2. RUNDGANG

Architektur:
Schnoklake Betz Dömer Architekten PartGmbB, Münster

Verfasser*in:
Bernd Schnoklake

Mitarbeiter*innen:
Ann-Kathrin Penkert, Paul Neubner, Theresa Tacke

Tragwerksplanung:
ahw Ingenieure GmbH, Münster

Verfasser*in:
Helmut Zellerröhr

Auszug aus dem Erläuterungsbericht (Verfasser)

warum zwei Parkhäuser

Parkriegel und Parkring
das vorgeschlagene Konzept besteht aus zwei miteinander verbundenen, jedoch eigenständig zu errichtenden, Parkhäusern. Einem Parkriegel entlang der Albert-Schweitzer-Straße und einem Parkring auf dem Versorgungszentrum (VZ). Die gesamte Struktur wird über eine zentrale Zu- und Abfahrt an der Albert-Schweitzer-Strasse e schlossen. Vor hier an wird über die Spindel am westlichen Baufeldrand hoch- und über die Spindel am östlichen Baufeldrand runtergefahren. Ab der dritten Etage des Parkriegels spannen geneigte PKW-Brücken vom Riegel zum Parkring auf das VZ.

Auswirkung Städtebau
Die Suche nach einem städtebaulich verträglichen Bild neben dem neuen OPZ, sowie einem verantwortungsvollen Umgang auf dem Versorgungszentrum, mit auch in Zukunft sich verändernden Anforderungen an die aufstehende Gebäudetechnik, führen zu der im Folgenden beschriebenen und gezeigten Lösung.

Durch die am äußeren Rand des Riegels integrierten Spindeln und die dazwischen ungestörte Baufeldabwicklung, wird schon jetzt die Grundlage gelegt, die dem Leitbild der ingenhovenschen Masterplanung entspricht. Die darin gesetzten Definitionen an Volumen und Fassadenentwicklungen werden aktiv fortgeschrieben.

Überbau Sonderabfallager im Bestand
Die Ausnutzung der kompletten Baufeldbreite entlang der Albert-Schweitzer-Straße wird durch die mitgedachte Überbauung des Sonderabfallagers (siehe Tragwerk), welches so im Bestand verbleiben kann, gelöst. Ansonsten erforderliche BImSch-Verfahren zur Neulokalisierung werden nicht mehr nötig. Durch die Integration der Abfall- und Abrollbehälter Standorte gegenüber der Ladezone, werden diese sinnvoll neu verortet. Das bisherige Erscheinungsbild entlang der Strasse wird aufgeräumt.

Auswirkung Bauablauf OPZ
Durch die integrierte Konzeptionierung des Sonderabfallagers, kann mit der Planung und Umsetzung des Parkriegels kollisionsfrei zu eventuellen Hindernissen auf dem Versorgungszentrum begonnen werden. Im Fall der Fälle wäre der Parkriegel mit knapp 470 Stellplätzen autark betriebsfähig. So entsteht eine Redundanz für die komplexen Planungsprozesse des OPZ.

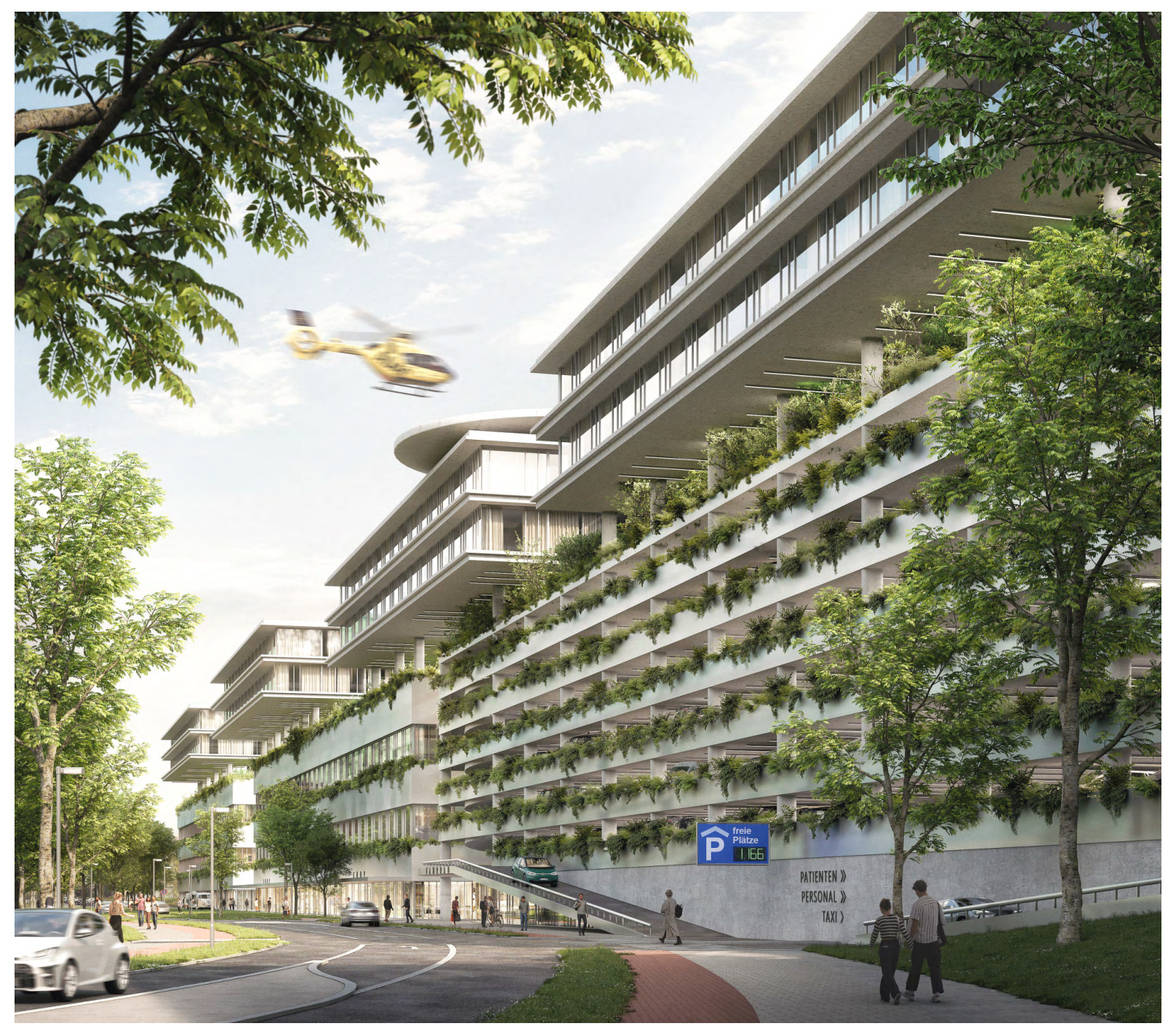
Des Weiteren entfallen durch das integrierte Planungskonzept jegliche Interimsbaumaßnahmen! Sämtliche Brückenerschließungen bleiben bestehen, die Fahrradgarage kann in der Perspektive, wegen der guten Anbindung an die Magistralen, für Besucher und Personal bestehen bleiben. Die Taxivorfahrt während der Bauzeit des OPZ kann in der Ebene 05 des Parkriegels mit 32 Stellplätzen und direkter Anbindung an die Magistralen erfolgen, siehe dazu „Variante Taxivorfahrt“ auf Plan 3. Umbauten dazu sind nicht erforderlich.

Auswirkung auf Perspektivplanung Mäander und MVZ
Durch die Betrachtung der gesamten Baufeldbreite an der Albert-Schweitzer-Strasse kann schon jetzt die integrierte Planung zum später aufstehenden Mäandergeschoss in den Ebenen 11 und 12 erfolgen. Tragwerk, Ver- und Entsorgung, Flucht- und Rettungswege, Anbindung an das westliche MVZ, können so, neben den städtebaulichen Gedanken, gesamtheitlich gedacht werden und so die richtigen Annahmen für die Perspektivplanungen getroffen werden.

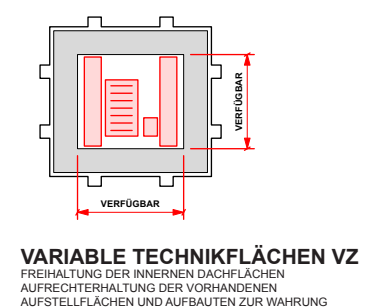
auch ohne Überbau Mäander vollständig
Darüber hinaus ist durch den Parkriegel in gesamter Baufeldbreite, schon im ersten Bauabschnitt, ein Teil der städtebaulichen Planung umgesetzt - auch ohne den Mäanderaufbau. Siehe dazu die perspektivische Skizze auf Blatt 1. Dies gilt auch, sollte der Parkriegel im ersten Schritt nur bis zur dritten Ebene gebaut werden, oder darüber mit zwei Etagen des Multifunktionszentrums realisiert werden.

UKM IM
Infrastruktur Management

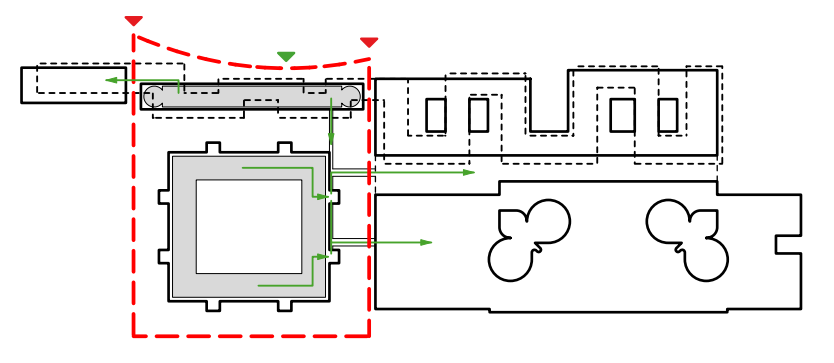
PARKEN AUF DEM SERVICEZENTRUM DES


freie Plätze
1.166
PATIENTEN
PERSONAL
TAXI

VISUALISIERUNG BLICK ENTLANG ALBERT-SCHWEITZER-STRASSE


VERFÜGBAR
VERFÜGBAR

VARIABLE TECHNIKFLÄCHEN VZ
FREIHALTUNG DER INNEREN DACHFLÄCHEN AUFRECHTERHALTUNG DER VORHANDENEN AUFSTELLFLÄCHEN UND AUFBAUTEN ZUR WAHRUNG DER ANPASSUNG AN ZUKÜNFTIGE ANFORDERUNGEN.

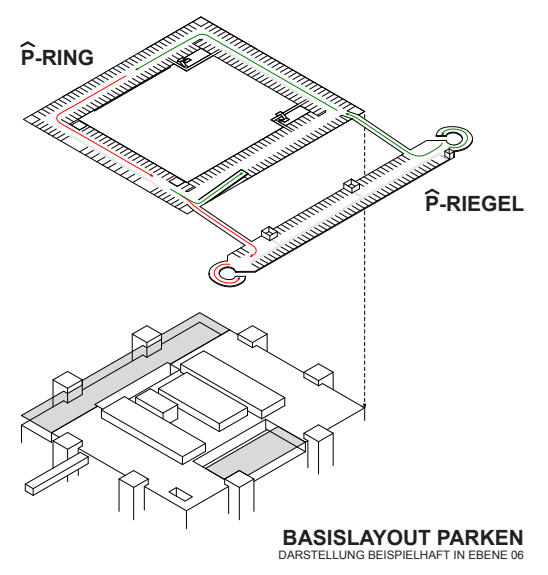


VERSORGUNGSZENTRUM
PARKHÄUSER
WERTSTOFFHOF
+
WEGENETZ
=
SERVICEBEREICH
ZENTRALISIERTES WEGEMANAGEMENT FÜR EINE SICHERE SORTIERUNG DER BESUCHER- UND PATIENTENWEGE VON DEN BETRIEBSBEREICHEN

KOMBINATION AUS PARKEN UND VZ ALS ZENTRALER SERVICEBAUSTEIN AUCF DEM UKM-CAMPUS

WARUM ZWEI PARKHÄUSER

Parkriegel und Parkring
das vorgeschlagene Konzept besteht aus zwei miteinander verbundenen, jedoch eigenständig zu errichten-den, Parkhäusern. Einem Parkriegel entlang der Albert-Schweitzer-Straße und einem Parkring auf dem Versorgungszentrum (VZ). Die gesamte Struktur wird über eine zentrale Zu- und Abfahrt an der Albert-Schweitzer-Strasse erschlossen. Vor hier an wird über die Spindel am westlichen Baufeldrand hoch- und über die Spindel am östlichen Baufeldrand runtergefahren. Ab der dritten Etage des Parkriegels spannen geneigte PKW-Brücken vom Riegel zum Parkring auf das VZ.


