, um es zu bewundern. So gesehen ist es ein städtischer Bestandteil.

# Auf kleinen Bau- plätzen muss man Hochhäuser errichten

## APS/WÖHR, Mexiko-Stadt

Interview **Moritz Osswald**

**D**ie Ingenieure **Frank Stockenberg** und **Javier Lachica** haben den Wolkenkratzer **Chapultepec Uno** mit einem vollautomatischen, unterirdischen Parksystem ausgestattet. Im Interview erklären sie, wie man in Mexiko-Stadt den begrenzten Parkraum optimal nutzt und warum robotergestützte Systeme dafür besonders geeignet sind.

**Moritz Osswald:** Wie lässt sich in einer so dicht besiedelten Metropole wie Mexiko-Stadt der knapp verfügbare Parkraum intelligent nutzen?

**Frank Stockenberg:** In Mexiko-Stadt steht nicht mehr viel Fläche zur Verfügung. Infolgedessen muss man auf kleinen Bauplätzen Hochhäuser errichten, um einen Mehrwert im Verhältnis

zu den Grundkosten eines Bauplatzes zu erzielen. Denn die Kosten hier sind horrend. Um ein Gebäude dieser Höhe zu errichten, ist der intelligenteste Ansatz, ein Parkhaus zu bauen, das über ein robotergestütztes Parksystem verfügt.

### Was bietet dieses Parksystem an?

**Javier Lachica:** Es gibt drei Variablen, die es ermöglichen, dass die Systeme eine praktikable Lösung darstellen: die Größe des Grundstücks, die zulässige Dichte und die Geometrie. Wenn man Grundstücke hat, auf denen man laut gesetzlicher Vorgaben mit höherer Dichte bauen darf, so muss man auch eine bestimmte Anzahl an Parkplätzen anbieten. Die hängen von der Anzahl der zu verkaufenden Einheiten oder der zu vermietenden Quadratmeter ab – ganz gleich, ob es sich dabei um Büros, Hotels oder eine gewerbliche Nutzung der Fläche handelt. Vollautomatische Systeme bringen eine viel strengere Geometrie als konventionelle Parksysteme mit sich, doch aufgrund der Effizienz ihres Designs können sie den Raum optimieren.

### Sind unterirdische Parksysteme in Städten also die Zukunft?

**Frank Stockenberg:** In vielen Ländern der Welt ist das bereits die Gegenwart. Hier in Mexiko-Stadt etwa haben wir bereits mehrere dieser Systeme.

**Javier Lachica:** Es kommt darauf an, wie sich das Automobil und das Verhalten der Menschen dahingehend zukünftig entwickeln werden. Wenn sich beispielsweise die Idee des Carsharings durchsetzen sollte, dann wird der Bedarf an Parkplätzen in den Städten weniger relevant.

### Das Parksystem für Chapultepec Uno ist das größte, das WÖHR konstruiert hat.

**Javier Lachica:** WÖHR hat in der Vergangenheit bereits ähnliche, unabhängige Systeme entwickelt. Aber als einzelnes, einheitliches System ist es das größte, das weltweit gebaut wurde. Sowohl von WÖHR Deutschland als auch von APS hier in Mexiko. Wenn man es sieht, dann transzendiert die Schönheit all die Hindernisse und Herausforderungen.

