Haus Park

Mit dem Entwurf eines zeichenhaften Gebäudes am Humboldthafen, dem leeren Ort zwischen Hauptbahnhof und Charité in der Mitte Berlins soll ein möglicher architektonischer Typus „Haus Park“, eine Kombination aus Fahrrad-Parkhaus oder Park-Platz, Kiosk, Treffpunkt, Herberge und freiem Raumangebot für wechselnde Zwecke erforscht werden. Der unbekannte Typus könnte die zukünftige architektonische Ikone einer heute noch neuen, bald aber selbstverständlichen Lebensweise sein, städtisch-natürlich, simple-solid, funktional-offen und schön.

Das Bild zeigt „Entwurf für Paris“ von Konstantin Melnikow, 1925 entworfen als Parkhaus für Automobile, das damalige Verkehrsmittel der Zukunft. Melnikow sah in der unbekannten Bauaufgabe die Möglichkeit und Notwendigkeit für den Entwurf eines aktuellen architektonischen Typus mit eigenwilliger Gestalt.

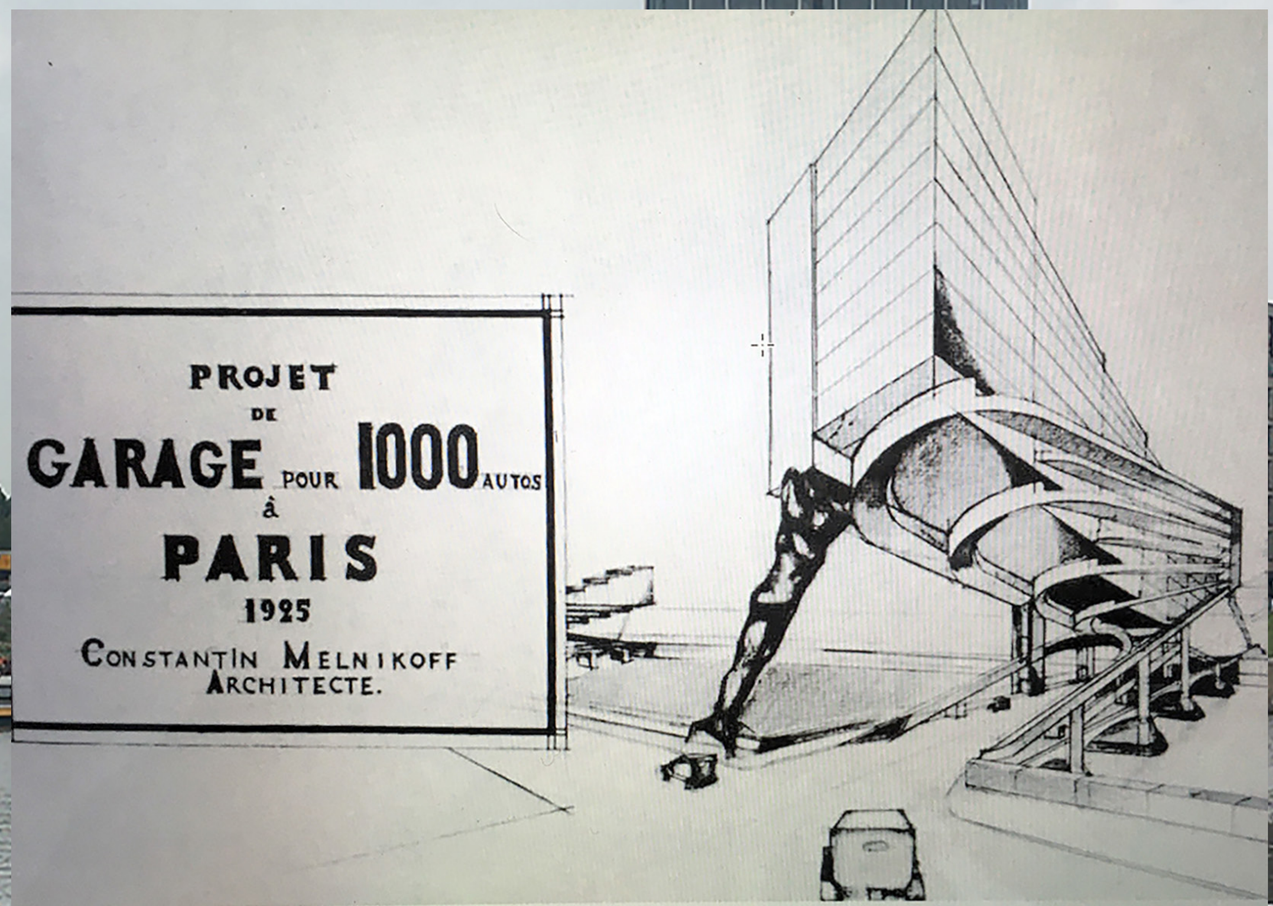


Haus Park

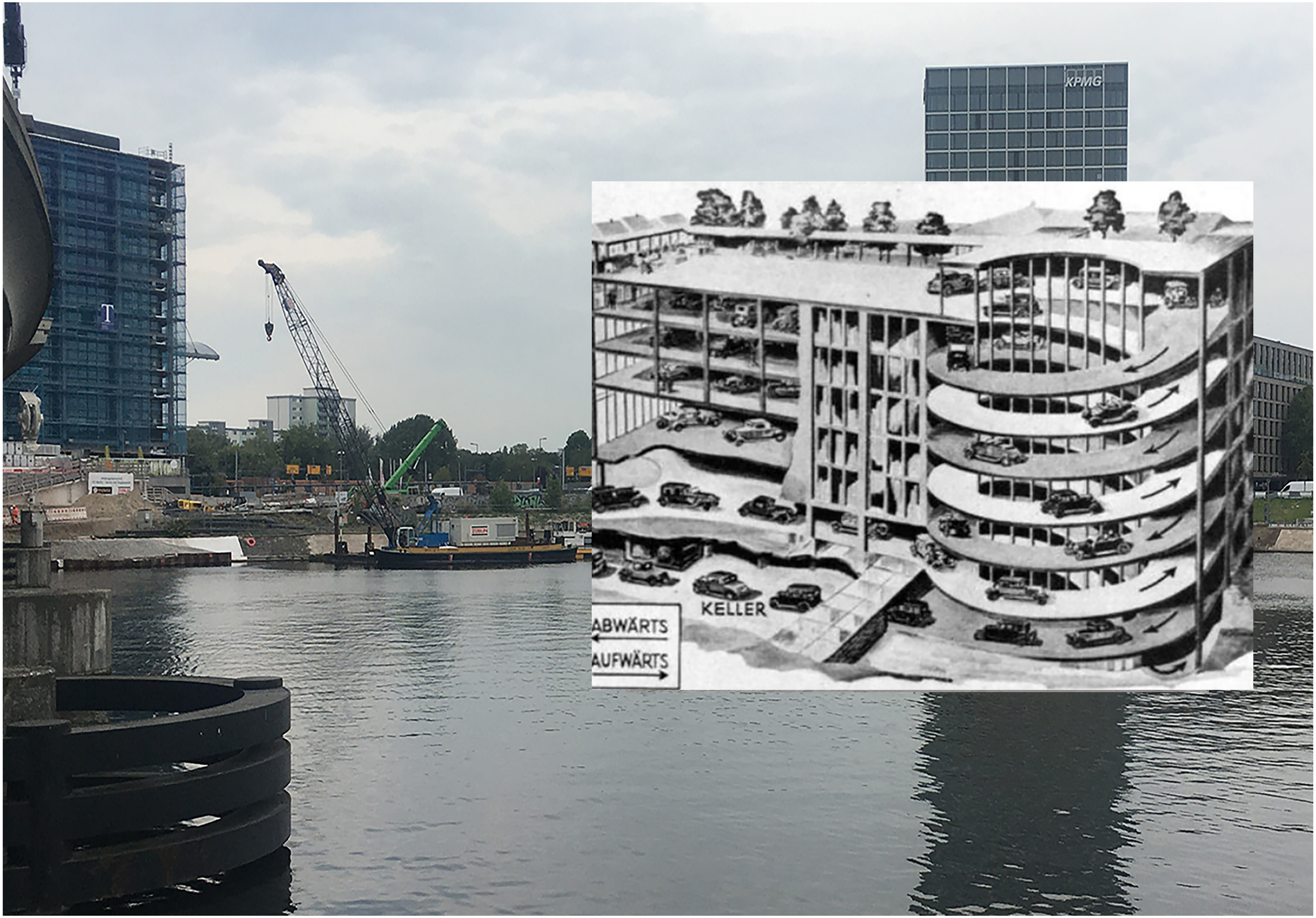
Der architektonische Entwurf für den Humboldthafen umfasst auch eine Untersuchung historischer wegweisender Zweck-Architekturen. In das Panorama des Ortes werden gedanklich und räumlich Berliner Ikonen montiert, so die Kantgaragen, 1930 entworfen als ein Haus für Autos, Ludwig Leos Umlauftank, 1972 gebautes „Haus als Maschine“ oder eine „Maschine als Haus“ und Hans Kollhoffs Projekt „Back to the Future“ Moabit, das Experiment der EInfügung Diderot´scher Werkzeuge als Figuren in den Stadtkontext im Sinne einer Architektur versus Städtebau. Der Aspekt der Neuartigkeit, der Idee referenzlosen Entwerfens im Sinne Olgiatis, interessiert uns an diesem Ort zu dieser Zeit. Gleichzeitig ist es eine referentiell geprägte Untersuchung über die Chance, hier eine morphologisch rückversicherte Zweck-Architektur zu entwerfen, die den historischen, aktuellen und zukünftigen Charakter des Ortes unterstützt und bereichert.