P-RING
P-RIEGEL

BASISLAYOUT PARKEN
DARSTELLUNG BEISPIELHAFT IN EBENE 06

Auswirkung Städtebau
Die Suche nach einem städtebaulich verträglichen Bild neben dem neuen OPZ, sowie einem verantwortungs-vollen Umgang auf dem Versorgungszentrum, mit auch in Zukunft sich verändernden Anforderungen an die aufstehende Gebäudetechnik, führen zu der im Folgenden beschriebenen und gezeigten Lösung.

Durch die am äußeren Rand des Riegels integrierten Spindeln und die dazwischen ungestörte Baufeldabwick-lung, wird schon jetzt die Grundlage gelegt, die dem Leitbild der ingenhovenschen Masterplanung entspricht. Die darin gesetzten Definitionen an Volumen und Fassadenentwicklungen werden aktiv fortgeschrieben.

Überbau Sonderabfallager im Bestand
Die Ausnutzung der kompletten Baufeldbreite entlang der Albert-Schweitzer-Straße wird durch die mitgedachte Überbauung des Sonderabfallagers (siehe Tragwerk), welches so im Bestand verbleiben kann, gelöst. Ansonsten erforderliche BImSch-Verfahren zur Neulokalisierung werden nicht mehr nötig. Durch die Integration der Abfall- und Abrollbehälter Standorte gegenüber der Ladezone, werden diese sinnvoll neu verortet. Das bisherige Erscheinungsbild entlang der Strasse wird aufgeräumt.

Auswirkung Bauablauf OPZ
Durch die integrierte Konzeptionierung des Sonderabfallagers, kann mit der Planung und Umsetzung des Parkriegels kollisionsfrei zu eventuellen Hindernissen auf dem Versorgungszentrum begonnen werden. Im Fall der Fälle wäre der Parkriegel mit knapp 470 Stellplätzen autark betriebsfähig. So entsteht eine Redundanz für die komplexen Planungsprozesse des OPZ.

Des Weiteren entfallen durch das integrierte Planungskonzept jegliche Interimsbaumaßnahmen! Sämtliche Brückenerschließungen bleiben bestehen, die Fahrradgarage kann in der Perspektive, wegen der guten Anbindung an die Magistralen, für Besucher und Personal bestehen bleiben. Die Taxivorfahrt während der Bauzeit des OPZ kann in der Ebene 05 des Parkriegels mit 32 Stellplätzen und direkter Anbindung an die Magistralen erfolgen, siehe dazu „Variante Taxivorfahrt“ auf Plan 3. Umbauten dazu sind nicht erforderlich.

Auswirkung auf Perspektivplanung Mäander und MVZ
Durch die Betrachtung der gesamten Baufeldbreite an der Albert-Schweitzer-Strasse kann schon jetzt die integrierte Planung zum später aufstehenden Mäandergeschoss in den Ebenen 11 und 12 erfolgen. Tragwerk, Ver- und Entsorgung, Flucht- und Rettungswege, Anbindung an das westliche MVZ, können so, neben den städtebaulichen Gedanken, gesamtheitlich gedacht werden und so die richtigen Annahmen für die Perspektivplanungen getroffen werden.

auch ohne Überbau Mäander vollständig
Darüber hinaus ist durch den Parkriegel in gesamter Baufeldbreite, schon im ersten Bauabschnitt, ein Teil der städtebaulichen Planung umgesetzt - auch ohne den Mäanderaufbau. Siehe dazu die perspektivische Skizze auf Blatt 1. Dies gilt auch, sollte der Parkriegel im ersten Schritt nur bis zur dritten Ebene gebaut werden., oder darüber mit zwei Etagen des Multifunktionszentrums realisiert werden.

VARIABILITÄT PARKRIEGEL

Der vorgeschlagene Wettbewerbsbeitrag erfolgt, in Bezug auf die zu erbringende Wettbewerbsleistung, in den Ebenen 04 - 06 im Parkriegel und in den Ebenen 06 - 08 des Parkrings auf dem VZ und bildet somit 932 Stellplätze ab, 231 davon im Parkriegel - 701 im Parkring.

Die Ebenen 07 - 09 des Parkriegels stellt der Wettbewerbsbeitrag als ergänzenden Parkraum auf drei weiteren Etagen dar. So ständen 1.166 Stellplätze zur Verfügung, 465 im straßenbegleitenden Parkriegel.

Variante MFZ
Sollten die zuvor benannten Ebenen mit einem Multifunktionszentrum geplant werden, so stünden hierfür auf 2 Etagen mit jeweils 4m Geschosshöhe insgesamt 2.960m2 BGF zur Verfügung. Sie Anbindung erfolgte dann über das Treppenhaus an der Fußgängerbrücke, oder durch eine optionale Verbindungsbrücke aus dem OPZ.

MVZ
Das im Masterplan am westlichen Rand angedachte MVZ kann als 5-geschossiger Riegel mit ca. 8.250 m² BGF geplant werden. Eine fußläufige Anbindung, über eine die westliche Betriebsumfahrt überspannende Brücke, in Ebene 05 schein sinnvoll. Der Parkriegel fungiert hier als wesentlicher Bestandteil der korrekten Verortung von Patientenzufahrten auch für diesen Baustein.

Kennzahlen

Wettbewerbsnachweis	932 Stp davon 231 im Parkriegel, 701 im Parkring
dargestellt	1.166 Stp davon 465 im Parkriegel, 701 im Parkring
Taxiplätze Interim	32 Stp (E_05)
Fahrradstellplätze	332 Stp an Anlehnbügeln, (mehr bei mit Doppelparkern möglich)
MVZ	8.250 m² BGF auf 5 Etagen
MFZ Option	2.960m² BGF auf 2 Etagen, anstelle 3 Parkebenen (E_07 - E_09)
Mäander Baufeld	9.260m² BGF auf 2 Etagen
Mäander MVZ	3.140m² BGF auf 2 Etagen

VARIABILITÄT PARKRING

Technikerweiterbarkeit Parkring
Der Beitrag beschreibt bewusst die Umspannung nur des äußeren Umfangs des Versorgungszentrum mittels 3 gleichförmiger Parketagen!

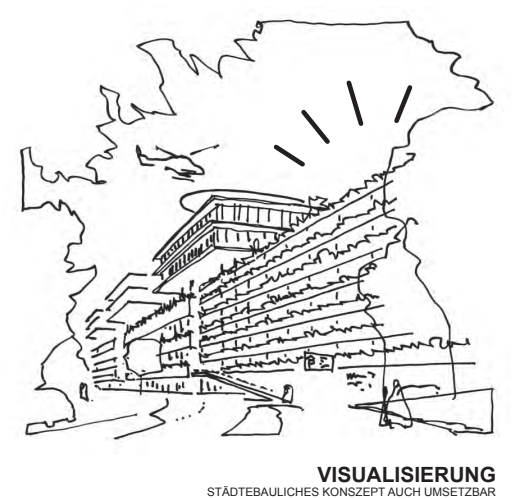
Nicht nur wird so ein in sich effektives Tragwerk des Parkrings möglich und Durchdringung, An- und Umbauten auf dem Versorgungszentrum minimiert. Im Besonderen wird so den sich in Zukunft verändernden Anforderun-gen an die auf dem Dach befin lichen Gebäudetechnik Sorge getragen. An bestehenden Aufbauten kann so konfliktfrei gearbeitet werden. Zukünftige Erweiterung der Technik finden ausreichend Platz!

Erweiterungsmöglichkeiten Ebene 5 + Innenhöfe
Die beiden aktuellen Dacheinschnitte des VZ auf Ebene 05 werden mittels einer Betondecke auf dem vorhanden Stützenraster aus Ebene 04 im bisherigen statischen System des Bestands geschlossen. So entstehen auf der Ebene 05 Erweiterungsoptionen für die Cafeteria oder der Küche samt Nebenfunktionen. Durch die lediglich partielle Überdeckung entstehen im Gebäudeinneren zwei längliche Innenhöfe, die in der Tiefe des Grundrisses eine vielfältige, tageslichtunterstützte, Erweiterungsnutzung möglich machen.

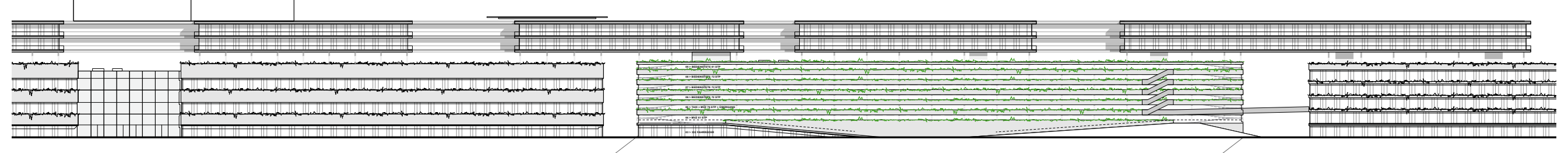
Höhe bis 23,30m + Verzug Kälteleitungen
Durch die Aktivierung der Decke über Ebene 05, als gedämmte Fahrbahn der ersten Parketage, entsteht nach oben hin genügend Luft, um unter der Decke der zweiten Parketage, die vier Kälteleitungen, als nebeneinan-der aufgefächertes Leitungspaket, zu verziehen und dennoch die oberste Ebene bis zur Gesamthöhe von 23,30m abzubilden. Die in der Auslobung beschriebenen Anforderungen den Brandschutz der Konstruktion können somit gewahrt bleiben.

VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG + PARKIERUNGSKONZEPT

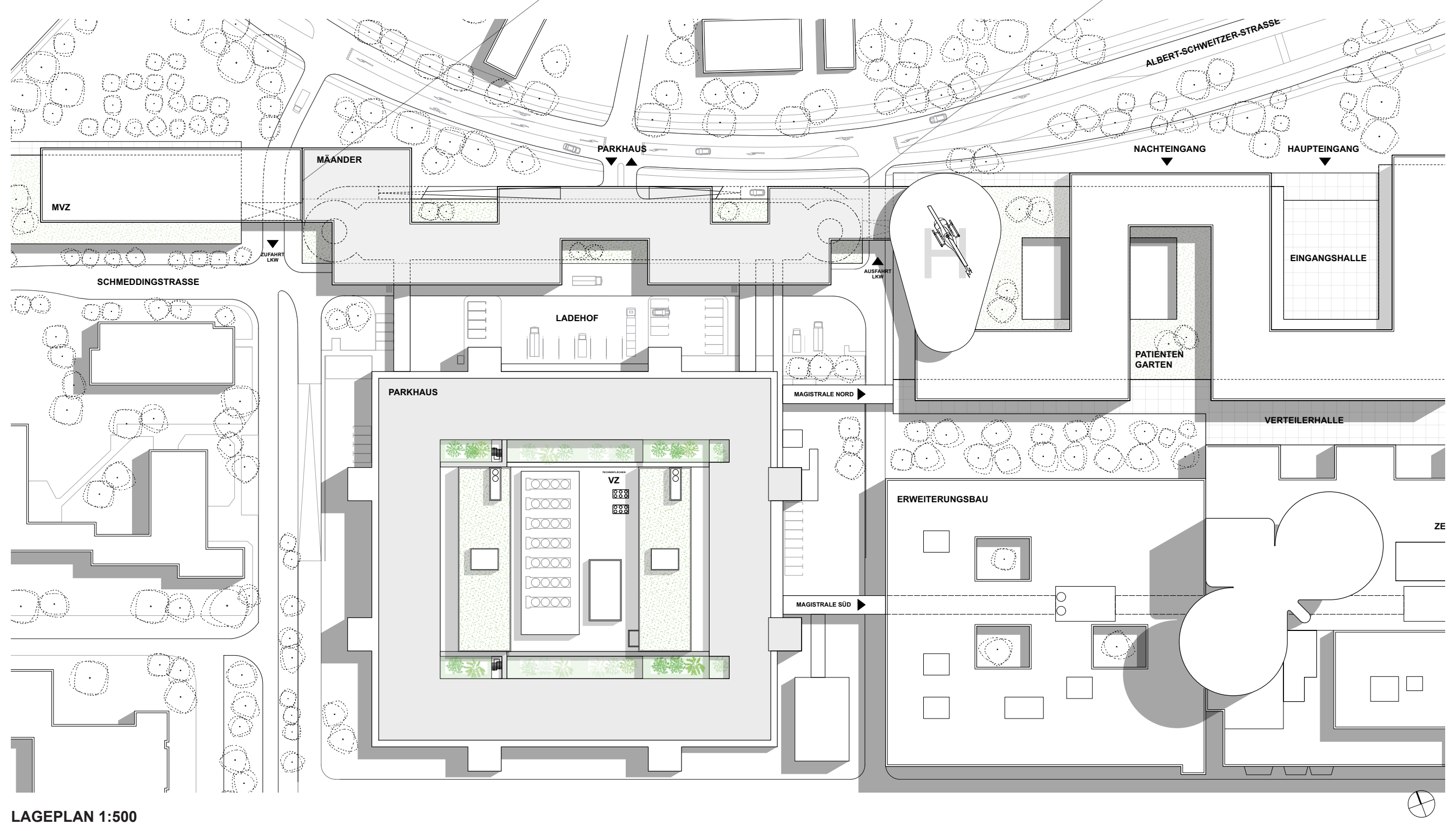
Der Übergang aus dem fließenden Verkehr der Albert-Schweitzer-Strasse erfolgt im Bereich der in der Verkehrsuntersuchung lokalisierten Stelle. Einmal aus dem fließenden Verkehr abgebogen, erfolgt die Zufahrt ins Parkhaus unbeschrankt an der außenliegenden, geraden Rampe Richtung Westen. Die gerade Führung und der moderate Anstieg ermöglichen ein rückstaufreies Abfließen aus dem Verkehr. Diese erste Rampe überwindet die notwendige Höhe zur Überbauung des Sonderabfallagers.