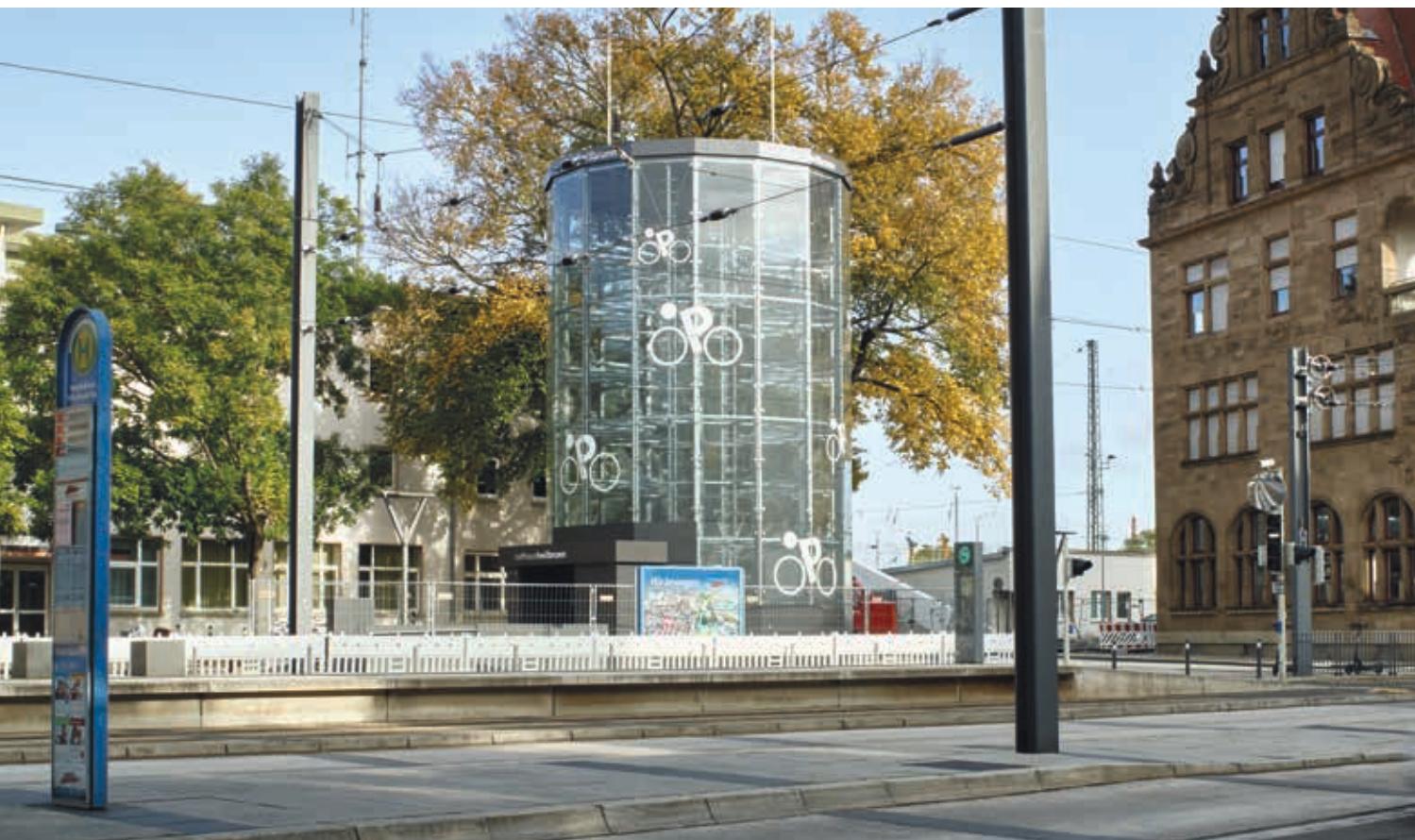


Der Übergabebereich ist ein gemeinsamer Parkplatz für alle. Die großen Dimensionen und die Transparenz des Glases sichern einen komfortablen Raum für Ankunft und Abfahrt.  
Foto: Luis Sánchez Núñez de Cáceres

# Radstapelhaus

Text **Marie Bruun Yde**

Foto **Esspestudios**



**M**it vollautomatisiertem Fahrradparken bekommen Fahrräder eine Adresse, während viel Platz eingespart wird. Das Radhaus Heilbronn macht das Radparken, und damit das Radfahren, entspannt. Solche Fahrradhäuser sind in Deutschland noch selten.

Wer für hochfrequentierte Orte kein Konzept für das Radabstellen hat, produziert oft Fahrradfriedhöfe. Einfache und flexible Abstellmöglichkeiten hingegen unterstützen den Umstieg aufs Fahrrad. Eine weitere Strategie zur Förderung des Radverkehrs ist die Investition in die Kombination von Radeln und Bahnreisen.

Schon mit der BUGA 2019 bewies Heilbronn, dass es urban orientiert ist und dass sich verschiedene Nutzungen in multifunktionalen Konzepten in die Stadt am Neckar integrieren lassen. Auch als Fahrradstadt markiert die kleine Großstadt sich jetzt auf der Landkarte. Mit einem Radverkehrsanteil von acht Prozent bewegt sich Heilbronn im Bundesdurchschnitt, die Stadt hat jedoch das Potenzial nach oben erkannt. Eine neue Fuß- und Radwegbrücke über die Gleisanlagen des Hauptbahnhofs von arch22 sowie das Radhaus Heilbronn sind Maßnahmen, die grüne Mobilität fördern.