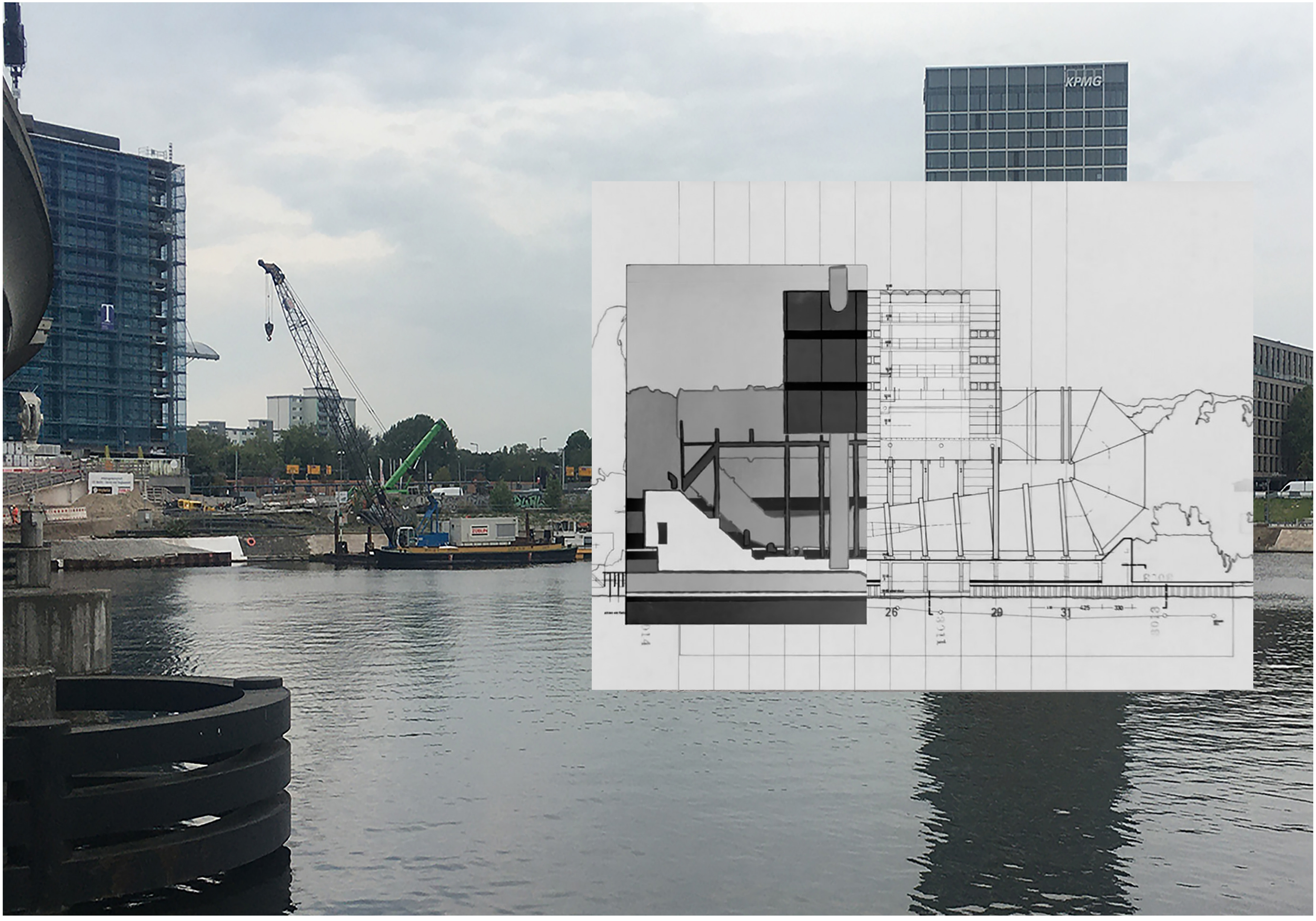


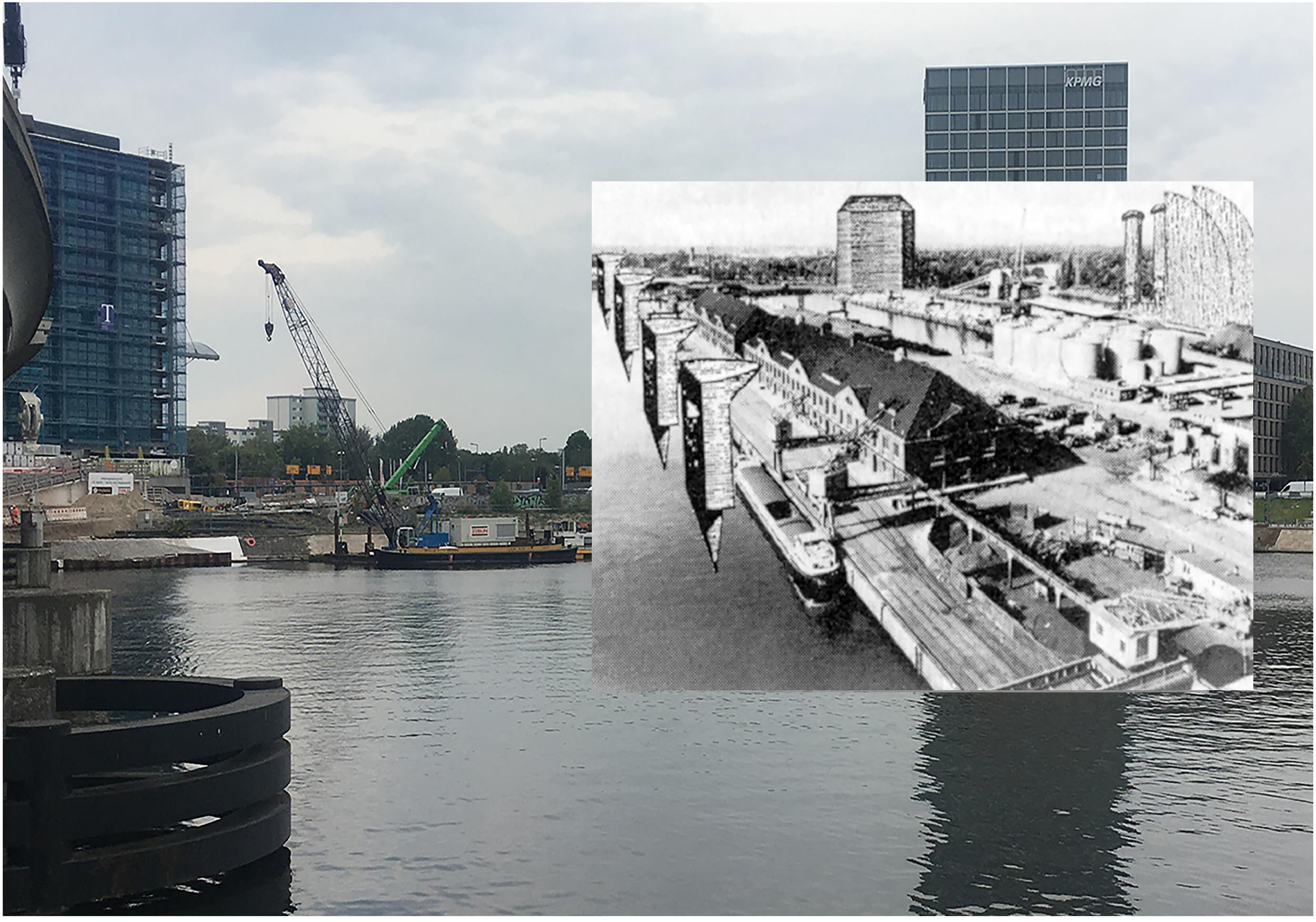

KPMG
1925