VISUALISIERUNG
STÄDTEBAULICHES KONZEPT AUCH UMSETZBAR OHNE AUSBAU MÄANDER ÜBER PARKRIEGEL (WENN ZEITLICH VERZÖGERT)

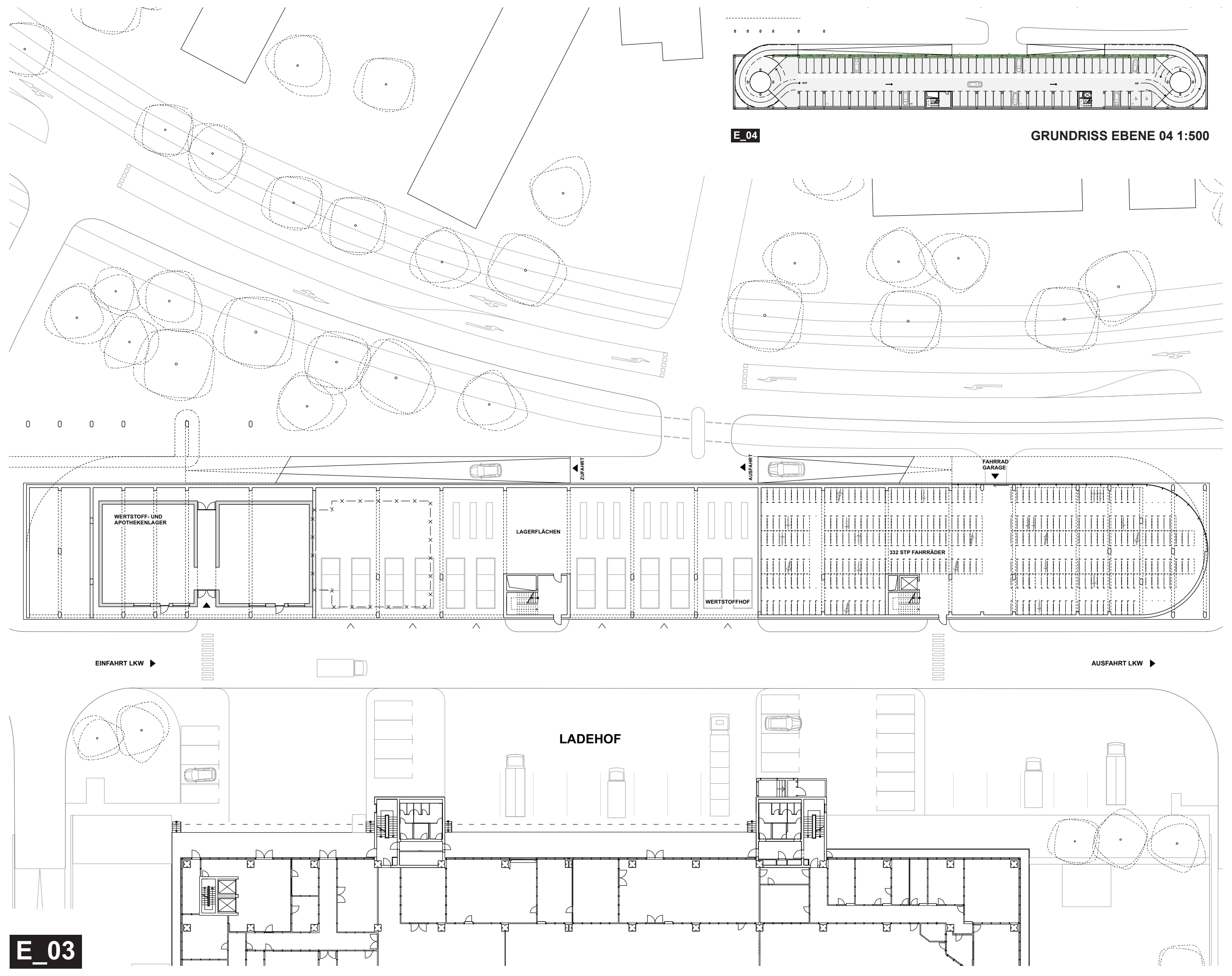


ANSICHT 1:500 ALBERT-SCHWEITZER-STRASSE


ALBERT-SCHWEITZER-STRASSE
MÄANDER
PARKHAUS
MVZ
ZUFAHRT LKW
AUSFAHRT LKW
SCHMEDDINGSTRASSE
LADEHOF
PARKHAUS
NACHTEINGANG
HAUPTEINGANG
EINGANGSHALLE
PATIENTEN GARTEN
VERTEILERHALLE
MAGISTRALE NORD
MAGISTRALE SÜD
ERWEITERUNGSBAU

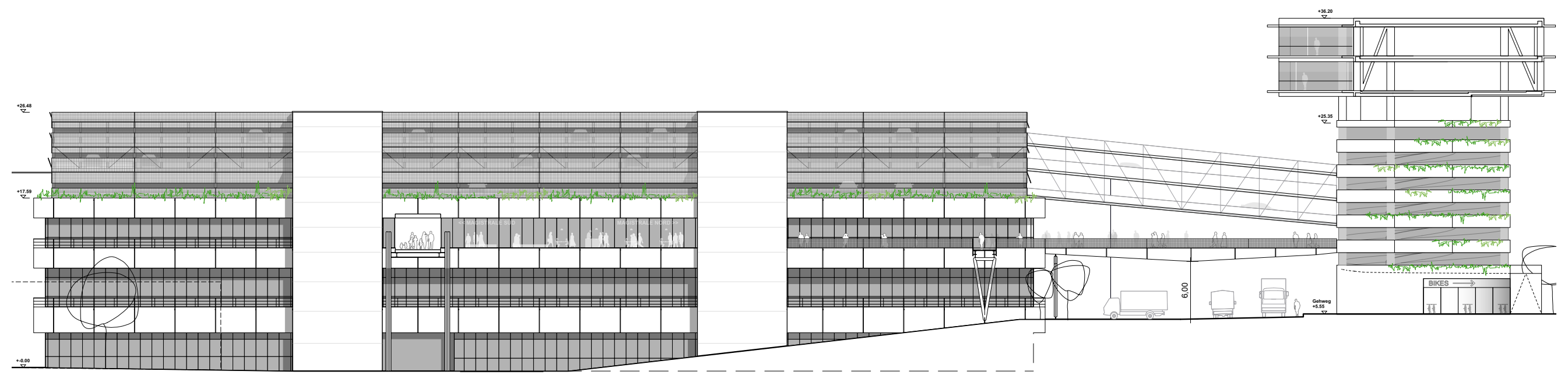
LAGEPLAN 1:500

UKM - ODER WARUM DAFÜR ZWEI PARKHÄU-

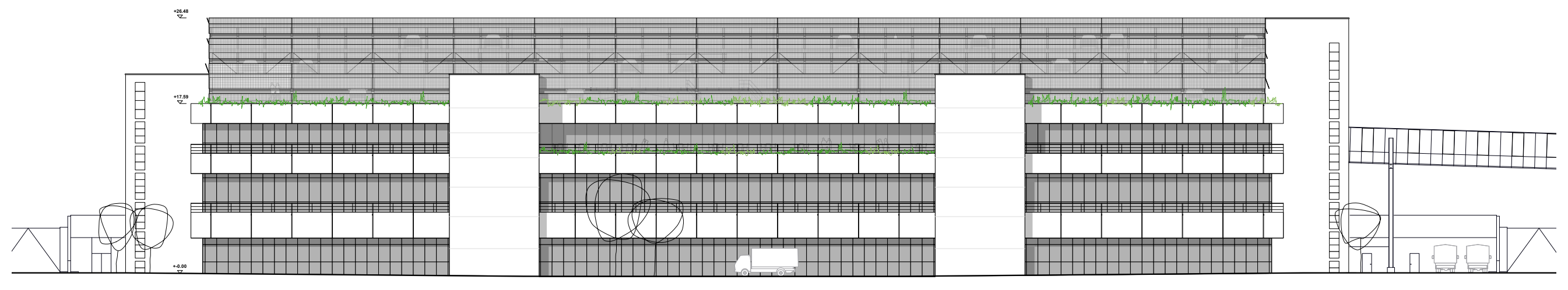

E_04
ZUFAHRT
AUSFAHRT
FAHRRAD GARAGE
WERTSTOFF- UND APOTHEKENLAGER
LAGERFLÄCHEN
332 STP FAHRRÄDER
WERTSTOFFHOF
EINFAHRT LKW
AUSFAHRT LKW
LADEHOF
E_03

