1. RUNDGANG

Architektur:
Bergstermann + Dutczak Architekten Ingenieure GmbH, Dortmund

Verfasser*in:
Michael Schwarze

Mitarbeiter*innen:
Paula Anca, Dennis Hartung

Tragwerksplanung:
construct.ING Partnerschaftgesellschaft Beratender Ingenieure Dinstühler Schneider Wiemann mbB, Dortmund

Verfasser*in:
Mathias Wiemann

Mitarbeiter*innen:
Britta Kalameya, Ralf Schadlawski

Sonstige Fachingenieure:
Raum- und Verkehrsplanung: Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH, Dortmund
Thomas Mattner

Auszug aus dem Erläuterungsbericht (Verfasser)

Planungsansatz
Mit dem Konzept der Aufstockung des Versorgungszentrums mit dem Parkhaus legt das UKM den grundlegenden Baustein zum strukturellen Umbau auf dem Gelände. Ein wichtiger Baustein zur Lösung dieser Aufgabe ist eine kompakte und nutzerfreundliche Erreichbarkeit der Parkebenen. Dies wird durch drei wesentliche Planungsgrundlagen erreicht:

1. Eine flache Rampe anstelle einer Spindel über alle Ebenen stellt ein geringeres Hindernis für Autofahrer dar und ist wesentlich nutzerfreundlicher, besonders wenn es schnell gehen muss.

2. Die Ausbildung der Rampe als Brücke im Bereich des Vorplatzes macht diese unabhängig von der Logistik. Die Rampe kann näher an das Gebäude heranrücken. Die bestehende Größe des Ladehofes bleibt erhalten und das erforderliche Mindestmaß von 6,00m lichter Höhe ist gegeben.

3. Die Nutzung des nördlichen halboffenen Innenhofes im Bestand ab Ebene 06 reduziert die Höhe der vorgelagerten Erschließung.

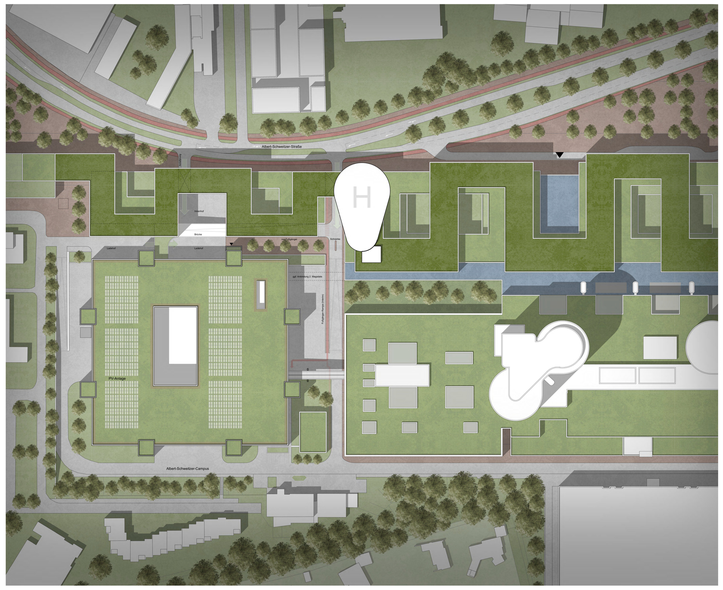
Dieser straffe Ansatz schafft Möglichkeit für Freiräume: Freiräume für die nichtmotorisierte Mobilität, Freiräume für qualitätvollen Aufenthalt und Freiräume für die Erweiterung der Klinikflächen mit einem größeren städtebaulichen Volumen. Der Masterplan von Ingenhoven Architects kann wie geplant umgesetzt werden. Der Grundbaukörper endet vor der Rampe, die „Schlange" kragt aus und überdeckt diese.

Erreichbarkeit
Für ankommende Autofahrer dienen Sichtbeziehungen der Orientierung. Die Einfahrt für PKW ist nahe am zukünftigen Haupteingang an der Albert-Schweizer-Straße gelegen und vor dem Abbiegen auf die Rampe nimmt der Ankommende die Brücke zur Magistrale wahr.

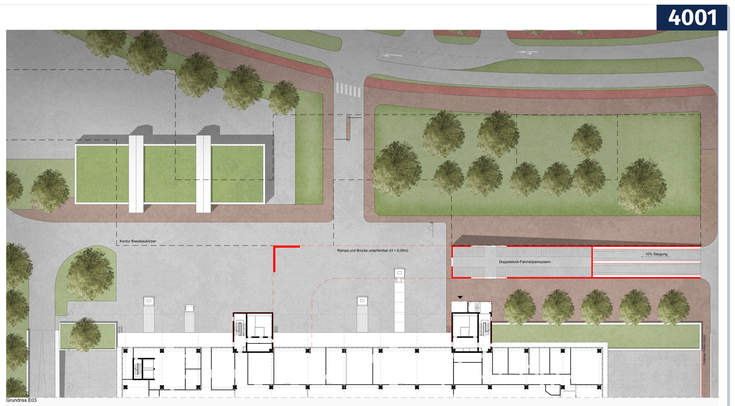
Stellplatzkonzept
Ziel bei der Planung der Stellplätze war es, neben der Nutzerfreundlichkeit, möglichst viele Stellplätze an dem an der Magistrale gelegenen Treppenturm D anzuordnen. Daher ist der östliche Teil des Gebäudes bereits auf Ebene 07 als Parkfläche geplant. Zugunsten einer Vereinheitlichung des Stellplatz- und Fußgängerkonzeptes auf den Geschossen wurde vereinzelt bewusst auf Stellplätze verzichtet. Für Fußgänger ergeben sich vom Autoverkehr geschützte Fußwege. Die gradlinigen Fahrgassen auf allen Parkebenen ermöglichen trotz der Rücksichtnahme auf den Bestand eine gute Orientierung.