PARIS



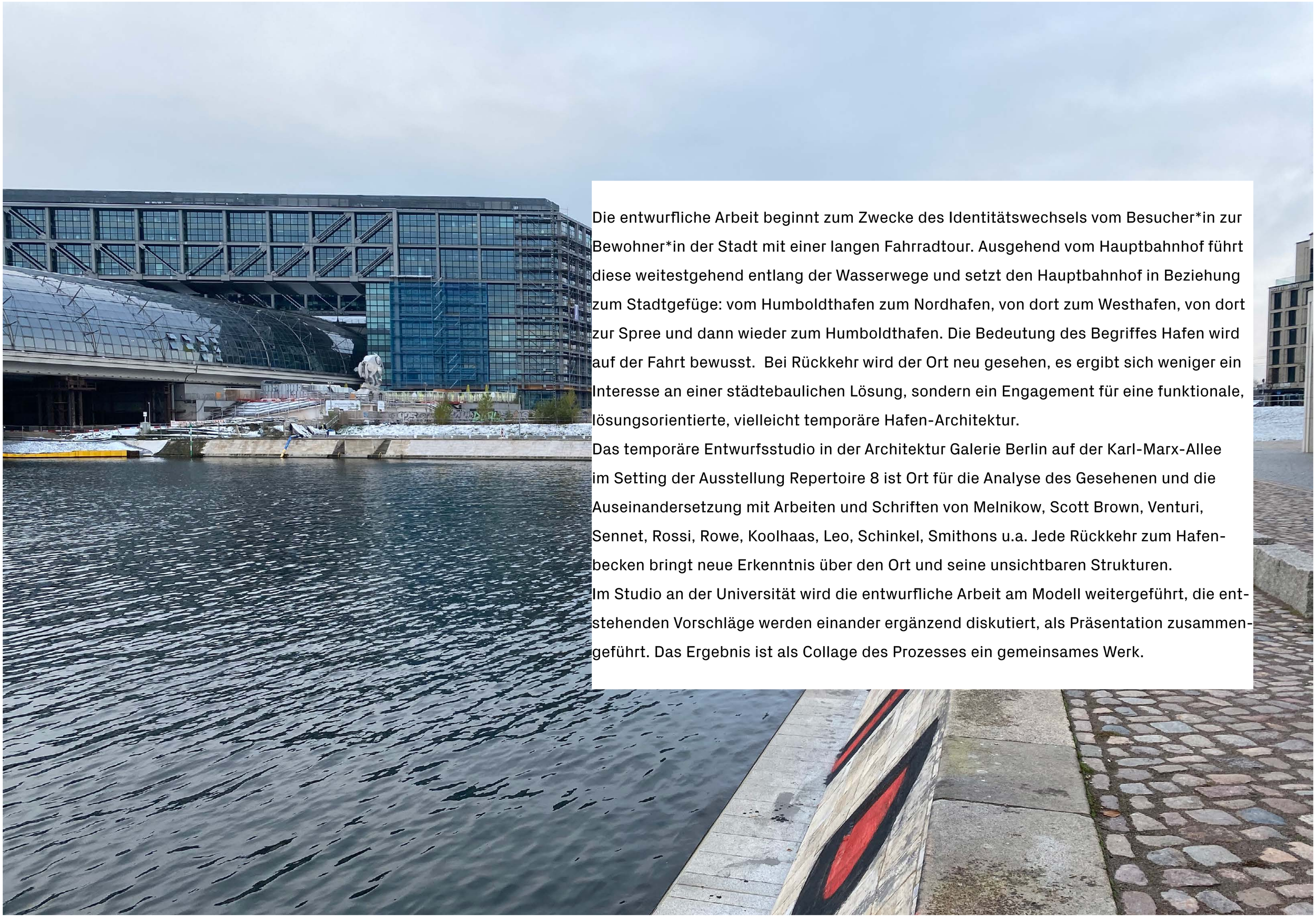
араж для такси в Париже. Второй вариант проекта