GRUNDRISS EBENE 04 1:500

GRUNDRISS EBENE 03 1:200

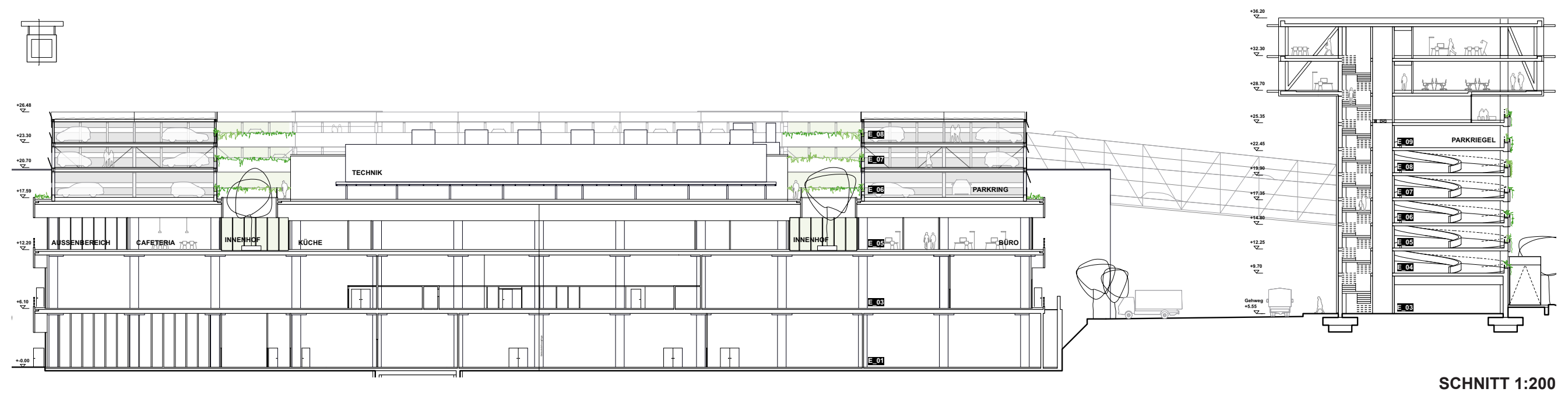


ANSICHT OST 1:200

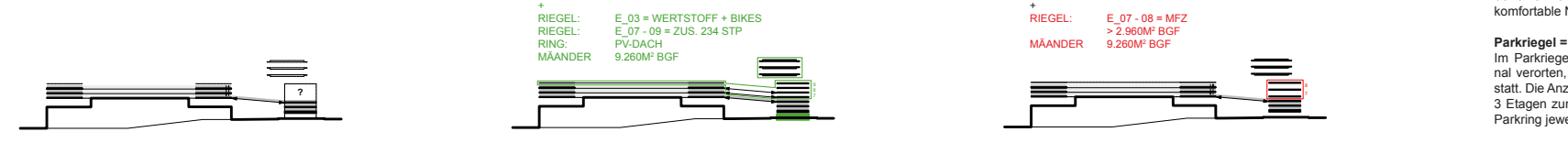


ANSICHT SÜD 1:200

SER DIE BESSERE LÖSUNG SIND UND SO-


TECHNIK
PARKRING
PARKRIEGEL
AUSSENBEREICH
CAFETERIA
INNENHOF
KÜCHE
INNENHOF
BÜRO

SCHNITT 1:200



WETTBEWERBSUMFANG
DARSTELLUNG IM SCHEMASCHNITT DER IM WETTBEWERB GEFORDERTEN LEISTUNGEN

RIEGEL: E_04 - 06 MIT 231 STP
RING: E_06 - 08 MIT 701 STP
1 x BRÜCKE

DARSTELLUNGSUMFANG
DARSTELLUNG IM SCHEMASCHNITT DER VORGESCHLAGENEN SINNHAFTEN STÄDTEBAULICHEN ERWEITERUNG

RIEGEL: E_04 - 06 MIT 231 STP
RING: E_06 - 08 MIT 701 STP
3 x BRÜCKE
+ WERTSTOFFHOF
+
RIEGEL: E_03 = WERTSTOFF + BIKES
RIEGEL: E_07 - 09 = ZUS. 234 STP
RING: PV-DACH
MÄANDER 9.260M² BGF

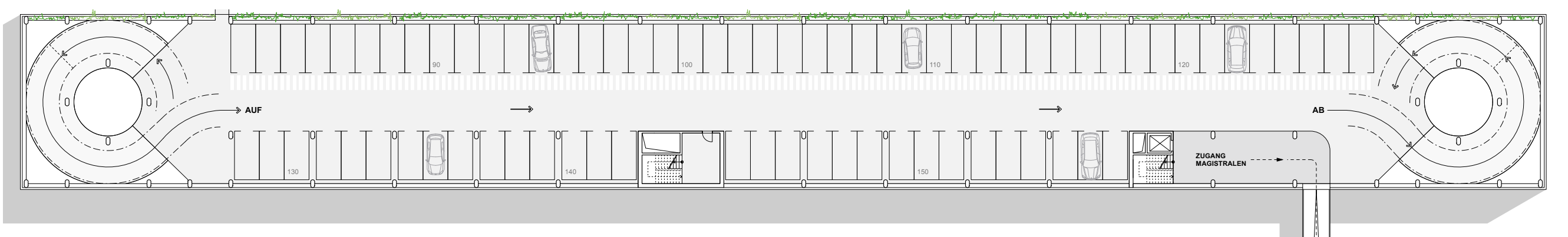
VARIANTENBETRACHTUNG
DARSTELLUNG IM SCHEMASCHNITT EINER DER SINNVOLLEN VARIANTEN IM BERIECH DER OBEREN GESCHOSSE DES RIEGELS

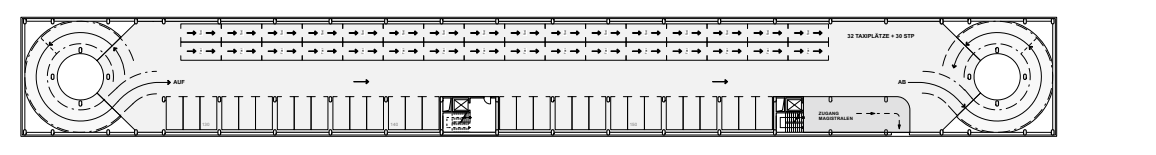
RIEGEL: E_04 - 06 MIT 231 STP
RING: E_06 - 08 MIT 701 STP
1 x BRÜCKE
+
RIEGEL: E_07 - 08 = MFZ
> 2.960M² BGF
MÄANDER 9.260M² BGF

Spindeln
Die westliche Spindel dient der Zufahrt zu den Ebenen und Parkplätzen, die östliche der Ab- und Ausfahrt. Die Spindeln haben eine moderate Steigung von 8% bei einer Fahrspurbreite von 3,50m zzgl. Schrammboard und Brüstungen, eine komfortable Nutzung ist somit gegeben.

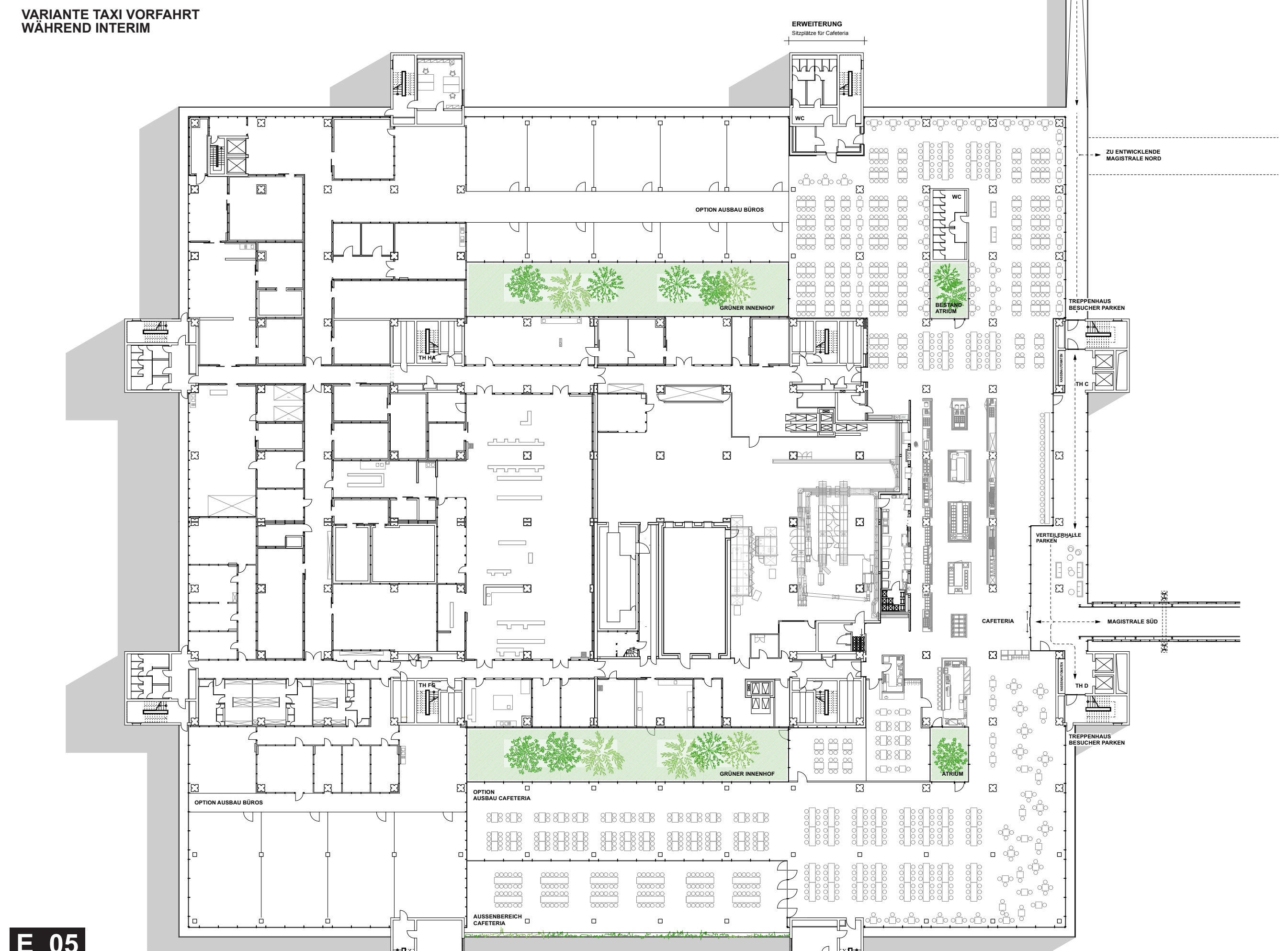
Parkriegel = Personal / Parkring = Patienten und Besucher
Im Parkriegel ist es vorgesehen die überwiegenden Parkplätze für das Personal verorten, Im Parkring finden alle Parkplätze für die Patienten und Besucher statt. Die Anzahl des Personalparkens variiert dann je Ausbauvariante. Sollten nur 3 Etagen zum Parken umgesetzt werden, würden die ausstehenden 70 Stp. im Parkring jeweils zwischen den Zu- und Abfahrtsbrücken erfolgen.

Parkleitsystem
Ein Parkleitsystem geleitet sowohl das Personal, als auch die Patienten zielsicher zum freien Parkplatz. Das Verkehrssystem im Riegel funktioniert als Einbahnstraße von West nach Ost. Auf dem Ring als Umfahrt verkehrssicher gegen den Uhrzeigersinn. Sollte auf der dem Patienten angezeigten Etage doch kein freier Parkplatz gefunden werden, kann innerhalb des Rings mittels einer Auffahrtsrampe die nächste Etage angefahren werden. Die Abfahrt erfolgt in jeder Etage über eine separate Brücke Richtung der Abfahrtsspindel im Riegel. Sollten die Ebenen 07 – 09 des Riegels nicht umgesetzt werden kann auf dem Ring neben der internen Auffahrtsrampe auch eine Abfahrtsspur realisiert werden.


