2. RUNDGANG

Architektur:
Architekturbüro.pg1 BDA, Kaiserslautern

Verfasser*in:
Michael Burghaus

Mitarbeiter*innen:
Andrew Tirtoutomo, Timo Mörsel, Marc Galonske, Lende Lendle

Tragwerksplanung:
Pahn Ingenieure GmbH, Kaiserslautern

Verfasser*in:
Milan Schultz-Cornelius

Mitarbeiter*innen:
Margarita Schick

Sonstige Fachingenieure:
Brandschutz: SV Bechert, Friesenheim
TGA: Planungsbüro Sappock GmbH, Pirmasens

Auszug aus dem Erläuterungsbericht (Verfasser)

Entwurfsidee: Wahrung der städtebaulichen Vorgaben
Unser Entwurf legt großen Wert darauf, die städtebaulichen Vorgaben des Masterplans von Ingenhoven Architekten zu bewahren. Durch eine sorgfältige Beibehaltung der geplanten städtebaulichen Struktur streben wir an, eine harmonische Integration in die jetzige und künftige Umgebung zu gewährleisten. Unser Ziel ist es, die geplante Konzeption möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Die Spindeln als verkehrstechnische Erschließung, werden so konzipiert, dass sie mühelos in das künftige Gebäude nördlich des Versorgungszentrums integriert werden können, ohne den geplanten Dachgarten zu durchbrechen. Die Parkebene wird mittels einer Brücke erschlossen, wobei die Grundidee der Masterplanung – die Mäanderüberbauung und die Verbindung zu dem darunterliegenden durchgängigen Dachgarten der Gebäude die Gebäude verbindet, durchgängig beibehalten wird. Eine vielseitige Weiternutzung der Spindeln als Erschließung einer Alternativen oder zusätzlichen Parkierung im Nördlichen Gebäudekubus wäre möglich und ermöglicht auch hier eine optimale Flexibilität.

Parkhausgestaltung: Eine Synthese aus Form und Funktion
Das Parkhaus selbst wird als Rampenparkhaus gestaltet, wobei die Eckbereiche als verbindendes Element keine Neigung aufweisen. Die Rampen verlaufen dazwischen, mit einer sanften, 1,24 % Steigung, die sich gegen den Uhrzeigersinn eine Etage anhebt. Diese innovative Gestaltung ermöglicht nicht nur das Überfahren von nicht überbaubaren Bestandssituationen, wie Versorgungsleitungen zur Zentralen Kühlung und RWA's, sondern ermöglicht auch eine Flexibilität bei der Gestaltung.

Diese Flexibilität bei der Schaffung von Stellplätzen wird durch die adaptiv lineare Aufwärtsbewegung des Systems gewährleistet. Eine erweiternder und rückbaubare Struktur ermöglicht, sich den sich ändernden Anforderungen anzupassen.

Ergänzung: Auffüllen der Kubatur
Ein zusätzlicher Aspekt unseres Konzepts ermöglicht die gezielte Ergänzung von Einschnitten im Baukörper. Dieses können zeitlich unabhängig von der Parkgaragenüberbebauung ausgeführt werden.

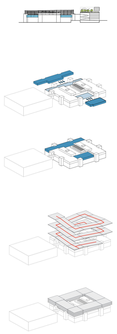
Funktionalität: Effiziente Zufahrt und klare interne Erschließung
Das Zufahrtsystem bleibt kurz und direkt, wodurch Parkgaragennutzende nicht über das Klinikgelände geleitet werden müssen. Der Zugang für Personen zum Klinikum erfolgt direkt per Aufzug an die Magistrale. Die Parkgarage ist in neun separat umfahrbare Sektoren unterteilt, die ohne Gegenverkehr in zwei separaten Spuren erschlossen werden. Anzeigen an strategischen Punkten informieren über die Anzahl der freien Stellplätze, während eine zusätzliche Verbindungsrampe zwischen den Ebenen die Aus- und Einfahrt von den oberen Ebenen beschleunigen.