Das Radhaus von WÖHR steht sichtbar am östlichen Ende des Bahnhofsvorplatzes. Die transparente Kleinstruktur sagt, was sie ist: ein Parkhaus für Fahrräder, vertikal gestapelt. 122 Stellplätze auf acht Ebenen bieten Fahrrädern Platz hinter verschlossenem Tor. Es gibt drei Bedienungsmöglichkeiten – Chip, online oder per Karte – außerdem Tarife sowohl für Spontan- als auch für Dauernutzer:innen. Das Rad fährt nach oben, das Tor schließt wieder und ab zum Zug. Weitere Vorteile sind nicht nur der Witterungs- und Diebstahlschutz, sondern vor allem die Minimierung des Platzbedarfes. Der Turm nimmt nur ca. 50 Quadratmeter Fläche in Anspruch, der Platz um ihn herum bleibt frei. Die Glasfassade bezieht sich auf die benachbarte, glasüberdachte Bushaltestelle. Dabei kommt mit der vollflächigen

Transparenz die Freude am Ingenieurbauwerk ebenso zum Ausdruck wie die Ästhetik der bunten Fahrräder. So wirkt der Turm auch städtebaulich integriert und nahbar.

Reichen 122 Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof für eine 126.000-Einwohner-Stadt aus? Hoffentlich nicht, hoffentlich fahren viel mehr Menschen mit dem Rad zum Bahnhof. Aber das Radhaus hat einen fahrradinfrastrukturellen Leuchtturmwert, es signalisiert, dass Radfahrende in Heilbronn ernst genommen werden.

**Das Radhaus hat einen fahrradinfrastrukturellen Leuchtturmwert, es signalisiert, dass Radfahrende in Heilbronn ernst genommen werden.**

Mit der zunehmenden Fahrradnutzung wächst der Bedarf an innovativen Parkkonzepten, die das Fahrrad im Stadtbild integrieren.

# Vielfalt statt Parkplätze

Text **Marco Eisenack**  
Illustration **Heller Designstudio + Partner**

## Quartiers-Dock, München Heller Designstudio, Stuttgart

**D**as neue Quartiers-Dock von Heller Designstudio macht das Parkhaus zum Pulsgeber des Quartiers. Programmiert mit verschiedenen Nutzungen schafft das modulare Gebäudesystem auch in Neubaugebieten und am Stadtrand Qualitäten des urbanen Lebens.

Wenn wir in unseren dichter werdenden Städten mehr Platz für umweltfreundliche Mobilität und mehr Grün für klimaresiliente Quartiere schaffen wollen, stehen Parkplätze ganz oben auf der Streichliste. Mit dem von Marcel Heller im Auftrag von

WÖHR entwickelten Konzept des Quartiers-Docks verschwinden Parkplätze aus dem öffentlichen Raum und werden zum „Ankernutzer“ einer Immobilie, die darüber hinaus Platz für alle Nutzungen bietet, die in einem Quartier gebraucht und in Neubaugebieten oft vermisst werden: belebte Erdgeschossflächen, Platz für Jugendliche, Raum für Kreativität, Freiflächen auf dem Dach, Sportangebote, Abendveranstaltungen und vieles mehr.

Bei der Präsentation auf der IAA mobility im September 2021 in München wurde das Quartiers-Dock als neues nachhaltiges Mobilitätskonzept vorgestellt, das die Grundlage für bessere Wohnquartiere legen kann. „Das Narrativ des Parkraums wird hier umgedreht“, erklärt Marcel Heller. „Es geht nicht mehr darum, die Autos möglichst unsichtbar irgendwo zu isolieren. Es geht darum, das Bedürfnis nach Mobilität zum Motor eines Quartiers zu machen. So entsteht Potenzial für weitere Nutzungen.“ Heller hat auf Basis der vollautomatischen Parksysteme in Kombination mit weiteren Nutzungsbausteinen ein modulares Gebäude konzipiert, das vom Erdgeschoss bis zur Dachterrasse additiv genutzt wird.

### Mobilitätsbedürfnisse verändern sich

Laut Umweltbundesamt hat der Autoverkehr zwischen 1995 und 2019 um mehr als 20 Prozent zugenommen. Die Kohlendioxid-Emissionen des Pkw-Verkehrs sind im gleichen Zeitraum um 5,1 Prozent angestiegen. Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, müsste der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den kommenden zehn Jahren allein im Verkehr um mehr als ein Drittel abnehmen. Nur wenn wir unsere Mobilität neu denken, können wir das Klimaabkommen einhalten.