AUF
AB
ZUGANG MAGISTRALEN

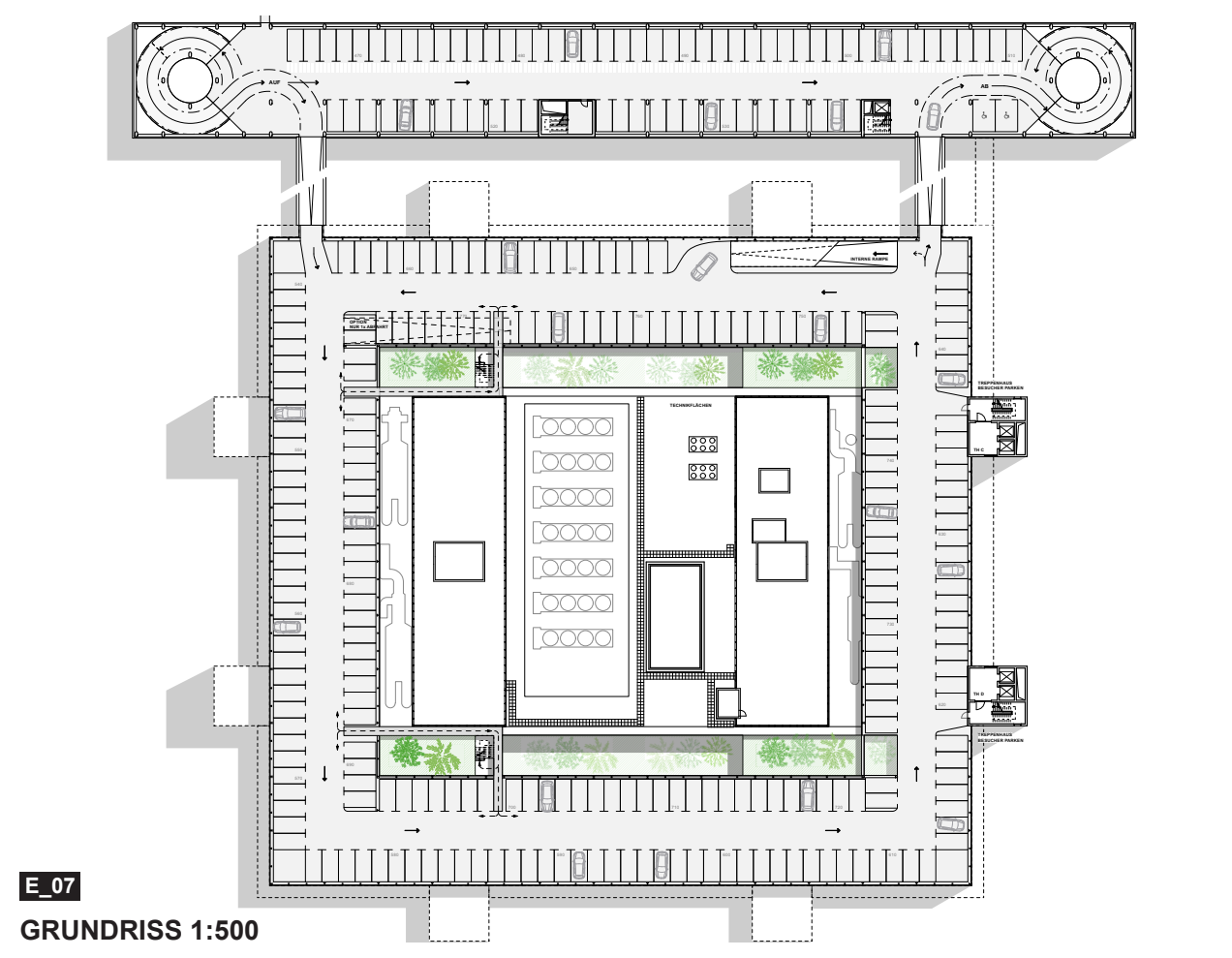


VARIANTE TAXI VORFAHRT WÄHREND INTERIM


ERWEITERUNG
Sitzplätze für Cafeteria
ZU ENTWICKLENDE MAGISTRALE NORD
OPTION AUSBAU BÜROS
GRÜNER INNENHOF
BESTAND ATRIUM
TREPPENHAUS BESUCHER PARKEN
TH HA
TH C
VERTEILERHALLE PARKEN
MAGISTRALE SÜD
CAFETERIA
TH FG
TH D
GRÜNER INNENHOF
ATRIUM
OPTION AUSBAU BÜROS
OPTION AUSBAU CAFETERIA
AUSSENBEREICH CAFETERIA
E_05

GRUNDRISS EBENE 05 1:200

MIT BIS ZU 1.166 STELLPLÄTZE REALISIERT



E_07
GRUNDRISS 1:500

Ausfahrt + Durchfahrt
Sollte sich trotz aller Vorkehrungen ein Patient bei der Suche zum Stellplatz verfahren und auf die Abfahrtsspi-rale gelangen, kann dieser am untersten Rampenfuß die Durchfahrt, zur erneuten Auffahrt, nehmen. Irrtümern auch bei unsicheren Fahrern wäre somit vorgebeugt

Fahrradfahrer
Fahrradfahrer finden an der Albert-Schweitzer-Strasse konfliktfrei den Zugang zum Fahrradparkhaus und von dort aus den Weg in das Treppenhaus mit der direkten Anbindung an die Magistralen.

fußläufige Erschließung

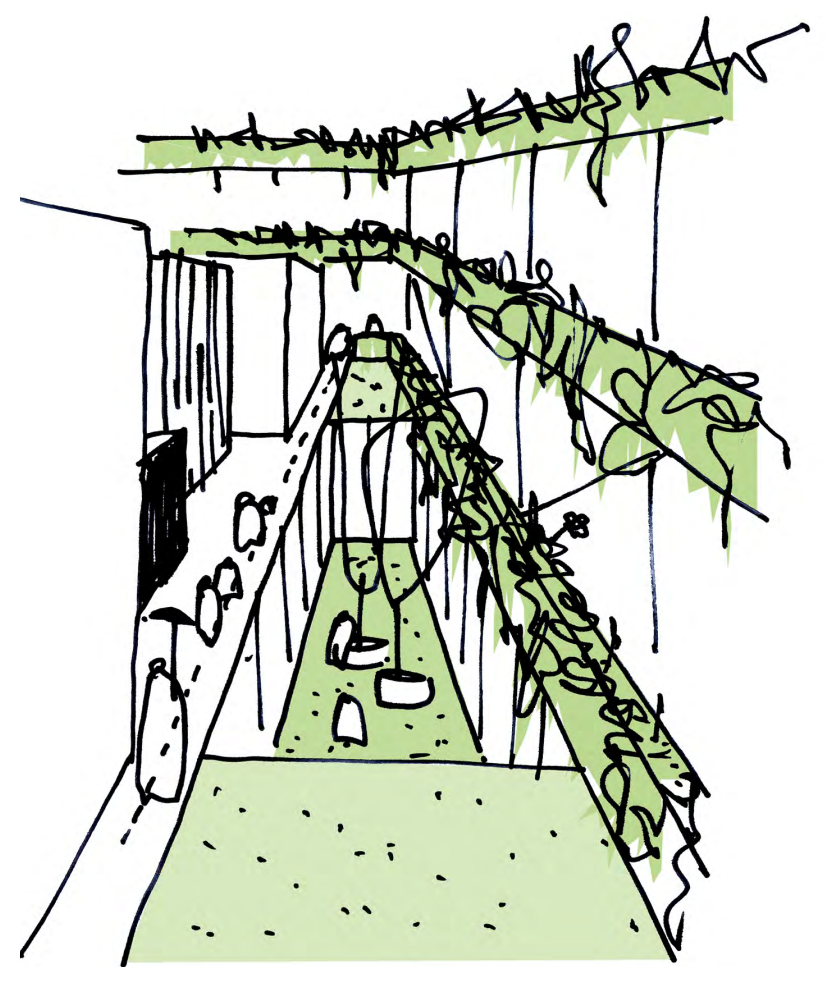
Den PKW abgestellt finden die Patienten und Besucher innerhalb des Parkriegels durch eine Bodenmarkie-rung und den gebauten Kontext zu den Treppenkernen C und D. Die Markierungen führen die Patienten von den entlegeneren Parkplätzen zu zwei Patientenwegen auf vorhandener Dachkante der Ebene 06 im Inneren des Rings. Begleitet werden die Fußgänger hier auf der einen Seite von den neu geschaffenen Innenhöfen und deren grün berankter Innenfassade der Parkgeschosse, auf der anderen Seite ist abschnittweise die Technik des VZ sichtbar, dessen Erleben im Kontext der sonstigen Gestaltung verträglich ist. Siehe dazu perspektivische Skizze.

Flucht und Rettungswege + Verteilerhalle
Sämtliche Flucht- und Rettungswege aus den Parkebenen können über die Treppenkerne C, D und HA, FG geführt werden. Die Aufstockung dafür ist lediglich bei den Kernen C und D erforderlich.

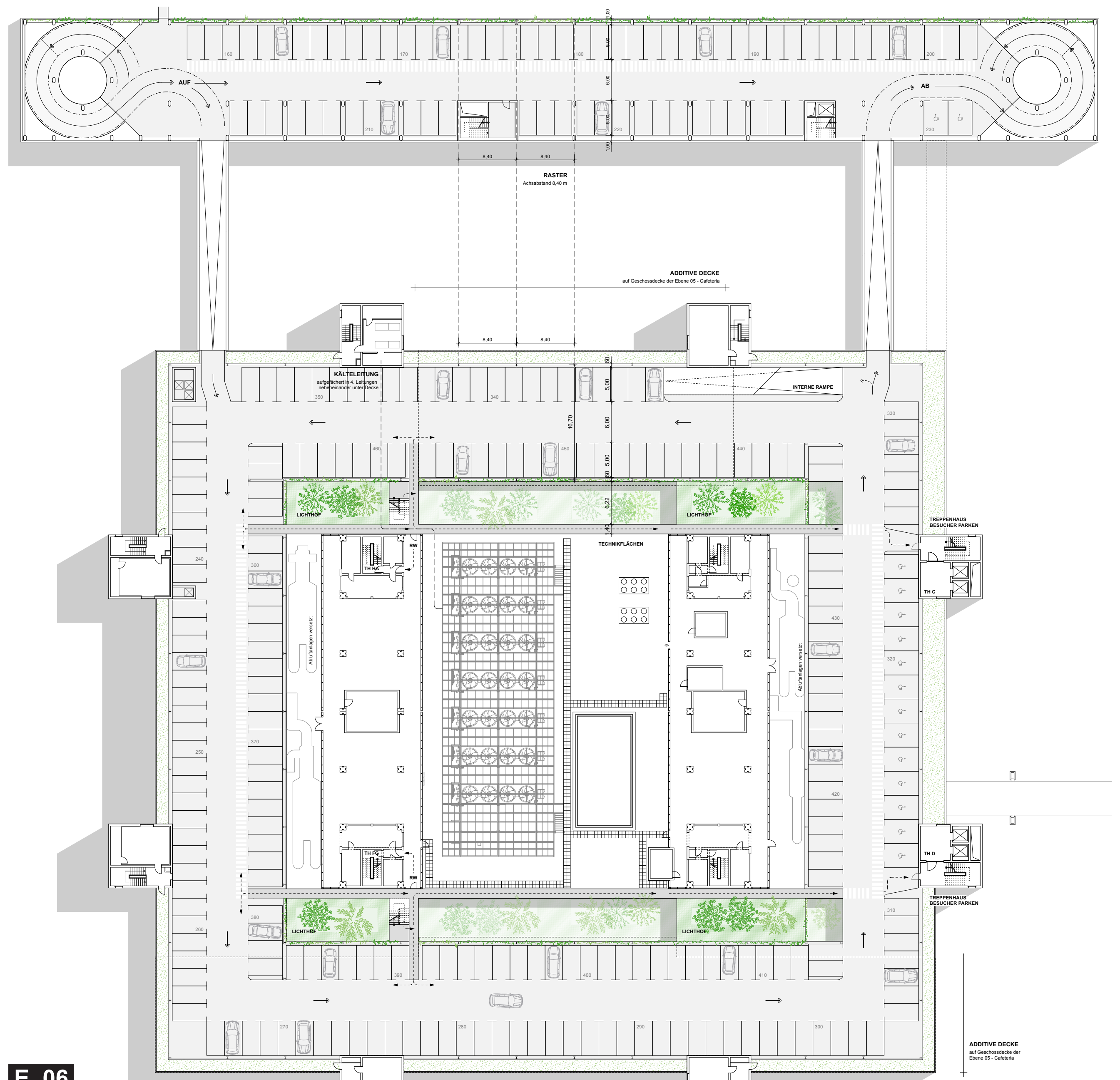
Anbindung Magistralen
Durch die Treppenkerne C und D gelangen alle Patienten und Besucher immer auf die Ebene 03. Hier gelangen sie in die neue Verteilerhalle zwischen den beiden Magistralen Nord und Süd, den darin aufgestell-ten Kassenautomaten, sowie der Cafeteria. Die Verteilerhalle lokalisiert sich somit selbstverständlich in das übergeordnete Leitsystem ein und ergänzt dieses logisch. Um die Verteilerhalle und die Brücke zum Parkriegel zu konstruieren, werden die bestehenden Brüstungen um 1,70m nach außen versetzt. So entsteht ein 2,75m breite Verbindungsgang zwischen dem vorderen Parkriegel und der Magistrale Süd. Im Bereich der Vertei-ler-halle weitet sich diese Verbindung bis auf einen 5,60m breiten Innenraum auf.

Zu Fuß im Parkriegel
Im Parkriegel funktioniert die fußläufige Erschließung des Personals entlang der übersichtlichen Fahrspur zum Treppenkern an dem Fußgängerübergang zu den Magistralen.

kein Interim erforderlich!
Die so geschaffenen Wege bedürfen keiner Interimsbauwerke! Bei Fertigstellung des OPZ kann dieses Wegenetz an die Verteilerhalle des OPZ angeschlossen werden.