KPMG
KELLER
ABWÄRTS
AUFWÄRTS


KPMG
T
26
29
31


KPMG





Die entwurfliche Arbeit beginnt zum Zwecke des Identitätswechsels vom Besucher*in zur Bewohner*in der Stadt mit einer langen Fahrradtour. Ausgehend vom Hauptbahnhof führt diese weitestgehend entlang der Wasserwege und setzt den Hauptbahnhof in Beziehung zum Stadtgefüge: vom Humboldthafen zum Nordhafen, von dort zum Westhafen, von dort zur Spree und dann wieder zum Humboldthafen. Die Bedeutung des Begriffes Hafen wird auf der Fahrt bewusst. Bei Rückkehr wird der Ort neu gesehen, es ergibt sich weniger ein Interesse an einer städtebaulichen Lösung, sondern ein Engagement für eine funktionale, lösungsorientierte, vielleicht temporäre Hafen-Architektur.

Das temporäre Entwurfsstudio in der Architektur Galerie Berlin auf der Karl-Marx-Allee im Setting der Ausstellung Repertoire 8 ist Ort für die Analyse des Gesehenen und die Auseinandersetzung mit Arbeiten und Schriften von Melnikow, Scott Brown, Venturi, Sennet, Rossi, Rowe, Koolhaas, Leo, Schinkel, Smithons u.a. Jede Rückkehr zum Hafenbecken bringt neue Erkenntnis über den Ort und seine unsichtbaren Strukturen.

Im Studio an der Universität wird die entwurfliche Arbeit am Modell weitergeführt, die entstehenden Vorschläge werden einander ergänzend diskutiert, als Präsentation zusammengeführt. Das Ergebnis ist als Collage des Prozesses ein gemeinsames Werk.


7"BLIN
ON PROGRESS


EDEKA


Wir helfen bei
Radlosigkeit!
powered by
Wir helfen bei
Radlosigkeit!
powered by





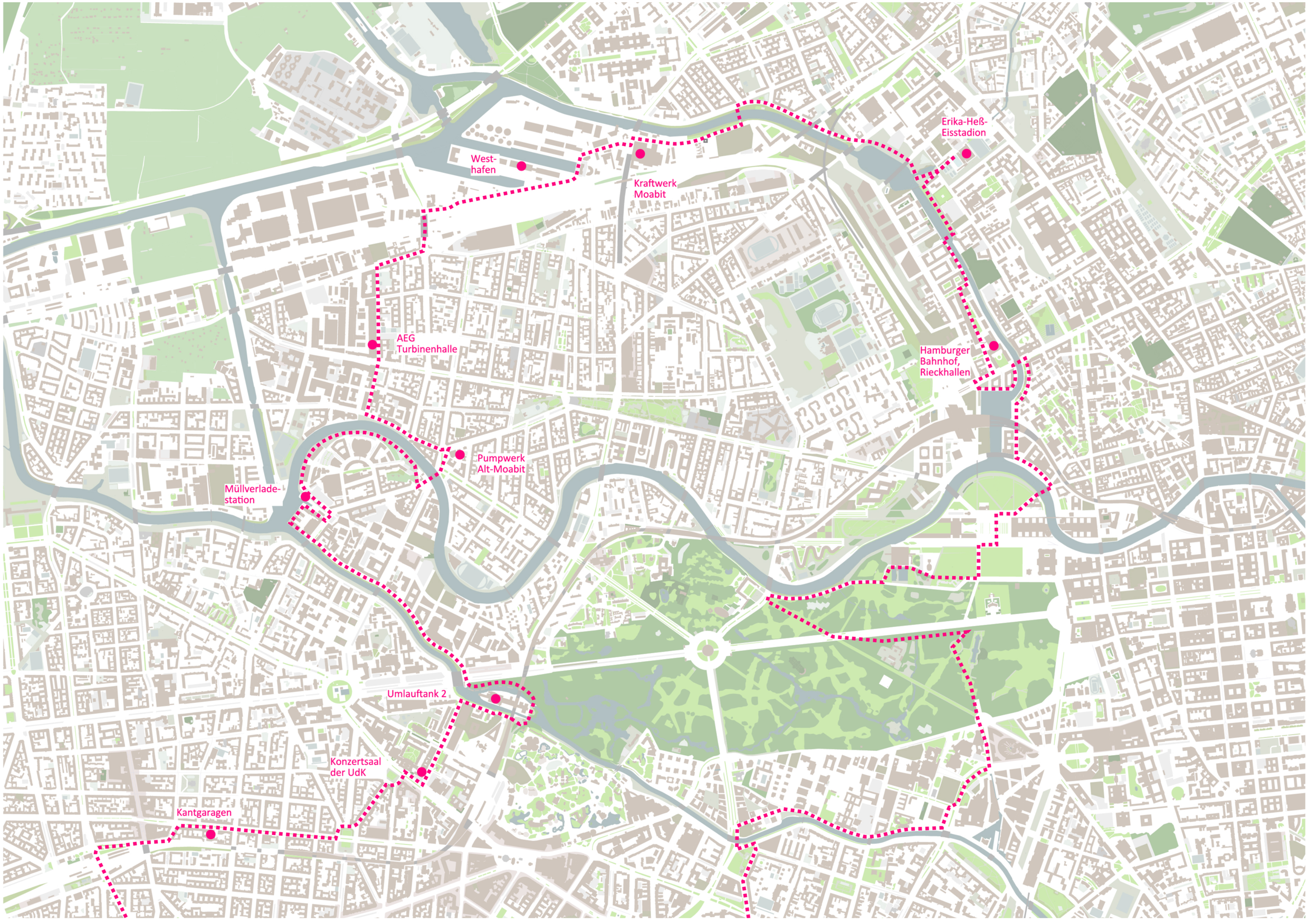

BL
Wasserbau
BERLIN ARRIVAL SUPPORT
We are travel agents, translators, caterers, guides, psychologists, drivers, nurses, porters, nannies, search engines, logistic managers, security personnel, problem solvers and so much more.
WE ARE VOLUNTEERS!
Laskavo prosymo!
Ласкаво просимо!
Добро пожаловать!
HOTEL ROMY
umbrella mobility