Heller ist überzeugt, dass unsere Mobilität diverser wird: Fahrrad, E-Bike, Lastenrad, E-Motorroller, E-Scooter und E-Auto. Je nach Anlass, Wetter und Tageszeit werden wir künftig ein anderes Verkehrsmittel wählen. „Die Menschen in den Städten wissen es

Das Konzept des Quartiers-Docks schlägt vor, Smart Parking besser in der Stadt zu integrieren und mit weiteren Funktionen stärker zu verknüpfen.



schon heute zu schätzen, dass sie Fahrzeuge teilen können. Darum brauchen wir Mobilitäts-Hubs“, so Heller. Das Quartiers-Dock macht Mobilitätsangebote so attraktiv, dass die Menschen sich kein eigenes Auto mehr anschaffen müssen. Und dennoch mobiler sind als zuvor, weil die App auf dem Handy bessere Lösungen bietet als der Autoschlüssel in der Tasche.

Gerade in der Nutzerfreundlichkeit steckt nach Meinung von Beobachtenden viel Potenzial des Quartiers-Docks. Mit dem integrierten automatischen Parksysteem „Parksafe“ von WÖHR werden Fahrräder und Autos platzsparend gestapelt und fahren bei Abruf schnell per Lift Richtung Gehsteig. Die Nutzenden warten im hellen, sicheren öffentlichen Raum. Keine Treppen, keine dunklen Tiefgaragen. Durch das automatische Parksysteem werden rund 60 Prozent weniger Parkfläche gegenüber einer konventionellen Garage benötigt.

### Flächen sparen und anders nutzen

Mit modularer Bauweise das öffentliche Leben zu integrieren, ist die Leitidee hinter dem Konzept des WÖHR Quartiers-Docks: von Gastronomie, Einzelhandel, Fitnessstudios und Kinos über Kitas und Jugendzentren bis hin zu Boulderwänden im Außenbereich und Urban Gardening auf dem Dach sind vielfältige Nutzungen denkbar. Durch die Lage am Eingang zu einem Wohngebiet könnte der Hub wie ein Hafen wirken, an dem Nutzende abfahren und andocken. Zugleich würde das Gebäude als Lärmschutz zur Straße dienen und Nutzungen versammeln, die innerhalb des Wohngebiets eher ungern gesehen werden.

Das Quartiers-Dock versteht sich als optimierte Benutzeroberfläche für zukunftsfähige Quartiere. Besonders gut kommt bei den Vertreter:innen aus Stadtpolitik, Verwaltung und der Zivilgesellschaft an, dass das Quartiers-Dock als Baukastensystem gemäß des Cradle-to-Cradle-Prinzips aus wiederverwertbarem Metall konzipiert ist. Auch wenn diese Zukunft irgendwann wieder Vergangenheit sein wird, kann man also weiter auf sie bauen.



---

# Kaufhaus wird Bürokristall

Text **Christoph Tempel**  
Fotos **HG Esch**

---

**UP! Berlin**  
**Jasper Architects,**  
**Gewers Pudewill, Berlin**

**H**inter dem Berliner Ostbahnhof wurde das Centrum Warenhaus aus DDR-Zeiten sorgsam in ein hochmodernes Bürogebäude transformiert.

In Berlin-Friedrichshain, ein wenig abseits von der Media-Spree, wurde ein Bürogebäude fertiggestellt und von den ersten beiden Mietparteien, dem Onlinemodehändler Zalando und dem Zahlungsdienstleister SumUp bezogen. Diese Meldung scheint recht lapidar angesichts der Vielzahl von Büroneubauten, die im Bereich zwischen Warschauer Brücke und Ostbahnhof in den letzten Jahren vor allem von Zalando errichtet und bezogen wurden. Doch hier hinterm Ostbahnhof wurde kein Neubau aus dem Boden gestampft, sondern ein moribundes Bestandsgebäude sorgsam in etwas lebendiges Neues verwandelt.

Ausgangspunkt dieser gelungenen Revitalisierung war das 1979 eröffnete, damals hochmoderne Centrum Warenhaus in dem von Plattenbauten dominierten Stadtgefüge im Rücken des drittgrößten Bahnhofs Berlins. Dabei handelte es sich um einen sechsstöckigen quadratischen Solitär von 80 Metern Kantenlänge, der trotz eines Kolonnadengangs mit Schaufenstern im Erdgeschoss eher warenhaustypisch verschlossen war. Die Wende, ständige Besitzerwechsel und der langsame Niedergang der innerstädtischen Kaufhauskultur brachten 2016 das Ende.

Vorläufiger Schlusspunkt der Wiederbelebung ist ein hochmodernes, transparentes Bürogebäude mit vier tiefen Einschnitten in der Gebäudehülle und 78 unterschiedlich großen Terrassen. UP! will der neunstöckige Bau genannt werden, der abends in den recht heterogenen Stadtraum ausstrahlt wie ein Kristall. Oben auf thront eine gigantische Dachterrasse, die leider nur für die Mitarbeiter:innen zugänglich ist.