UKM IM
Infrastruktur Management

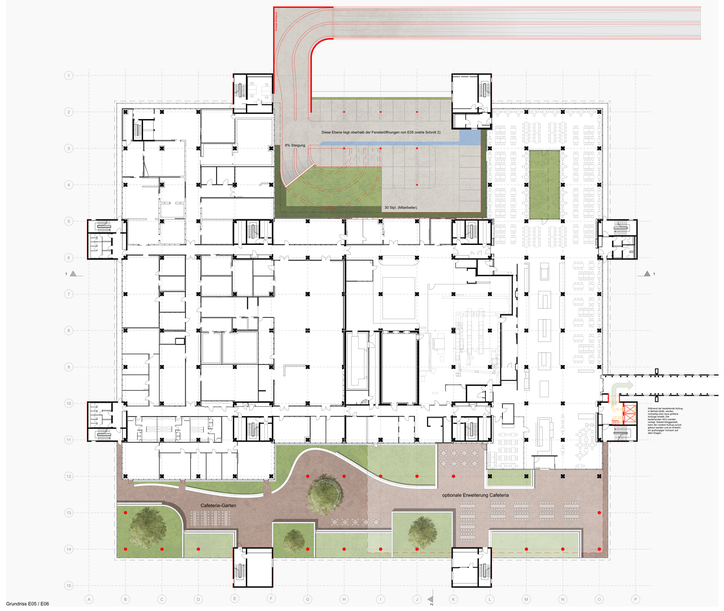
4001



4001



Grundriss E03



Grundriss E05 / E06

4001

Parken auf dem Versorgungszentrum des UKM
Erläuterungsbericht

Planungsansatz
Mit dem Konzept der Aufstockung des Versorgungszentrums mit dem Parkhaus legt das UKM den grundlegenden Baustein zum strukturellen Umbau auf dem Gelände. Ein wichtiger Baustein zur Lösung dieser Aufgabe ist eine kompakte und nutzerfreundliche Erreichbarkeit der Parkebenen. Dies wird durch drei wesentliche Planungsgrundlagen erreicht:

1. Eine flache Rampe anstelle einer Spindel über alle Etaeee stellt ein geringeres Hinderris für Autofahrer dar und ist wesentlich nutzerfreundlicher, besonders wenn es schnell gehen muss.

2. Die Ausbildung der Rampe als Brücke im Bereich des Vorplatzes macht diese unabhängig von der Logistik. Die Rampe kann näher an das Gebäude heranrücken. Die bestehende Größe des Ladehofes bleibt erhalten und das erforderliche Mindestmaß von 6,00m lichter Höhe ist gegeben.

3. Die Nutzung des nördlichen halboffenen Innenhofes im Bestand ab Etaee 06 reduziert die Höhe der vorgelagerten Erschließung.

Dieser straffe Ansatz schafft Möglichkeit für Freiräume: Freiräume für die nichtmotorisierte Mobilität, Freiräume für qualitätvollen Aufenthalt und Freiräume für die Erweiterung der Klinikflächen mit einem größeren städtebaulichen Volumen. Der Masterplan von Ingenhoven Architects kann wie geplant umgesetzt werden. Der Grundbaukörper endet vor der Rampe, die „Schlange" kragt aus und überdeckt diese.

Erreichbarkeit
Für ankommende Autofahrer dienen Sichtbeziehungen der Orientierung. Die Einfahrt für PKW ist nahe am zukünftigen Haupteingang an der Albert-Schweizer-Straße gelegen und vor dem Abbiegen auf die Rampe nimmt der Ankommende die Brücke zur Magistrale wahr. Die Rampe ist ebenfalls, der Intuitiv-Zugang für Fußgänger vorgesehen. Anstelle einer Zuordnung der Cafeteria schlagen wir eine Fußgängerrampe parallel zur bestehenden Rampe in Richtung des erhöhtgelegen Treppenturm D vor.
Die Rampe ist mit einer Steigung von 10% ausgebildet und kann bei Bedarf weiter erweitert.
Das Parkhaus ist frei erreichbar. Der Verkehr auf dem Rückgrundstück ist durch Schranken gesichert.