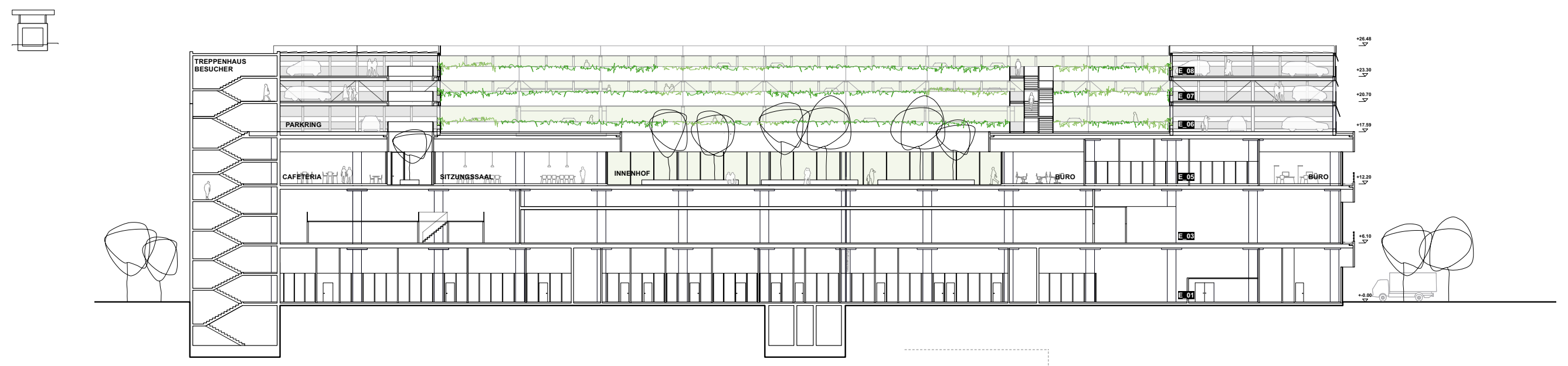


WEG ENTLANG DER INNENHÖFE
DIE FUSSLÄUFIGEN PATIENTENWEGEN AUF VORHANDENER DACHKANTE BEGLEITEN DIE FUSSGÄNGER ENTLANG DER NEU GESCHAFFENEN INNENHÖFEN UND DEREN GRÜN BERANKTER INNENFASSADE DER PARKGESCHOSSE.

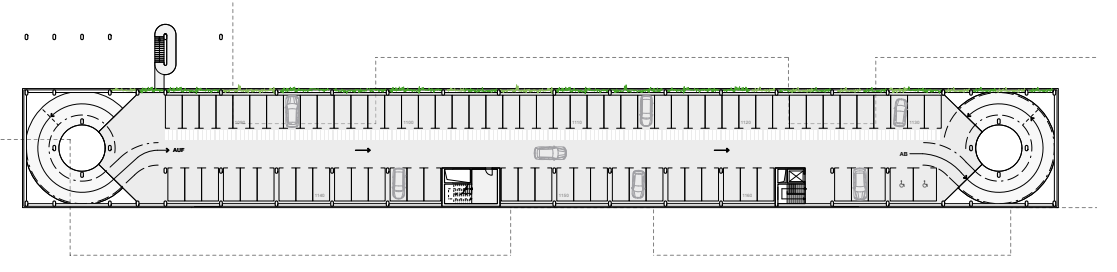

AUF
AB
RASTER
Achsabstand 8,40 m
8,40
8,40
ADDITIVE DECKE
auf Geschossdecke der Ebene 05 - Cafeteria
KÄLTELEITUNG
INTERNE RAMPE
LICHTHOF
TECHNIKFLÄCHEN
TREPPENHAUS BESUCHER PARKEN
TH HA
TH C
TH FG
TH D
RW
Abluftanlagen versetzt
LICHTHOF
E_06