### Im Stadtraum integriert

Es ist das Verdienst von Martin Jasper, die schiere Größe des Baus so aufbereitet zu haben, dass ein ansprechendes, in den Stadtraum integriertes Gebäude daraus wurde. Schon das Entwurfsmodell des aus Buenos Aires stammenden Architekten zeigt die geplante Vorgehensweise auf: Anstatt einen Innen-

hof zu errichten, schneidet Jasper den Kubus an allen vier Seiten unterschiedlich tief ein und bringt dadurch Licht in die mit 5,40 Metern sehr hohen Regelgeschosse des tiefen Baukörpers. Die „Voids“ oder „Canyons“ genannten Einschnitte versieht er mit gestaffelten Terrassen, die das Fassadenbild beleben. Zwei auf den Bestand gestapelte Staffelgeschosse gleichen die verlorenen Flächen aus.

Umgesetzt hat Jasper den Entwurf auf Wunsch des Bauherrn SIGNA schließlich gemeinsam mit dem zweitplatzierten, in Berlin ansässigen Büro Gewers Pudewill, das auch die Generalplanung übernahm. Was sich so einfach anhört – heraus-schneiden, obendrauf stapeln und mit einer transparenten Fassade versehen – gestaltete sich jedoch schwieriger als vorgestellt. Vor allem die zu gewährleistende Standfestigkeit während der Abbrucharbeiten stellte eine Herausforderung dar, die die Tragwerksplaner von Bollinger und Grohmann u.a. mithilfe moderner Klebebewehrungen bewältigen konnten. Ein neuer, zentral angeordneter, fünfter Erschließungskern führt zur verbesserten Erschließung der Geschosse. Schräge Sichtbetonstützen entlang der Voids sichern die Standfestigkeit des Endzustands, zeichnen für alle sichtbar den herrschenden Kräfteverlauf nach und beleben das Bild des sehr weiten Stützenrasters von 12 mal 12 Metern. Das Raster verleiht dem Bau eine industrielle Anmutung, die auch von der Rauheit des Skeletts und den darin eingeschriebenen historischen Spuren lebt.

### Belebte Fassade

Das von Zalando entwickelte Farbkonzept verteilt 15 Farbtöne pro Etage auf die Böden und Teeküchen. Kleinere Einbauten in und um die vier alten Erschließungskerne bewahren den großzügigen Raum und fügen sich harmonisch in das große Ganze ein. Hier befinden sich Besprechungsräume. 500 Deckensegel pro Etage sorgen für gute Akustik und verdecken die notwendige Haustechnik.

Die hoch artifizielle Elementfassade schließt den Bau mit raumhohen Fenstern nach außen ab. Im Vergleich zu herkömmlichen Büroneubauten sind die Scheibenabmessungen größer und mussten in der Planung von Beginn an berücksichtigt werden. Der regelmäßige Wechsel von transparenten und geschlossenen Elementen mit schmalen Lüftungsflügeln schafft ein belebtes Fassadenbild, das durch das sichtbare Tragwerk und die im Gebäude arbeitenden Menschen noch lebendiger wird.

An Sonnentagen reflektiert die Fassade alle Farben, gegen Novembergrau und Umgebungstristesse aus großen Parkplätzen, lieblos gestaltetem öffentlichem Grün, temporären Marktständen und verwaisten Imbissbuden, kommt jedoch auch sie nicht an. Und doch gibt das gläserne UP! der Stadt an dieser Stelle optisch Halt. Sind erst alle Läden im Erdgeschoss vermietet, kann es vielleicht auch der Rolle als Nahversorger gerecht werden. Die nach allen Seiten ausgerichteten, hohen Ladenlokale warten auf Gastronomie und Einzelhandel.

**Das gläserne UP! gibt der Stadt an dieser Stelle optisch Halt. Sind erst alle Läden im Erdgeschoss vermietet, kann es vielleicht auch der Rolle als Nahversorger gerecht werden.**