Vertikale Erschließung
Die Aufteilen Treppenturm D wurden zur Erinnerung der Parkebenen aufgebaut. Treppenturm D hat durch seine Nähe zur Magistrale eine besondere Bedeutung. Dieser Treppenturm ist Ausschließlich als Fluchtweg ausgelegt. Während der Gastronomie Nutzung in Betrieb bleibt, sollten Erfahrung einer neue größere Aufzüge erstellt. Sofort fertiggestellt, kann der vorderes Aufzug zurück gebaut werden und es entsteht ein großzügiger Vorraum auf allen Etagen. Wenn Bedarf besteht, kann der Aufzug wieder aufgebaut werden. Es auch ohne ein Betrieb der Cafeteria in den Verkehrsuggung. Mit Ihrs auf die schnellige zweite Magistrale ist dem Mitarbeiterne durch Ihr Treppenturm C zerstörer.

Stellplatzkonzept
Ziel bei der Planung der Stellplätze war es, neben der Nutzerfreundlichkeit, möglichst viele Stellplätze an dem an der Magistrale gelegenen Treppenturm D anzuordnen. Daher ist der östliche Teil des Gebäudes bereits auf Etaee 07 als Parkfläche geplant.
Zugunsten einer Vereinheitlichung des Stellplatz- und Fußgängerkonzeptes auf den Geschossen wurde vereinzelt bewusst auf Stellplätze verzichtet. Für Fußgänger ergeben sich vom Autoverkehr geschützte Fußwege. Die gradlinigen Fahrgassen auf allen Parkebenen ermöglichen trotz der Rücksichtnahme auf den Bestand eine gute Orientierung.

Fahrbahn
Die Fahrbahn unter der Rampe ermöglichte eine steuerfreie Unterbringung von Fahrrädern. Die Radaufstellung ist in bestandsgefälleschicken Abstellsystem mit Hoch-Tief- Abstellung vorgesehen, ja nach Bestandsnutzungt können die Fahrradgrüsse bei zugänglich nähe abschließbar mit Zugangsberechtigung ausgeführt werden. Hinsichtlich von den gewünschten Abstellern sind hier 200-250 überdachte Fahrradabstellplätze möglich. Von hier ist es nur ein kurzer Weg zum Haupteingang, die Treppenturmen im Treppen Turm D. Die Nutzung unterhalb der Rampe ist Bestand. Die Höhe ist auch als zweibettige Fläche für die Angabe über die Bauhöhe denkbar.

Fahrzeiten
Die Fahrzeiten liegen außerhalb der Stellplätze. Sorrit sind die Breiten der Stellplätze auch in Zukunft ausgelegt. Die E-Ladestationen, wenn die Behinderteneinstellplätze eigen gut erreichbar an den Hauptdurchgängen C und D. Die E-Ladestationen können durch die Vorhaltung von Leerrohren erweitert werden. Die Parkebenen 06 und 07 sind nur für Mitarbeiter vorgesehen. Die Vorhaltung auf den Parkebenen 06 und 08 ist variabel.

Stellplatzbreite 2,50-2,7m
Fahrbahnbreite 5,75 - 6,25m

E06 67 Parkplätze
E07 146 Parkplätze
E08 146 Parkplätze
E09 ... 161 Parkplätze
E09 ... 629 Parkplätze

Konstruktion und Fassade
Die Aufstockung erfolgt als Stahlkonstruktion mit Stahlbeton-Verbundstecken. Die außenliegenden Treppentürme werden in Betonbauweise verbringert und bekommen eine Fassade aus Lochblech, die eine Hinterlüftung ermöglicht. Die Fassade ist Bestand.
Die nördliche Zufahrtsrampe und die Trugkonstruktion aus Stahlbeton erstellt, bei dem die beiden Sedeneiseite die Magnete Schieber setzen. Das ermöglicht größere zisterniten Spannweiten, sondeas bei Stellung einer Wandeiste der Brücke die Lastenf über Ihrzeitstützen ungestört nutzbar bleibt.
Die Fassade der Aufstockung wird als Leichtbau mit Stahl-Glas-Fassade ausgeführt. Die Fassade ist Bestand. Die Fassade der Cafeteria. Diese ist eingekoochen an einer vorgeschriebenen überschüssten Außenmauer mit ab grünn Glas einen qualitätvollen Aufenthaltort ebnetlt. Die neuen Geschosscisten ersetzen mit angenutzten Pflanztrögen, die einseitig an Kraftplatten der Deckenstöge verankert werden.
Die Fassade der Treppentürme D und C wird als Lochblech ausgeführt. Die Lochblechfassade dient der Antirutschfl und vermeiden Überhitzung. Neben der Verbesserung des Wärmeihaus, so wie dem dezigulanten Nutzen (Vermeiden des Einsteigeds mit den Pflanztrögen oder Aufgaben. Dem Parkhaus gibt ja ein Ausbeine, das den Blick auf die Umgebung ermöglicht. Die Lochblechfassade ist Bestand. Die Fassade ist Bestand. Die Fassade ist Bestand. Die F