Abstract
Insgesamt präsentiert sich unser architektonisches und statisches Konzept als eine gelungene Synthese aus urbaner Innovation und Nachhaltigkeit. Die Anpassbarkeit, Erweiterbarkeit und Rückbaubarkeit unserer Parkhauslösung bietet nicht nur eine zukunftsorientierte Antwort auf sich verändernde Anforderungen, sondern greift lediglich minimalinvasiven in die bestehende Planung ein, während gleichzeitig die funktionalen Anforderungen erfüllt werden.

UKM IM
Infrastruktur Management

4008

UKM
PARKEN AUF DEM VERSORGUNGSZENTRUM



Entwurfsidee: Wahrung der städtebaulichen Vorgaben
Unser Entwurf legt großen Wert darauf, die städtebaulichen Vorgaben des Masterplans von Ingenhoven Architekten zu bewahren. Durch eine sorgfältige Beibehaltung der geplanten städtebaulichen Struktur streben wir an, eine harmonische Integration in die jetzige und künftige Umgebung zu gewährleisten. Unser Ziel ist es, die geplante Konzeption möglichst wenig zu beeinträchtigen.
Die Spindeln als verkehrstechnische Erschließung, werden so konzipiert, dass sie mühelos in das künftige Gebäude nördlich des Versorgungszentrums integriert werden können, ohne den geplanten Dachgarten zu durchbrechen. Die Parkebene wird mittels einer Brücke erschlossen, wobei die Grundidee der Masterplanung – die Mäanderüberbauung und die Verbindung zu dem darunterliegenden durchgängigen Dachgarten der Gebäude die Gebäude verbindet, durchgängig beibehalten wird. Eine vielseitige Weiternutzung der Spindeln als Erschließung einer Alternativen oder zusätzlichen Parkierung im Nördlichen Gebäudekubus wäre möglich und ermöglicht auch hier eine optimale Flexibilität.

Ergänzung: Auffüllen der Kubatur
Ein zusätzlicher Aspekt unseres Konzepts ermöglicht die gezielte Ergänzung von Einschnitten im Baukörper. Dieses können zeitlich unabhängig von der Parkgaragenüberbebauung ausgeführt werden.

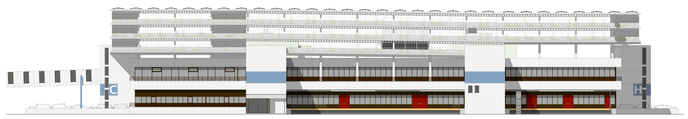
Parkhausgestaltung: Eine Synthese aus Form und Funktion
Das Parkhaus selbst wird als Rampenparkhaus gestaltet, wobei die Eckbereiche als verbindendes Element keine Neigung aufweisen. Die Rampen verlaufen dazwischen, mit einer sanften, 1,24 % Steigung, die sich gegen den Uhrzeigersinn eine Etage anhebt. Diese innovative Gestaltung ermöglicht nicht nur das Überfahren von nicht überbaubaren Bestandssituationen, wie Versorgungsleitungen zur Zentralen Kühlung und RWA's, sondern ermöglicht auch eine Flexibilität bei der Gestaltung.
Diese Flexibilität bei der Schaffung von Stellplätzen wird durch die adaptiv lineare Aufwärtsbewegung des Systems gewährleistet. Eine erweiternder und rückbaubare Struktur ermöglicht, sich den sich ändernden Anforderungen anzupassen.

Funktionalität: Effiziente Zufahrt und klare interne Erschließung
Das Zufahrtsystem bleibt kurz und direkt, wodurch Parkgaragennutzende nicht über das Klinikgelände geleitet werden müssen. Der Zugang für Personen zum Klinikum erfolgt direkt per Aufzug an die Magistrale. Die Parkgarage ist in neun separat umfahrbare Sektoren unterteilt, die ohne Gegenverkehr in zwei separaten Spuren erschlossen werden. Anzeigen an strategischen Punkten informieren über die Anzahl der freien Stellplätze, während eine zusätzliche Verbindungsrampe zwischen den Ebenen die Aus- und Einfahrt von den oberen Ebenen beschleunigen.