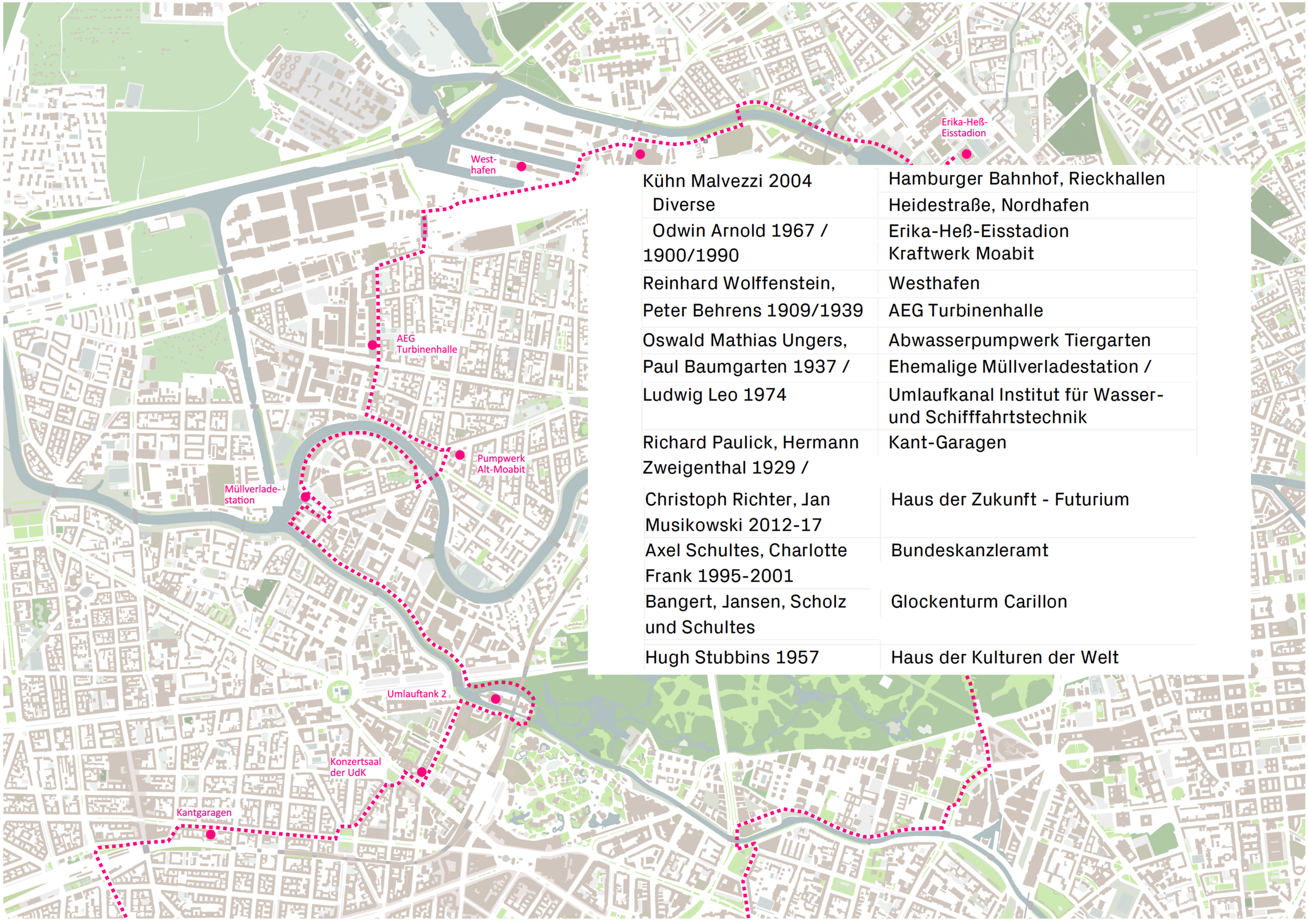

KPMG



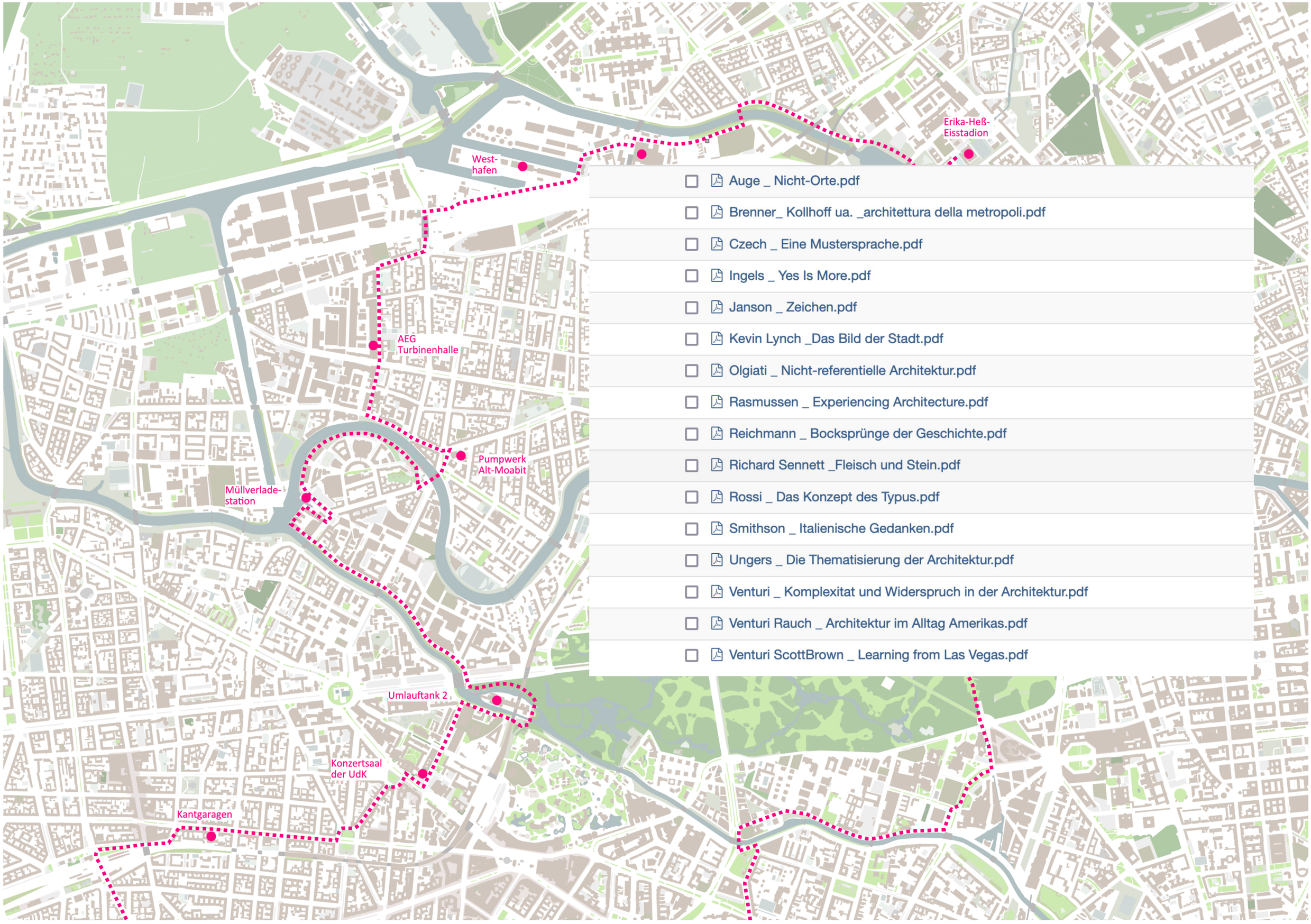



Waltersdorf
Bohnsdorf
Rudow
SCHÖNE
FELD
Flughafen
Berlin-Brandenburg
Willy Brandt
Altglienicke


West-
hafen
Kraftwerk
Moabit
Erika-Heß-
Eisstadion
AEG
Turbinenhalle
Hamburger
Bahnhof,
Rieckhallen
Pumpwerk
Alt-Moabit
Müllverlade-
station
Umlauftank 2
Konzertsaal
der UdK
Kantgaragen



Kühn Malvezzi 2004	Hamburger Bahnhof, Rieckhallen
Diverse	Heidestraße, Nordhafen
Odwin Arnold 1967 / 1900/1990	Erika-Heß-Eisstadion Kraftwerk Moabit
Reinhard Wolffenstein,	Westhafen
Peter Behrens 1909/1939	AEG Turbinenhalle
Oswald Mathias Ungers,	Abwasserpumpwerk Tiergarten
Paul Baumgarten 1937 /	Ehemalige Müllverladestation /
Ludwig Leo 1974	Umlaufkanal Institut für Wasser- und Schifffahrtstechnik
Richard Paulick, Hermann Zweigenthal 1929 /	Kant-Garagen
Christoph Richter, Jan Musikowski 2012-17	Haus der Zukunft - Futurium