GRUNDRISS EBENE 06 1:200

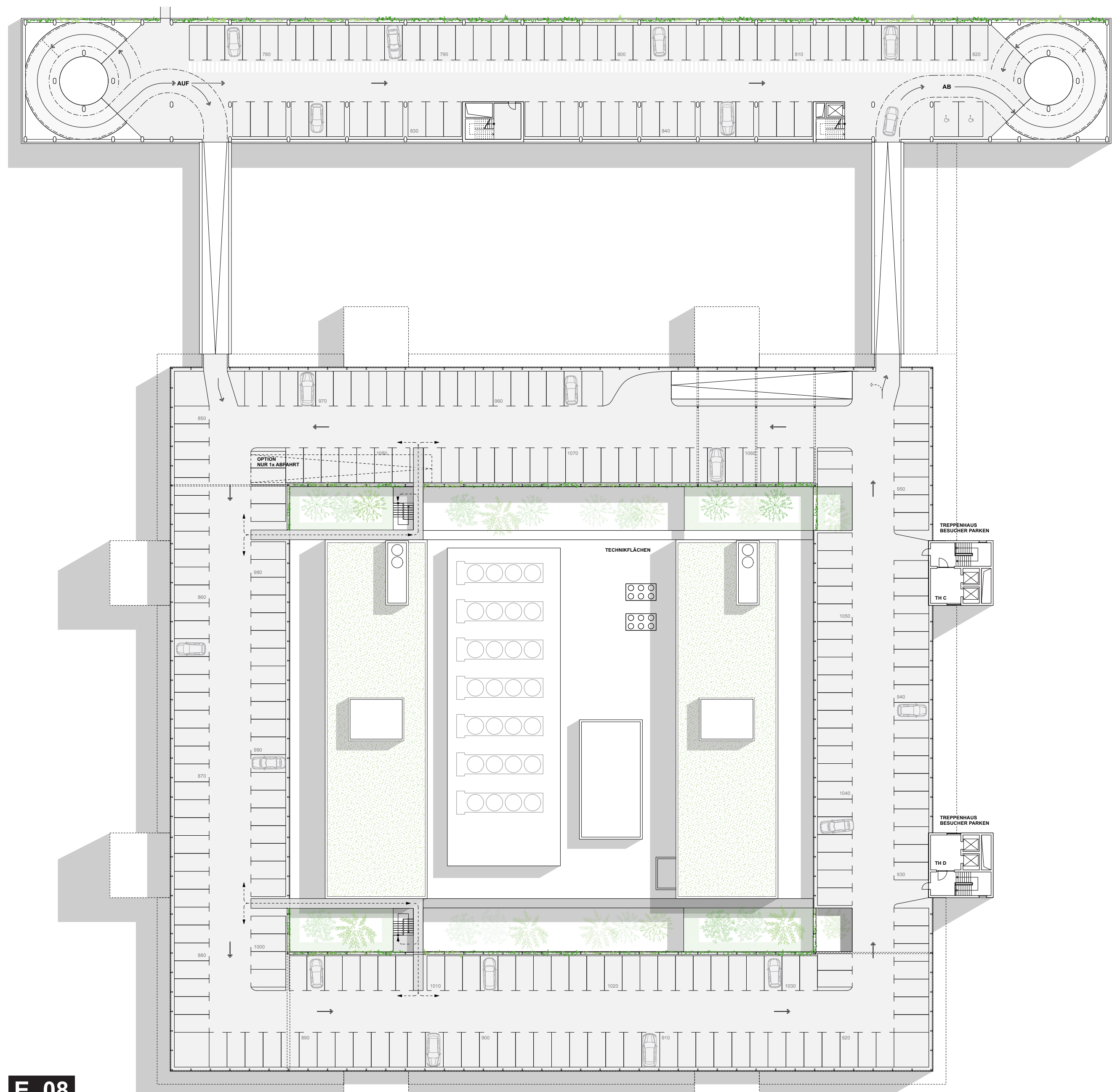
WERDEN KÖNNEN UND KEINE INTERIMS-


TREPPENHAUS BESUCHER
PARKRING
CAFETERIA
SITZUNGSSAAL
INNENHOF
BÜRO
BÜRO

SCHNITT 1:200

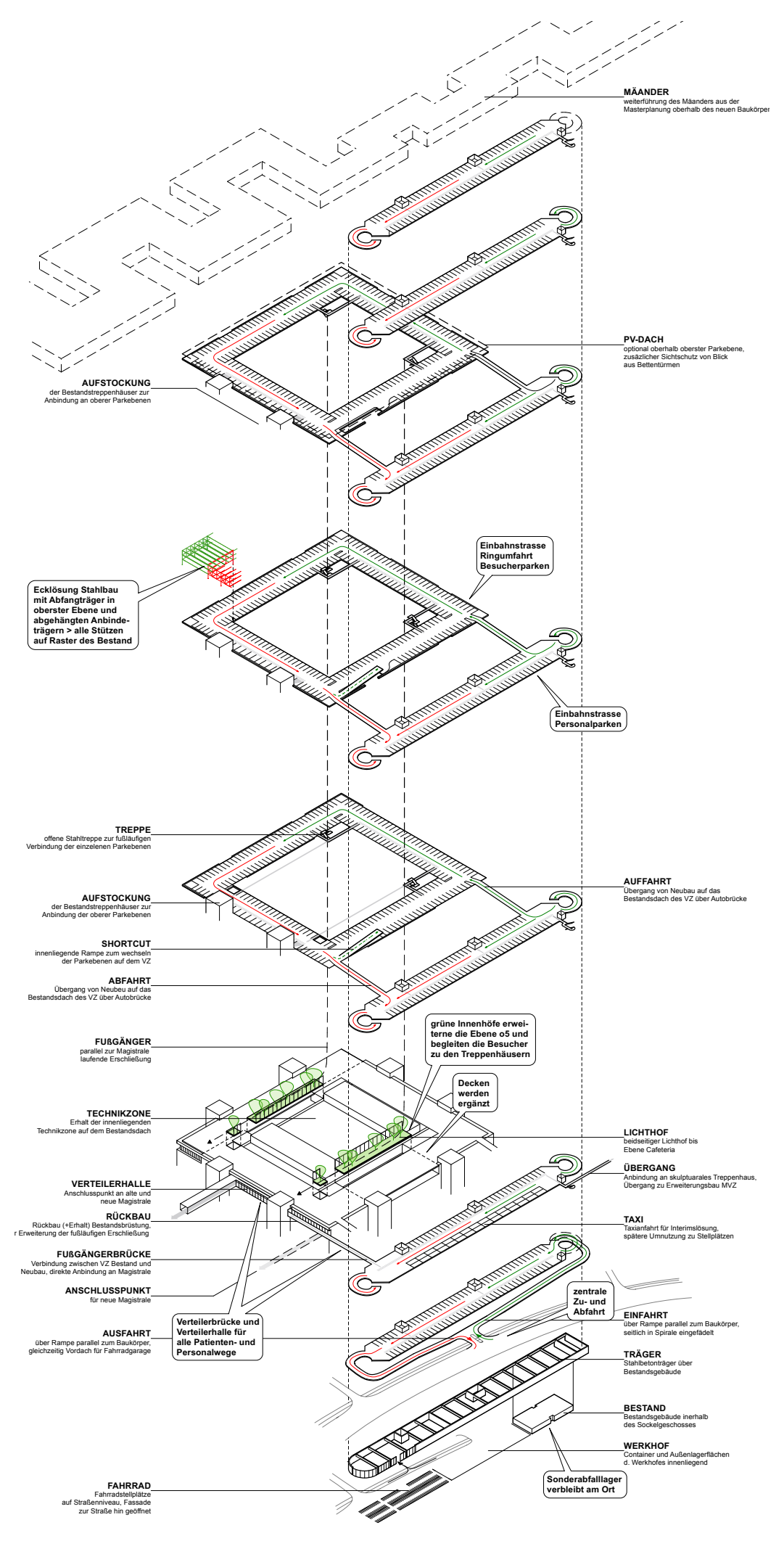


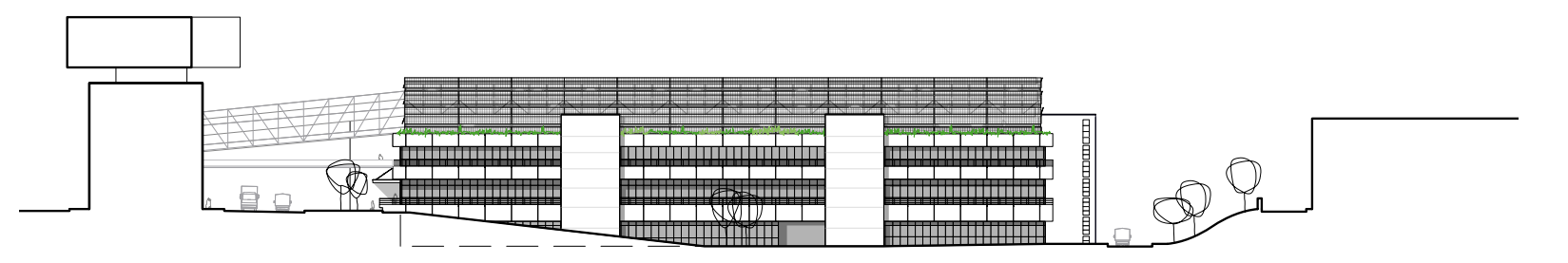
E_09
GRUNDRISS EBENE 09 1:500


AUF
AB
OPTION NUR 1x ABFAHRT
TECHNIKFLÄCHEN
TREPPENHAUS BESUCHER PARKEN
TH C
TH D
E_08

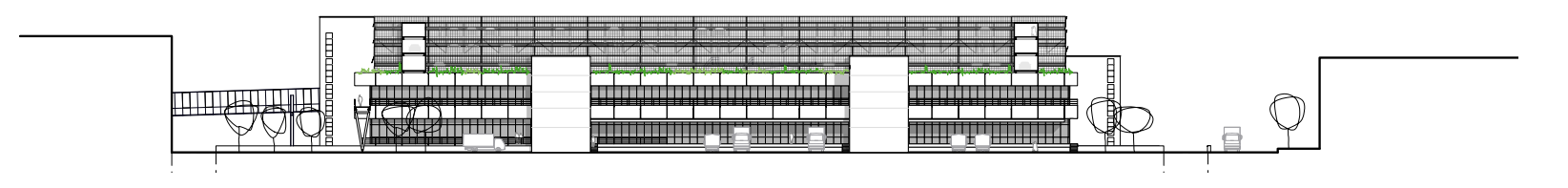
GRUNDRISS EBENE 08 1:200 MIT MÖGL. PV-DACH

BAUMASSNAHMEN ERFORDERLICH WERDEN!


MÄANDER
weiterführung des Mäanders aus der Masterplanung oberhalb des neuen Baukörper
PV-DACH
optional oberhalb oberster Parkebene, zusätzlicher Sichtschutz von Blick aus Bettentürmen
AUFSTOCKUNG
der Bestandstreppenhäuser zur Anbindung an oberer Parkebenen
Ecklösung Stahlbau mit Abfangträger in oberster Ebene und abgehängten Anbindeträgern > alle Stützen auf Raster des Bestand
Einbahnstrasse Ringumfahrt Besucherparken
Einbahnstrasse Personalparken
TREPPE
offene Stahltreppe zur fußläufigen Verbindung der einzelnen Parkebenen
AUFFAHRT
Übergang von Neubau auf das Bestandsdach des VZ über Autobrücke
AUFSTOCKUNG
SHORTCUT
innenliegende Rampe zum wechseln der Parkebenen auf dem VZ
ABFAHRT
FUSGÄNGER
parallel zur Magistrale laufende Erschließung
grüne Innenhöfe erweiterne die Ebene o5 und begleiten die Besucher zu den Treppenhäusern
Decken werden ergänzt
TECHNIKZONE
LICHTHOF
beidseitiger Lichthof bis Ebene Cafeteria
ÜBERGANG
Anbindung an skulptuarales Treppenhaus, Übergang zu Erweiterungsbau MVZ
VERTEILERHALLE
RÜCKBAU
FUSSGÄNGERBRÜCKE
TAXI
Taxianfahrt für Interimslösung, spätere Umnutzung zu Stellplätzen
ANSCHLUSSPUNKT
AUSFAHRT
Verteilerbrücke und Verteilerhalle für alle Patienten- und Personalwege
zentrale Zu- und Abfahrt
EINFAHRT
über Rampe parallel zum Baukörper, seitlich in Spirale eingefädelt
TRÄGER
BESTAND
WERKHOF
Sonderabfallager verbleibt am Ort
FAHRRAD



ANSICHT WEST 1:500



ANSICHT NORD 1:500

TRAGWERK PARKRIEGEL

Durch den dem Riegel überspannendem Mäander fällt dieses Bauteil in die Gebäudeklasse 5 und übernimmt tragende und aussteifende Funktionen. Die Bauweise für Stützen, Träger und Decken wird somit sinnvoll massiv in Beton ausgeführt. Das Längsraster wir mit 8,40 aus dem VZ übernommen. Die Spannweite wird hier durch eine einseitige Stützenreihe auf 11,00m beschränkt. Die sich an diese Stützenreihe angliedernden Stellplätze sind die einzigen die vom Einfluss des Tragwerks tangiert werden. Das Format von 3 Stp. mit 2,55 zu 5,00m wir mit zusätzlichem Randabstand zu den Stützen nachgewiesen. Sämtliche andere Stellplätze in beiden Anlagen sind frei von Stützenstellungen einteilbar. Dem dargestellten Layout liegen Stellplatzformate von 2,55 zu 5,00m für Standardplätze und 3,50 zu 5,00 für behindertengerechte Stellplätze zu Grunde.

Die Decken werden als Spannbetondecken mit OS-Beschichtungen ausgeführt. Die so in das Bauteil eingebrachte Spannung vermindert die Rissbildung und somit den Chlorideintrag in das Bauteil. Die Spindeln werden als 20cm Kragplatten mit Innenbrüstung und Kragarmunterstützung konstruiert. Das Sonderabfallager wird stützunfrei von einer Abfangebene, mit einbindenden Unterzügen mit 1,25m Höhe, überspannt.

Mäander
Die beiden Mäandergeschosse werden in der tragwerksplanerischen Konzeptionierung konsequent mitgedacht. Die Auskragung am Ende der Fachwerkdiagonalen wird auf 5,80m beschränkt. Aussteifung, Treppenhäuser und Lastannahmen sind im Tragwerk berücksichtigt.

TRAGWERK PARKRING

Das Tragwerk des Parkrings setzt konsequent auf das Stützenraster des VZ ab. Die Vorgabe mit einem Achsraster von 8,40 x 2 stellt mit 16,80m Abstand eine ideale Spannweite für eine wirtschaftliche Bauweise bei idealem Stellplatzkomfort dar. Zuerst werden jedoch die fehlenden Deckenstücke über der Ebene 05 zu einem umlaufenden Ring geschlossen. Dies geschieht mit eingesogenen Stahlbetondeckenplatten und Stützen im Bestandssystem. Auf der Decke fungiert eine elementierte und schwimmend gelagerte Decke auf druckfester Dämmung als Fahrbandecke. Vorhandene RWA-Öffnungen werden im Stellplatzlayout auf der ersten Ebene ausgelassen und seitlich abgeleitet.

Stahl-Skelett + FT-Platten Einfeldträger im Verbund
Die Stahlskelettkonstruktion bedient sich wirtschaftlichen Industrie-Standardmaßen. Das Standardfeld von 8,40 / 16,80m in der zweiten Parkebene, wird mittels Zugseilen an den Außenbauteilen gedrittelt, auf eine Querspannweite von 2,80m optimiert. Diese wird dann von vorgefertigten Einfeld-Betonplatten im Verbund mit der Stahlkonstruktion überspannt. Zur Verminderung des Chlorideintrags durch eingetragene Salze werden die Einfeldplatten lediglich in der untern Zug-Lage bewehrt. So steigt die Betonüberdeckung in der Druckzone und gleichzeitig wird die Rissbildung minimiert. Ecklösungen und Rampenausschnitte im System auf Grundlage des Bestandsrasters werden mittels abgehängten Abfangbalken gelöst - s. Grundriss Ebene 08.

wirtschaftlichste Bauweise
Alles in allem kann der Parkring in wirtschaftlicher Systembauweise erstellt werden und auf die gängigen Anbieter angepasst werden. Sollte die vorgeschlagene Geschosshöhe, die lichte Höhe von 2,15m oder Sonstiges systembedingt angepasst werden müssen, steht hierfür in der überhöhten ersten Parkebene Reserve zur Verfügung.

Optionales PV-Dach
Die dargestellte Planung zeigt ein optionalen PV-Dachaufbau der aus dem Standardtragwerk mit verminderten Bauteilquerschnitten erwächst. Als Überdeckungsfläche des Rings stehen 6.060m² optionale PV-Fläche zur Verfügung. Das Konzept funktioniert mit und ohne die PV-Deckelung, bei Entfall würde der oberste Brüs-tungsstreifen entfallen und die Sichtbarkeit der PKW von den benachbarten Gebäudeteilen wäre dann zu berücksichtigen.

FASSADE PARKRIEGEL

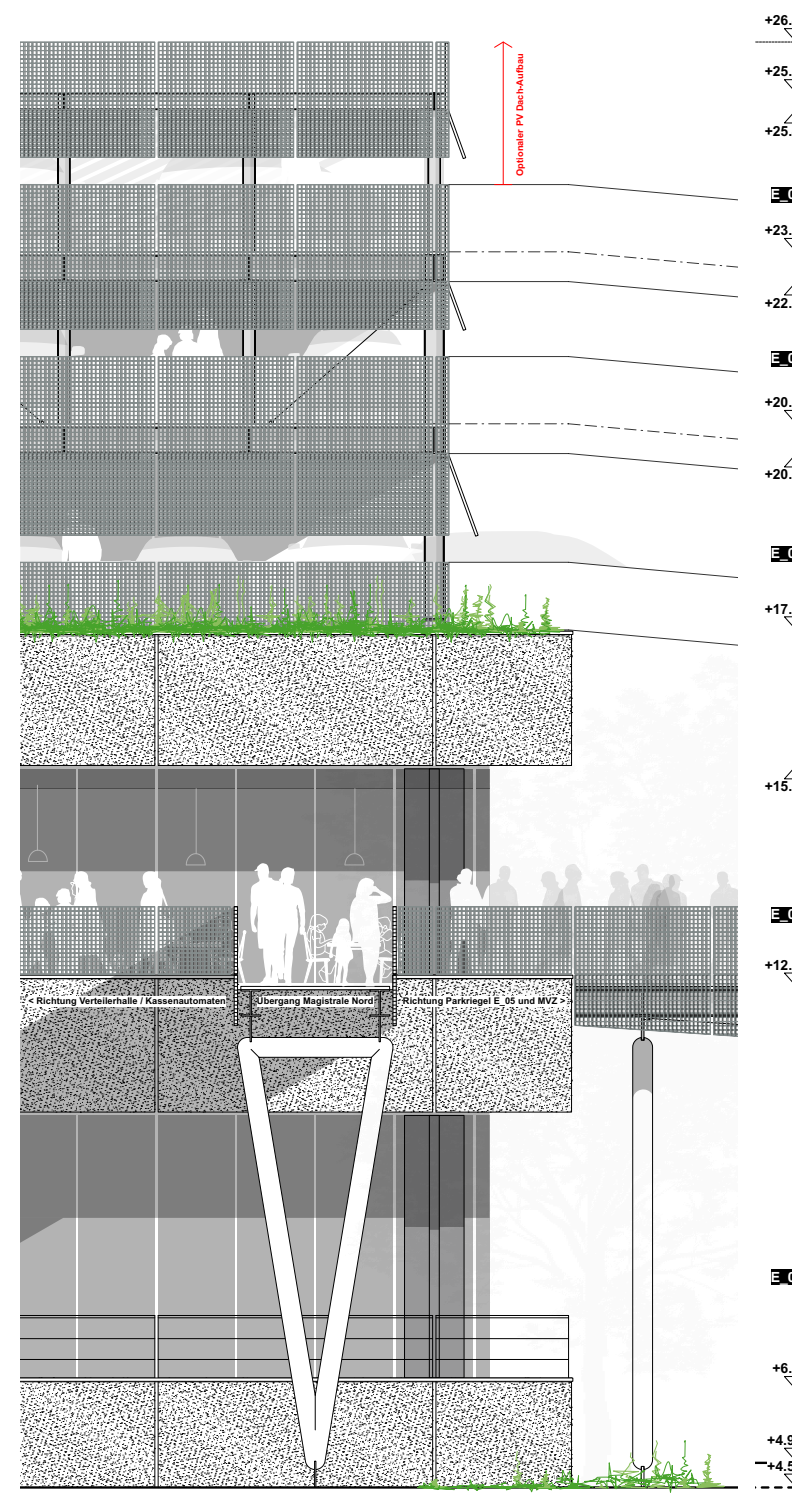
Der Parkriegel an der Albert-Schweitzer-Straße nimmt bewusst das städtebauliche Leitbild der Masterplans auf und adaptiert dies auf die nun abweichende Geschossigkeit der Parkaustypologie. Weitergedacht auf das westlich angrenzende MVZ wird dies ebenfalls mit abweichender Geschossigkeit antworten. Der einende Nenner ist die Ausformulierung als begrünte Bandfassade. Dieses Thema kann robust in die nächsten Planungsabstimmen des OPZ übernommen werden.