Architektonisch und Statisch Zeitgemäße Formulierung der Parkgarage
Unser Vorschlagsentwurf sieht eine innovative Kassettenfassade vor, die sowohl ästhetisch ansprechend als auch funktional ist. Die Kassettenfassade bietet eine vielseitige Gestaltungsmöglichkeit und ermöglicht eine ansprechende Verschattung und Photovoltaik angestellt. Eine Fassadenbegrünung in Pflanzkästen, ergänzt die ästhetische Gestaltung und trägt zur Verbesserung des Stadtklimas bei, indem sie Schatten spendet und die Luftqualität verbessert. Insgesamt bietet unser Vorschlag eine ansprechende und nachhaltige Lösung.
Die Entscheidung für den Bau mit einer Konstruktionsweise aus Ortbeton resultiert aus mehreren Faktoren. Zunächst ist hervorzuheben, dass Ortbeton eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse und Korrosion bietet, was langfristig zur Haltbarkeit und Stabilität des Bauwerks beiträgt. Darüber hinaus ermöglicht Ortbeton eine hohe Flexibilität bei der Gestaltung, was die Anpassung an die spezifischen Anforderungen des Projekts erleichtert. Schließlich spielt auch die hohe Arbeitsintensität der Ortbeton eine wichtige Rolle, da sie lokale Arbeitsplätze schafft und die Wertschöpfung in der Region unterstützt.

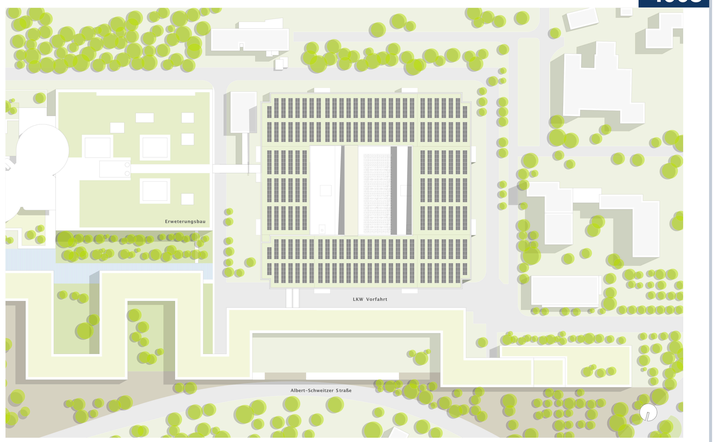
Konstruktive Stabilität und Modularität
Die Tragwerkskonstruktionsplanung: Projekt: Ortbeton (sich durch den Masterplan ergeben) Die Stützen sind in einem Raster von 7,5 x 7,5 m angeordnet, wobei die verkehrsrelevanten Grundplatten die Decken bilden. Die aufliegenden Horizontalstützen werden in einfacher Stutze und Doppelstutze ausgeführt. Die Stützenquerschnitte sind 40 x 40 cm. Tragwerkskonstruktion gestaltet sich wie folgt: Die Fundamentplatten und Unterbodenplatten sind aus Beton gefertigt.
Die Deckenplatten sind mit einer 5 Meter vorstehenden, um zusätzlichen Schutz vor Witterungseinflüssen zu bieten.
Auf einer Ebene befinden sich 7 Deckenbalken.
Diese ermöglichen eine Reduzierung der Deckenstärke, wodurch eine Gewichtsersparnis erzielt wird. Die Deckenbalken sind mit einer Breite von 40 cm und einer Höhe von 80 cm ausgelegt.
Die Deckenplatten sind mit einer Stärke von 25 cm ausgelegt, um eine ausreichende Tragfähigkeit und Stabilität zu gewährleisten.
Die Verwendung von Ortbeton ermöglicht eine flexible Gestaltung der Decken und Balken, was die Anpassung an die spezifischen Anforderungen des Projekts erleichtert.
Die Verwendung von Ortbeton ermöglicht eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen Witterungseinflüsse und Korrosion, die die Haltbarkeit der Deckenplatten und -balken verlängert.
Insgesamt bietet die Verwendung von Ortbeton eine robuste und langlebige Lösung für die Tragwerkskonstruktion, die sowohl ästhetisch ansprechend als auch funktional und nachhaltig ist.