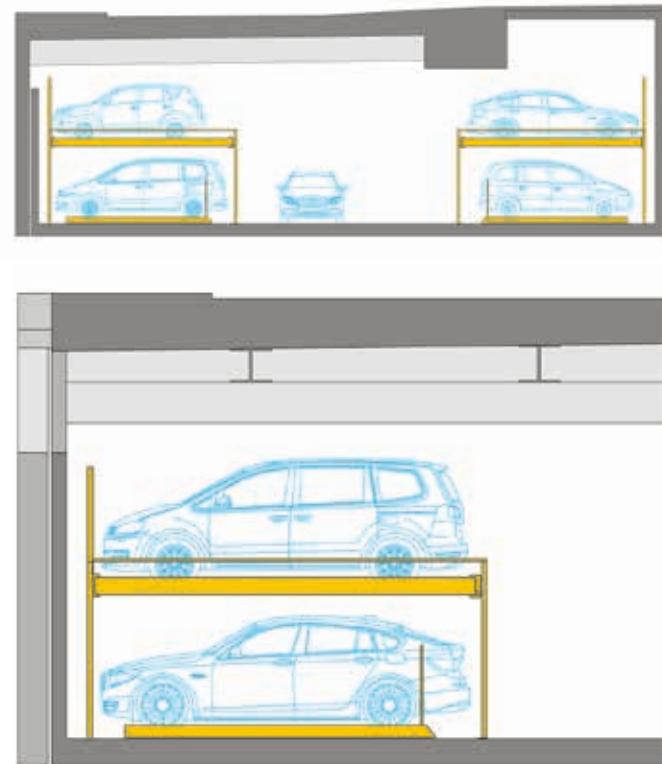
UP! hebt sich sorgsam saniert von vielen gesichtslosen Neubauten in Berlin-Friedrichshain ab.



### Aufenthaltsqualität statt Parkplatzbrachen

300 Stellplätze mit Bügeln sorgen in einem zentralen Raum im Erdgeschoss für das entspannte Ende einer Fahrradfahrt zur Arbeit. Sie werden um 100 Autostellplätze in der Tiefgarage ergänzt. Zwei Aufzüge sorgen für den platzsparenden Transport ins Untergeschoss, wo das halbautomatische Parksystem Combilift 551 von WÖHR ebenso zügiges wie komfortables Parken auf zwei Ebenen sicherstellt. Qualität und Zuverlässigkeit waren die ausschlaggebenden Kriterien für die Architekten, sich angesichts der Komplexität der vorgegebenen Raumverhältnisse für ein Produkt aus dem Hause WÖHR zu entscheiden. Außerdem verfügten sie schon über positive Erfahrungen anderer Bauprojekte, bei denen sie WÖHR zum Einsatz brachten. Dass nur zehn Prozent der Stellplätze für das Laden von E-Autos ausgerüstet wurden, ist aus Sicht der Architekten heute wohl eine zu kleine Zahl – die Zeiten ändern sich. Wie im ganzen Haus prallen alte und neue Schichten auch in der Tiefgarage aufeinander: „Kraftfahrer verbleiben beim KFZ“ und „Motor abstellen“, steht auf dem großen Betonunterzug aus den Siebzigerjahren unter dem einige der neuen Parkboxen stehen.

Wenn die Parkplatzbrachen in naher Zukunft hoffentlich verschwunden sein werden und mit dem Neubau einer Schule und des neuen Bezirksrathauses urbanes Leben einzieht, wird aus dem heterogenen Stadtgefüge hinter dem Ostbahnhof wieder ein Quartier mit Aufenthaltsqualitäten. Das gläserne UP! nimmt hier die Rolle eines Vorreiters ein, der auch in Sachen Nachhaltigkeit Maßstäbe setzt. Alleine das Tragskelett nicht abzureißen, sondern zu ertüchtigen hat zu einer Einsparung eines Äquivalents von 8.000–10.000 Tonnen CO<sub>2</sub> geführt. Die schiere Größe der Etagen, deren lichte Höhe und die hohe Traglast lassen auch andere Nutzungen als die von Büros zu. Das UP! ist also gewappnet, sollte sich das Arbeitsleben zukünftig weiter in Richtung Homeoffice entwickeln.



#### Produktinformationen

##### 5 x WÖHR Combilift 551

Bedienung über RFID-Chip, Fahrzeuglänge max. 500 cm, Fahrzeughöhen 175 und 200 cm, Plattformbelastung 2.000 kg, Plattformbreiten 240 und 250 cm, 69 Stellplätze



Der Combilift ermöglicht auf kleinster Grundfläche Stellplätze auf zwei Ebenen.