Axel Schultes, Charlotte Frank 1995-2001	Bundeskanzleramt
Bangert, Jansen, Scholz und Schultes	Glockenturm Carillon
Hugh Stubbins 1957	Haus der Kulturen der Welt



- [ ] Auge _ Nicht-Orte.pdf
- [ ] Brenner_ Kollhoff ua. _architettura della metropoli.pdf
- [ ] Czech _ Eine Mustersprache.pdf
- [ ] Ingels _ Yes Is More.pdf
- [ ] Janson _ Zeichen.pdf
- [ ] Kevin Lynch _Das Bild der Stadt.pdf
- [ ] Olgiati _ Nicht-referentielle Architektur.pdf
- [ ] Rasmussen _ Experiencing Architecture.pdf
- [ ] Reichmann _ Bocksprünge der Geschichte.pdf
- [ ] Richard Sennett _Fleisch und Stein.pdf
- [ ] Rossi _ Das Konzept des Typus.pdf
- [ ] Smithson _ Italienische Gedanken.pdf
- [ ] Ungers _ Die Thematisierung der Architektur.pdf
- [ ] Venturi _ Komplexitat und Widerspruch in der Architektur.pdf
- [ ] Venturi Rauch _ Architektur im Alltag Amerikas.pdf
- [ ] Venturi ScottBrown _ Learning from Las Vegas.pdf

