Abweichend von OPZ und MVZ stellt sich die Parkriegelfassade ohne Verglasung dar. Auf diesen Umstand reagiert die Fassade mit einer massiven, nach oben abgewickelten Brüstung und einer glatten Deckenunter-sicht. Dies beugt der Einsehbarkeit der parkenden PKW vor und erzeugt ein glatte, Parkhaus untypisch aufgeräumte Deckenuntersicht, welche dem städtebaulichen Anspruch gerecht wird. Die Ovalstützen, ohne prägende Kanten, springen gegenüber der Brüstung nach hinten und geben der Fassadenbänderung eindeutige Vorfahrt. Die begrünte Brüstung nimmt der Fassade, wie beim OPZ die Strenge und hilft ebenfalls bei der Brechung der Brüstungskontur und beugt der Lesbarkeit der abgestellten PKW vor.

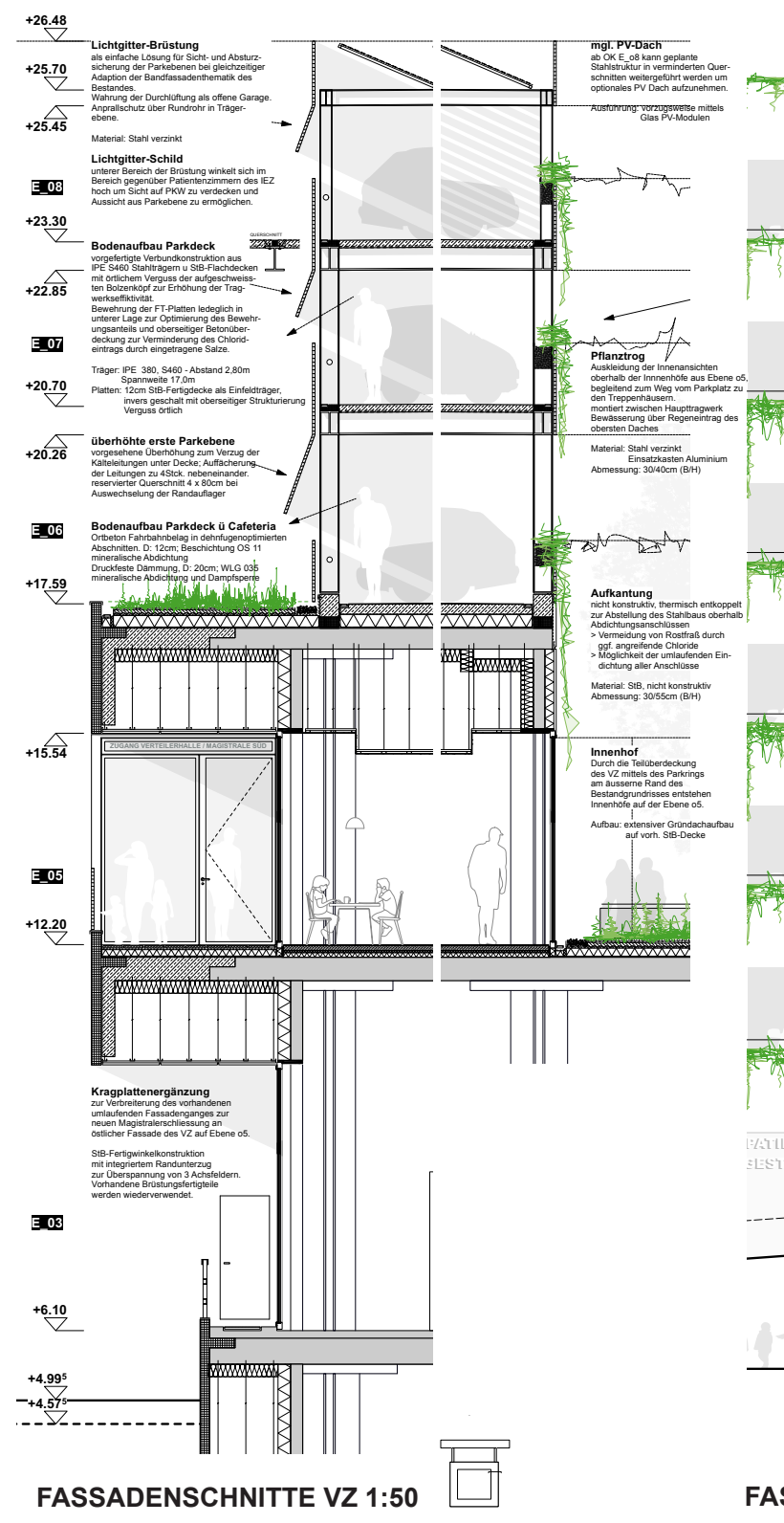
FASSADE PARKRING

Die Außenseite der Parkringfassade adaptiert die elementierte Bandfassade des VZ in die Stahlbauthematik des neuen Aufbaus mittels einer vorgehängten Konstruktion aus verzinkten Lichtgitterelementen. Sie nutzt so ein einfaches und ebenfalls elementiertes Element um die Ergänzung angemessen zu konstruieren.

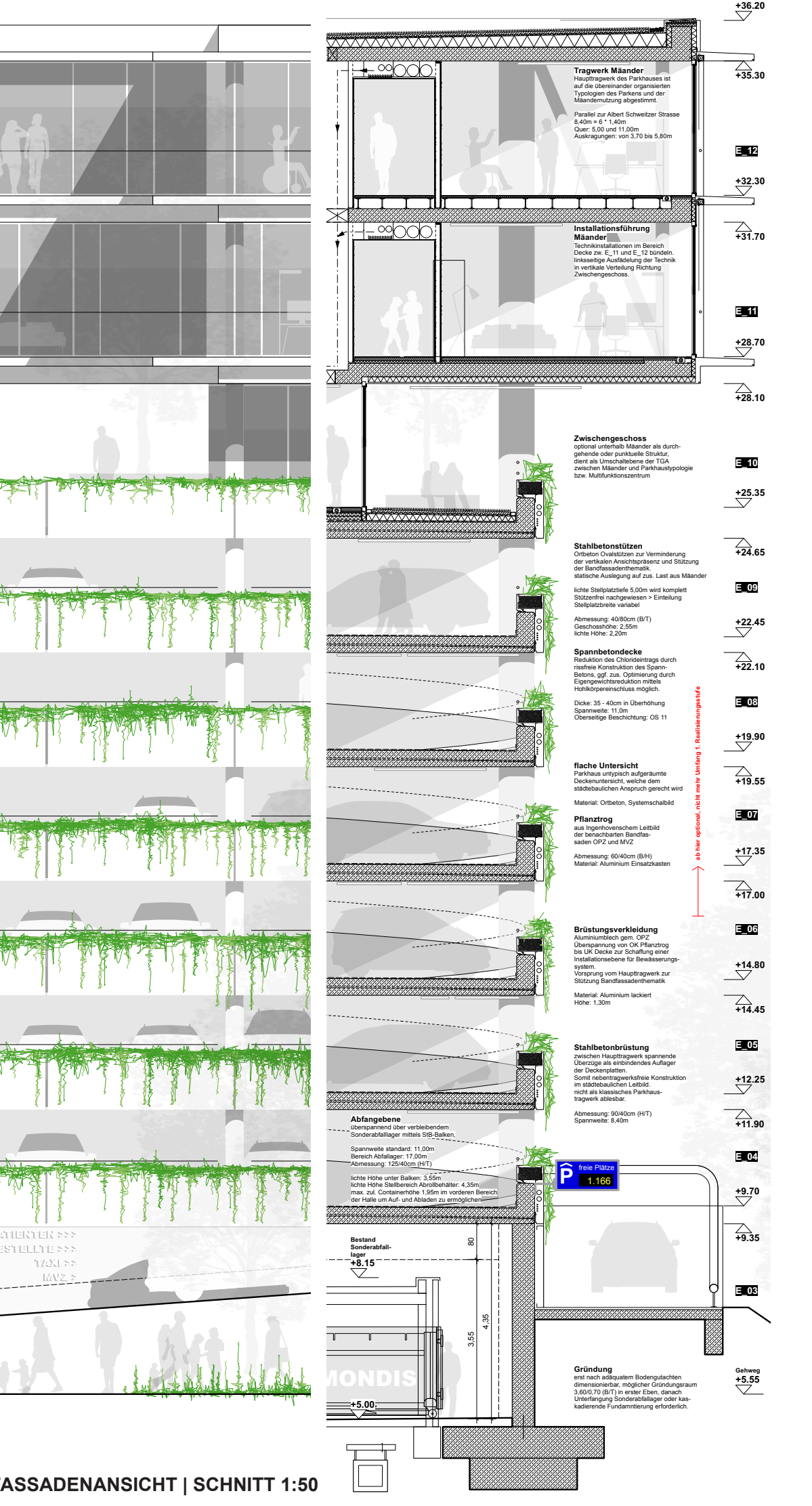
Um auf die differenzierten Anforderungen entweder zum IEZ mit seinen Patientenzimmern und dem Mäander, oder der südlich angrenzenden Wohnbebauung und dem westlich angrenzenden Campus gerecht zu werden, reagiert die Fassade zu IEZ und dem Mäander mit aufgestellten Schirmen am unteren Rand, Richtung Süden und Westen mit abgeschwenkten Brüstungen. So kann ein optimales Verhältnis aus Einschränkung der Einsehbarkeit auf die parkenden PKW und Belichtung und Ausblick der Patienten und Besucher im Parkhaus eingestellt werden.


< Richtung Verteilerhalle / Kassenautomaten
Übergang Magistrale Nord
Richtung Parkriegel E_05 und MVZ >

FASSADENANSICHT VZ 1:50


Lichtgitter-Brüstung
Lichtgitter-Schild
Bodenaufbau Parkdeck
überhöhte erste Parkebene
Bodenaufbau Parkdeck ü Cafeteria
Kragplattenergänzung
mgl. PV-Dach
Pflanztrog
Aufkantung
Innenhof
+26.48
+25.70
+25.45
+23.30
+22.85
+20.70
+20.26
+17.59
+15.54
+12.20
+6.10
+4.99
+4.37
E_08
E_07
E_06
E_05
E_03

FASSADENSCHNITTE VZ 1:50


Tragwerk Mäander
Haupttragwerk des Parkhauses ist auf die übereinander organisierten Typologien des Parkens und der Mäandernutzung abgestimmt.
Parallel zur Albert Schweitzer Strasse
8,40m = 6 * 1,40m
Quer: 5,00 und 11,00m
Auskragungen: von 3,70 bis 5,80m
Installationsführung Mäander
Zwischengeschoss
Stahlbetonstützen
Spannbetondecke
flache Untersicht
Pflanztrog
Brüstungsverkleidung
Stahlbetonbrüstung
Abfangebene
Gründung
freie Plätze 1.166
+36.20
+35.30
+32.30
+31.70
+28.70
+28.10
+25.35
+24.65
+22.45
+22.10
+19.90
+19.55
+17.35
+17.00
+14.80
+14.45
+12.25
+11.90
+9.70
+9.35
+8.15
+5.55
+5.00
E_12
E_11
E_10
E_09
E_08
E_07
E_06
E_05
E_04
E_03

FASSADENANSICHT | SCHNITT 1:50