---

# Automatische Parksysteme sind ein wirkungsvolles Instrument zur Umgestaltung des städtischen Raums

---

**Luis de Pereda, IEI, Madrid**

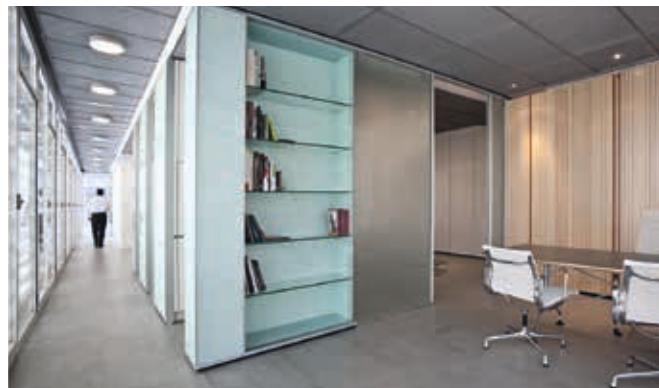
Interview **Marie Bruun Yde**  
Fotos **Amparo Garrido**



Im Januar erhielt das umgebaute Bürogebäude Apolonio Morales 29 in Madrid die Green-Building-Zertifizierung LEED Platinum. Eines der wichtigsten Effizienzmerkmale des Gebäudes ist die Integration von Parksystem und Geothermieanlage. Der Architekt Luis de Pereda vom Instituto Europeo de Innovación spricht über das Potenzial intelligenter Parksysteme, die nicht nur den urbanen Fußabdruck von Autos minimieren, sondern auch mit erneuerbaren Energien und Multimodalität kombiniert werden können.

**Herr Pereda, Sie haben das Gebäude Apolonio Morales 29 als neuen Hauptsitz für das Bauunternehmen F. Molina umgebaut. Was für eine Art von Gebäude war es denn vorher?**

Das ursprüngliche Gebäude wurde in den 1980er Jahren gebaut. Es hatte eine geschlossene Fassade, keine Interaktion mit der Außenwelt, schlechte Belüftung, kein natürliches Licht und keine Nutzung der Sonnenenergie. Außerdem wurde ein großer Teil des Raums von technischen Anlagen eingenommen, um die Energieprobleme zu kompensieren, was letztlich zu einem hohen Energieverbrauch führte. Das Gebäude hatte keine richtigen Parkplätze, sondern nur einen Hinterhof unter Straßenniveau, der mit wild durcheinander geparkten Autos gefüllt war.



Durch die Verlegung von Treppen und Technikbereichen und die Freilegung von Räumen, die durch veraltete Haustechnik verbaut waren, wurden Luft, Licht und Sichtachsen geschaffen.



**Wie haben Sie das geändert?**

Wir haben die ursprüngliche Gebäudestruktur freigelegt und es geschafft, 95 Prozent davon zu erhalten, das heißt 80 Prozent der Gesamtmasse des Gebäudes. Die Fassade wurde komplett umgestaltet und für Sonne und Luft geöffnet. Um die Parkplatzproblematik zu lösen, haben wir ein unterirdisches mechanisches Parksystem für 14 Autos eingerichtet. Gleichzeitig haben wir eine geothermische Anlage in das Parksystem integriert. Über zwei geothermische Wärmepumpen wird Energie in das Gebäude geleitet. Das Ergebnis ist eine höhere Qualität des Bioklimas und ein Energieverbrauch, der weit unter dem Durchschnitt von Bürogebäuden liegt.

**Warum haben Sie sich für ein automatisches Parksystem entschieden?**

Wir wollten die Fläche frei und unverbaut halten. Mechanische Parksysteme haben einen geringen Platzbedarf und sind ein wirkungsvolles Instrument zur Umgestaltung des städtischen Raums. Unser lokales Unternehmen SAS hat das Parken und die Energieversorgung miteinander verknüpft, indem es sein Know-how und seine Expertise auf dem Gebiet der Integration von Wärmeenergie und Ladestationen in Parksystemen einbrachte. Unser Partner WÖHR lieferte dazu die ausgefeilte Maschinenbau-Technologie. Wir haben festgestellt, dass das automatische Parken einen Mehrwert bieten kann. Der Wärmeaustausch ist nur eine Komponente, wir haben auch einen Wassertank für den Abwasser-Energieaustausch eingebaut.



Das Autoparksystem wird unsichtbar in den Boden versenkt, die waagerechten unterirdischen Plattformen sind erst beim Anheben für den Ein- oder Ausparkvorgang sichtbar. Die Deckelplatte kann individuell der Umgebung angepasst werden.