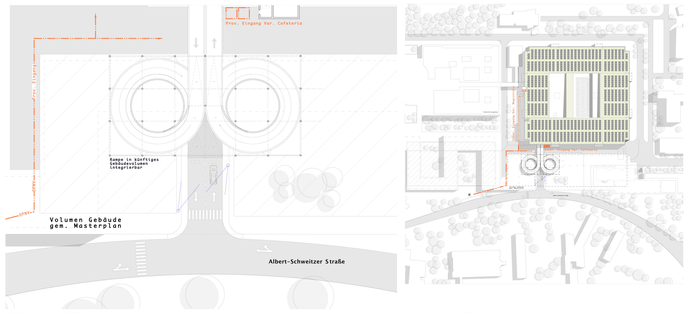
Brandschutz: Brandentrennung
Die Parkgarage erlaubt keinerlei Verbrennungsmaterial, durch diese Tatsache ist eine Brandentrennung nicht erforderlich. Die Decken Platten der Parkgarage sind aus Betonfertigteilen ausgeführt. Diese sind so ausgelegt, dass eine Brandentrennung nicht erforderlich ist.
Unser Vorschlag sieht eine horizontale, brandschutztechnische Trennung vor, die durch die Verwendung von Betonfertigteilen erreicht wird. Diese Trennung ermöglicht eine effektive Brandschutzmaßnahme, gewährleistet eine ausreichende Sicherheit und minimiert das Risiko der Ausbreitung von Bränden innerhalb des Gebäudes. Der Zugang zur internen Erschließung erfolgt über analog zu einem Sicherheitstreppenraum. Die visuelle Verbindung der Brandentrennung erfolgt durch zwischengeschaltete Metallverbindungsteile und Glasscheiben. Diese Lösung bietet eine ästhetisch ansprechende und funktionale Verbindung zwischen den verschiedenen Bereichen des Gebäudes, während sie gleichzeitig die Sicherheitsanforderungen erfüllt und eine effektive Brandschutzmaßnahme gewährleistet.