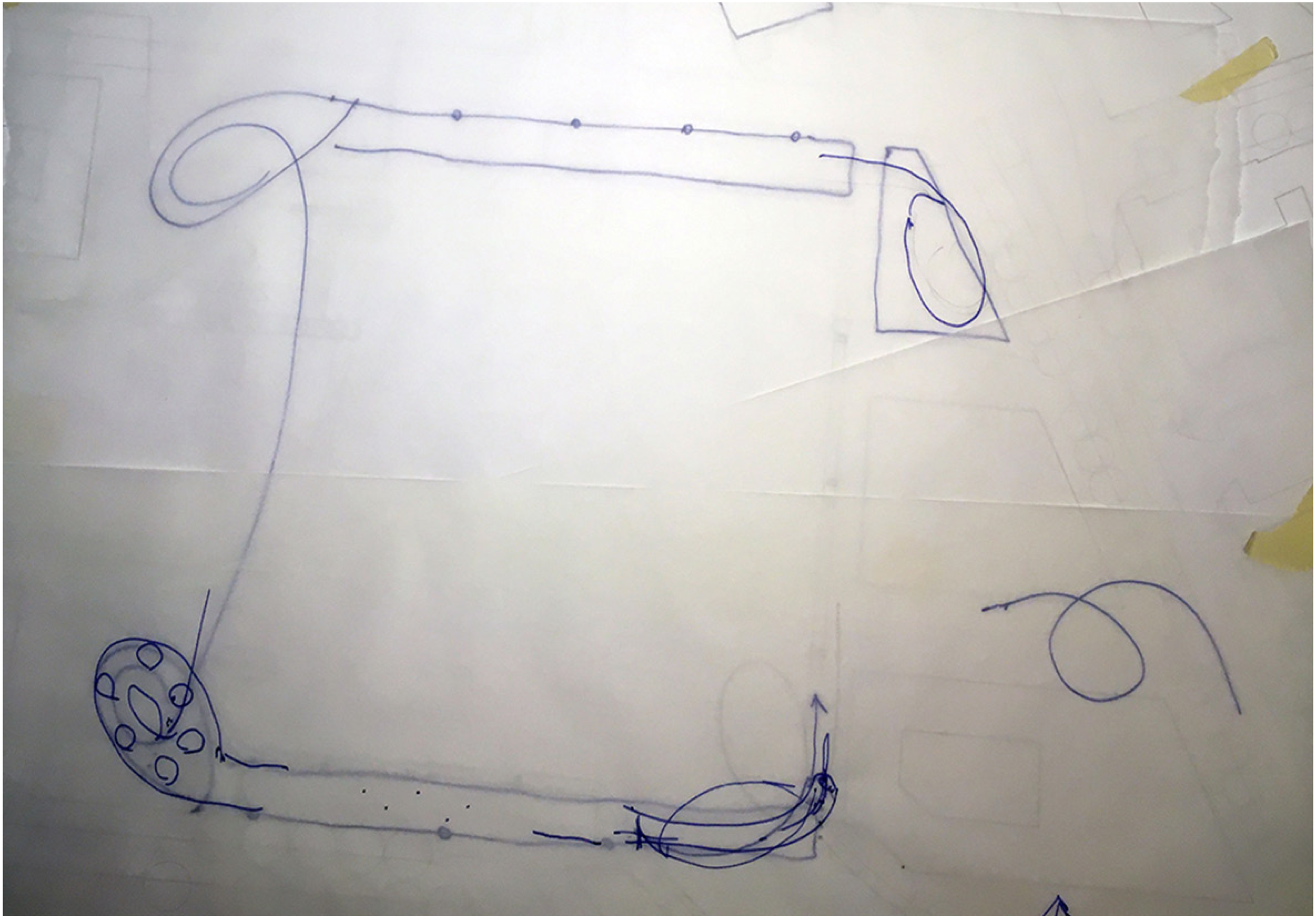


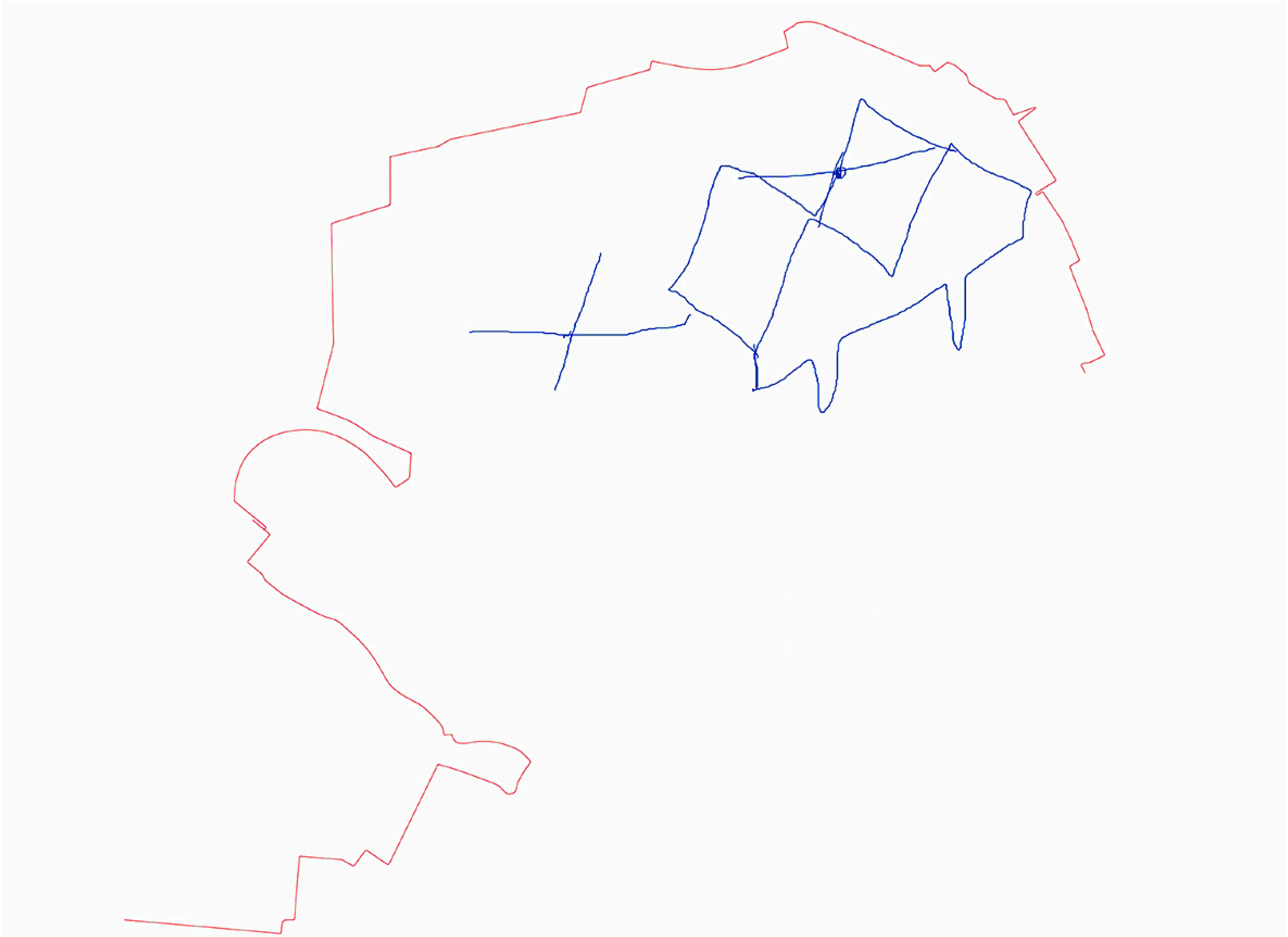