**Welche weiteren neuen Perspektiven für automatische Parksysteme und die urbane Mobilität der Zukunft sehen Sie?**

Der öffentliche Raum ist ein Raum für soziale Kommunikation, er sollte nicht durch das Abstellen von Autos besetzt bzw. untergenutzt werden. Aber wir brauchen durchaus individuelle Mobilität. Wir müssen mit öffentlichen Verkehrsnetzen, neuen Mobilitätskonzepten und urbaner Qualität die Weichen für die Transformation der Mobilität stellen. Heute werden mechanische Parksysteme bereits zu multimodalen Parksystemen auch für Fahrräder, Elektromotorräder, gemeinsam genutzte Fahrzeuge und Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgebaut. Dies kann zum Übergang vom individuellen Parken zur gemeinsamen Mobilität und Vernetzung beitragen. Parallel dazu muss sich die Mobilitätsmentalität ändern. Der private

Besitz von Autos als Zeichen des persönlichen Wohlstands wird durch Carsharing ersetzt. Die Technologie ist Teil dieser Entwicklung.

#### Produktinformationen

2 x WÖHR Parklift 463 D 2,0, 1 x WÖHR Parklift 462 E 2,0  
Fahrzeuginnenlänge max. 500 cm, Fahrzeughöhen 175 und 200 cm, 12 Universal-Standsäulen für E-Laden, Plattformbelastung 2.000 kg, 14 Stellplätze



**Gewers Pudewill** wurde 2008 von Georg Gewers und Henry Pudewill gegründet, der Sitz ist in Berlin. Das Büro bearbeitet unterschiedliche Entwurfs-, Architektur- und städtebauliche Aufgaben von Wohnungs-

Büro- und Kulturbauten über Labor- und Industriebau bis hin zu Masterplänen für Hochschulen und Industriestandorte. Entscheidend für die Entwürfe ist die individuelle Rolle, die ein Gebäude an seinem speziellen Ort einnehmen kann.



Das **Heller Designstudio** ist ein kreatives Büro aus Stuttgart und Shanghai, das weltweit Architektur für Marken entwickelt. Als konzeptionelle Berater und Architekten entwerfen und positionieren sie

Architektur, Innenräume und digitale Informationen in einem Gesamtkontext und beginnen die Arbeit am liebsten am Nullpunkt. Hochwertige 3D-Visualisierungen begleiten dabei jedes Projekt von Beginn an, um eine optimale Entscheidungsgrundlage zu bieten. Die Projekte reichen von Showrooms, Ausstellungen, Messen, Hotels bis zu New-Work-Arbeitsumgebungen.



Das Architekturstudio **Jasper Architects** wurde 2008 von Martin Jasper gegründet und hat Niederlassungen in Berlin, Buenos Aires und Wien. Die kulturübergreifende und flexible Arbeitsweise trägt viel zum

Charakter des Büros bei. Das Portfolio reicht von Innenarchitektur über den Objektbau bis zur Stadtplanung. Jasper Architects entwerfen und planen Bauten mit einer starken Identität, die sich auf das Lokale beziehen und das Globale im Blick haben.



**Taller G** ist ein führendes Architekturbüro, das auf der Grundlage einer 30-jährigen Zusammenarbeit mit KMD-Architekten, den Gründungsmitgliedern des lateinamerikanischen Büros, aufgebaut ist.

Diese Führung gründete 2012 ein neues Unternehmen mit Fokus auf Lateinamerika. Mit mehr als 20 Jahren Erfahrung in der Gestaltung von Arbeitsplätzen für internationale Unternehmen hat Taller G Projekte in einer Vielzahl von Regionen Lateinamerikas realisiert, darunter Mexiko, El Salvador, Costa Rica, Panama, Kolumbien, Brasilien und Argentinien.



Das **Instituto Europeo de Innovación** arbeitet in den Bereichen Architektur, Stadtplanung, Ingenieurwesen, Industriedesign, Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Mobilität. Das IEI fungiert als Projektintegrator innerhalb eines Netzwerks von Partnerunternehmen

und bietet individuelle, kontextbezogene Beratungsdienste für komplexe Projekte mit dem Ziel sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Effizienz. Das multidisziplinäre Institut hat bereits Projekte auf der ganzen Welt ausgeführt.

Porträtfotos: Architekten

#### Herausgeber

WÖHR Autoparksysteme GmbH  
Ölgrabenstr. 14  
71292 Frieolzheim  
woehr.de

#### Konzept

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

#### Redaktion

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

#### Lektorat

Christoph Tempel

#### Übersetzung

Beate Staib

#### Gestaltung

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



# WE ARE THE POWERFUL TOOL FOR TRANSFORMING URBAN SPACE.

We transform the mobility of the future, with our parking systems. Our systems are:  
Modular and compact. Sustainable and environmentally friendly. Comfortable for people.  
Our systems are WÖHR.



WIR VERDICHTEN PARKRAUM.

WÖHR Autoparksysteme GmbH | [woehr.de](http://woehr.de)