ANSICHT NORD
1:200

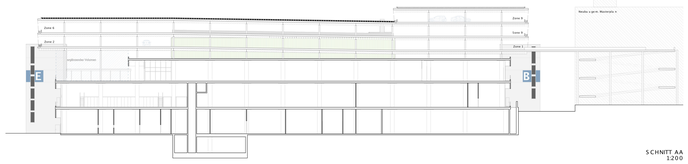
4008





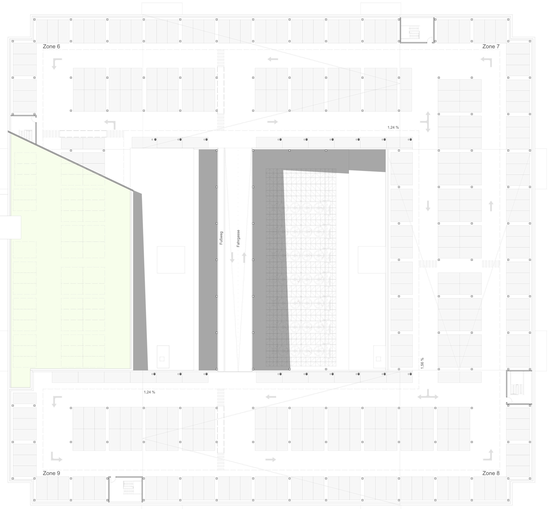
ERSCHLIEßUNG ERDGESCHOSS
1:200

ERSCHLIEßUNGSSYSTEM
1:500



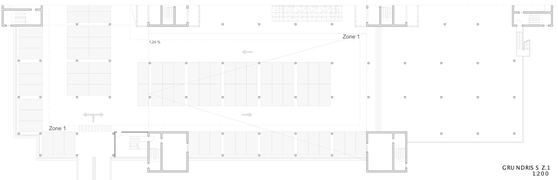
SCHNITT AA
1:200

4008

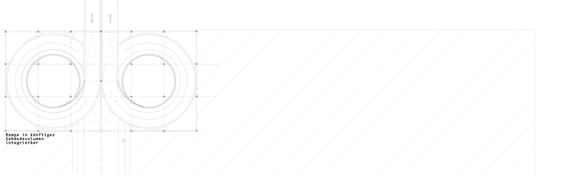


ZONE 1 – 9, 767 PARKPLÄTZE

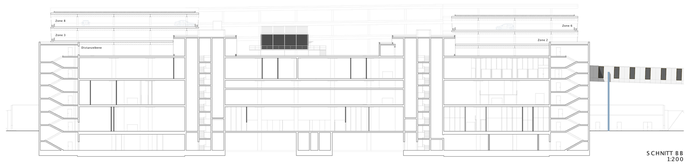
GRUNDRISS Z7-9
1:200



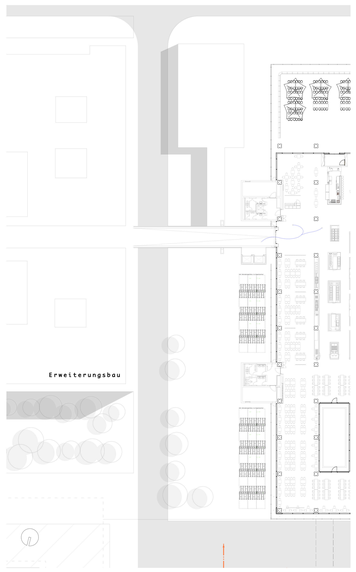
GRUNDRISS Z1
1:200



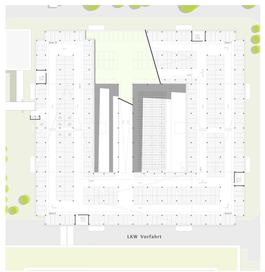
4008



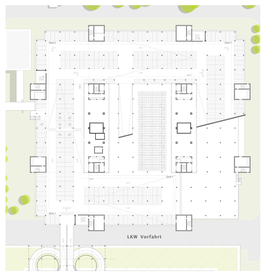
SCHNITT BB
1:200



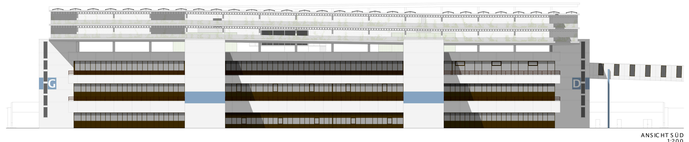
ERSCHLIEßUNG MAGISTRAL
1:200



ERWEITERUNGSMÖGLICHKEIT BIS ZONE 10, 870 PARKPLÄTZE
1:500

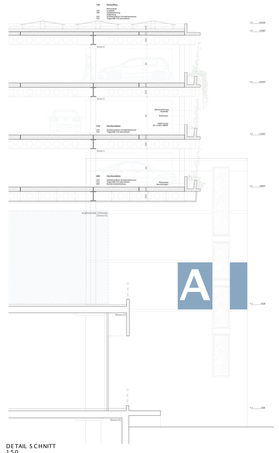


GRUNDRISS Z1-3
1:500

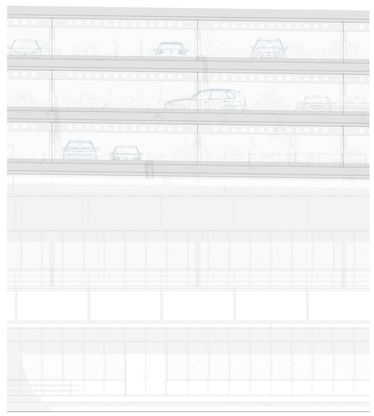


ANSICHT SÜD
1:200

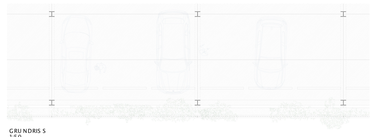
4008



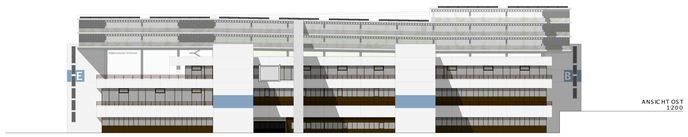
DETAIL SCHNITT
1:50



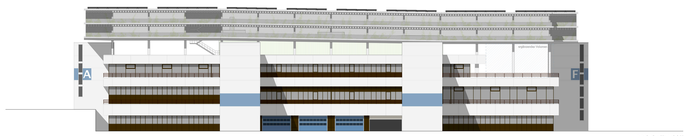
ANSICHT NORD
1:50



GRUNDRISS
1:50



ANSICHT OST
1:200



ANSICHT WEST
1:200