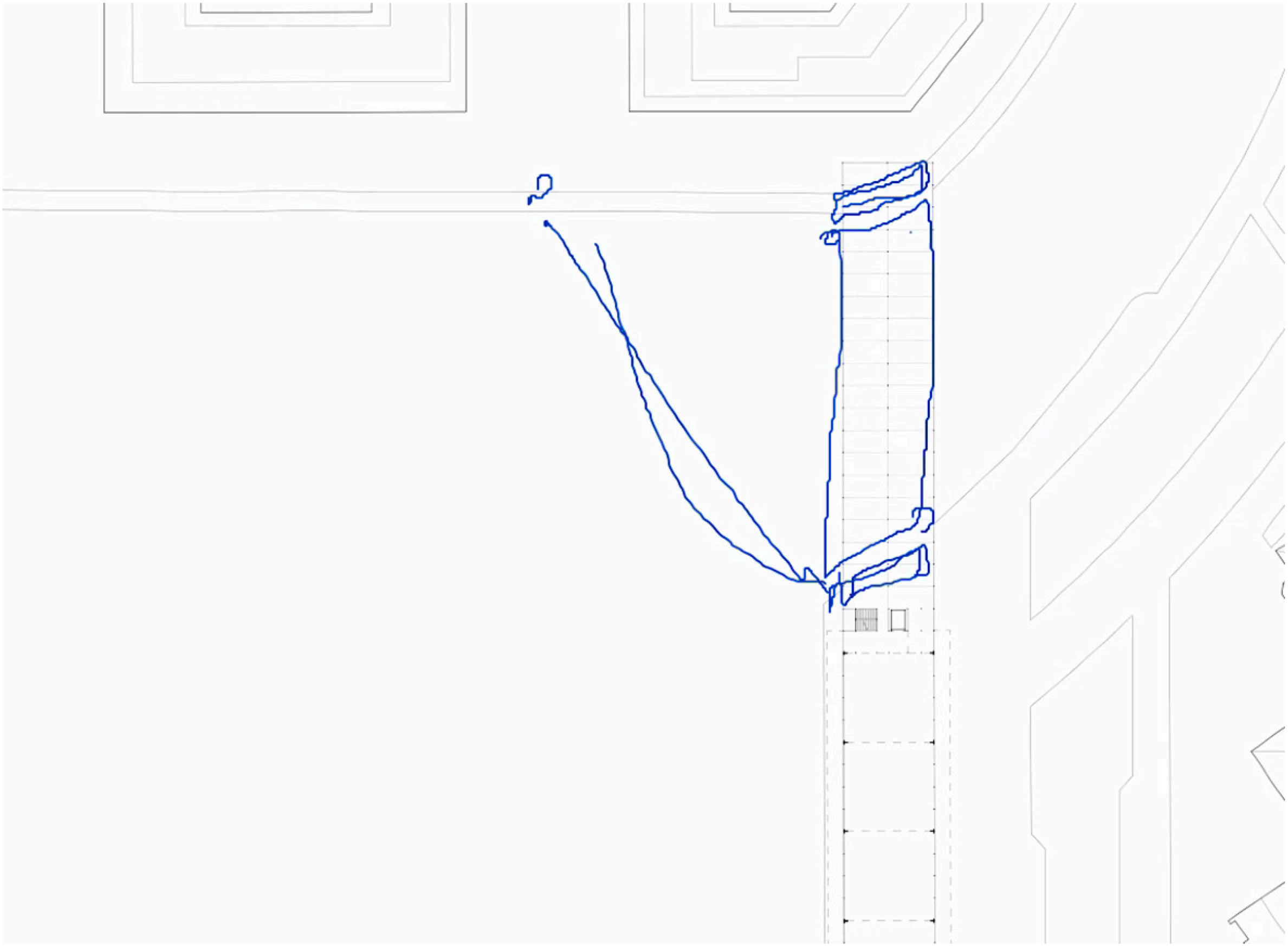








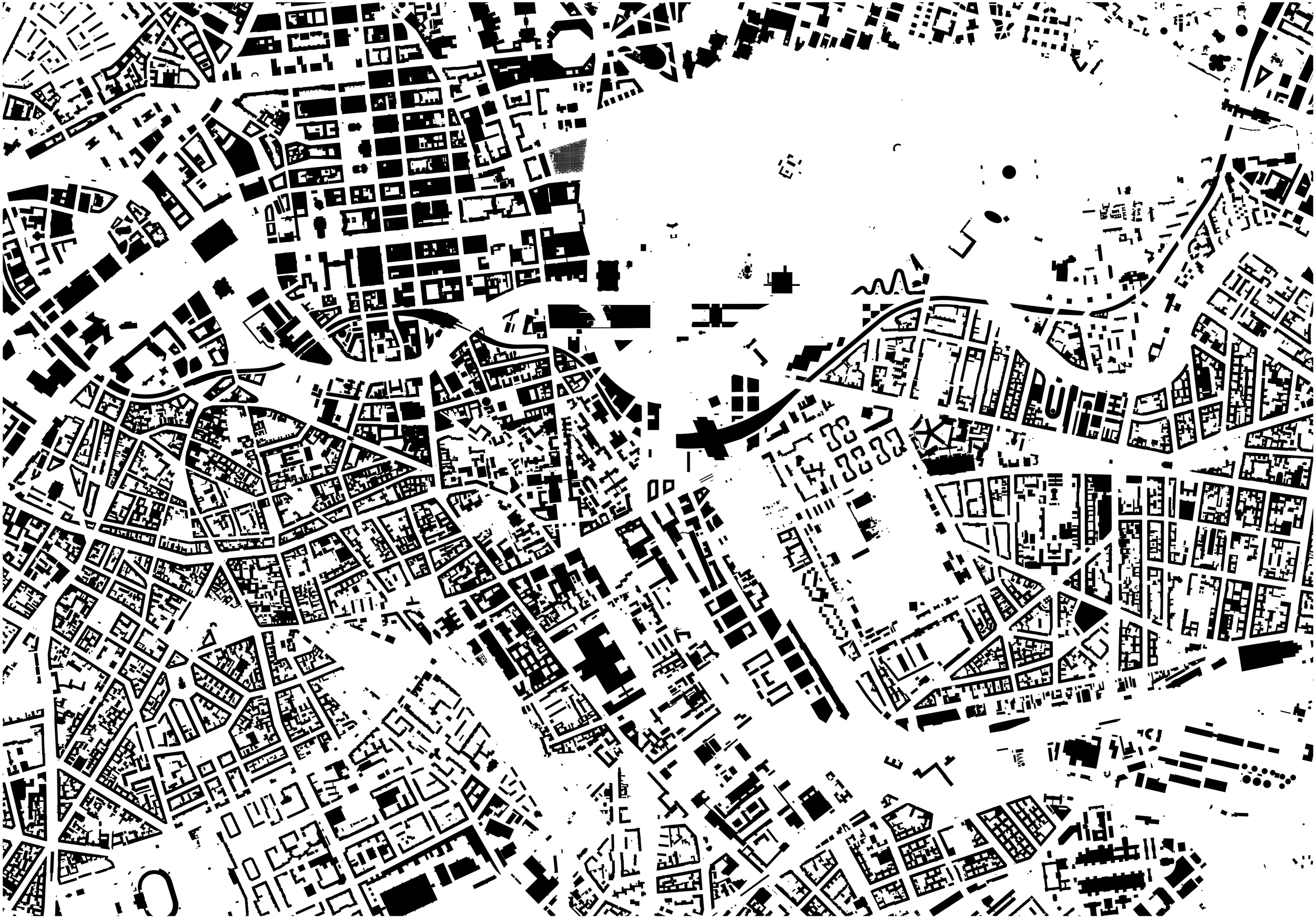




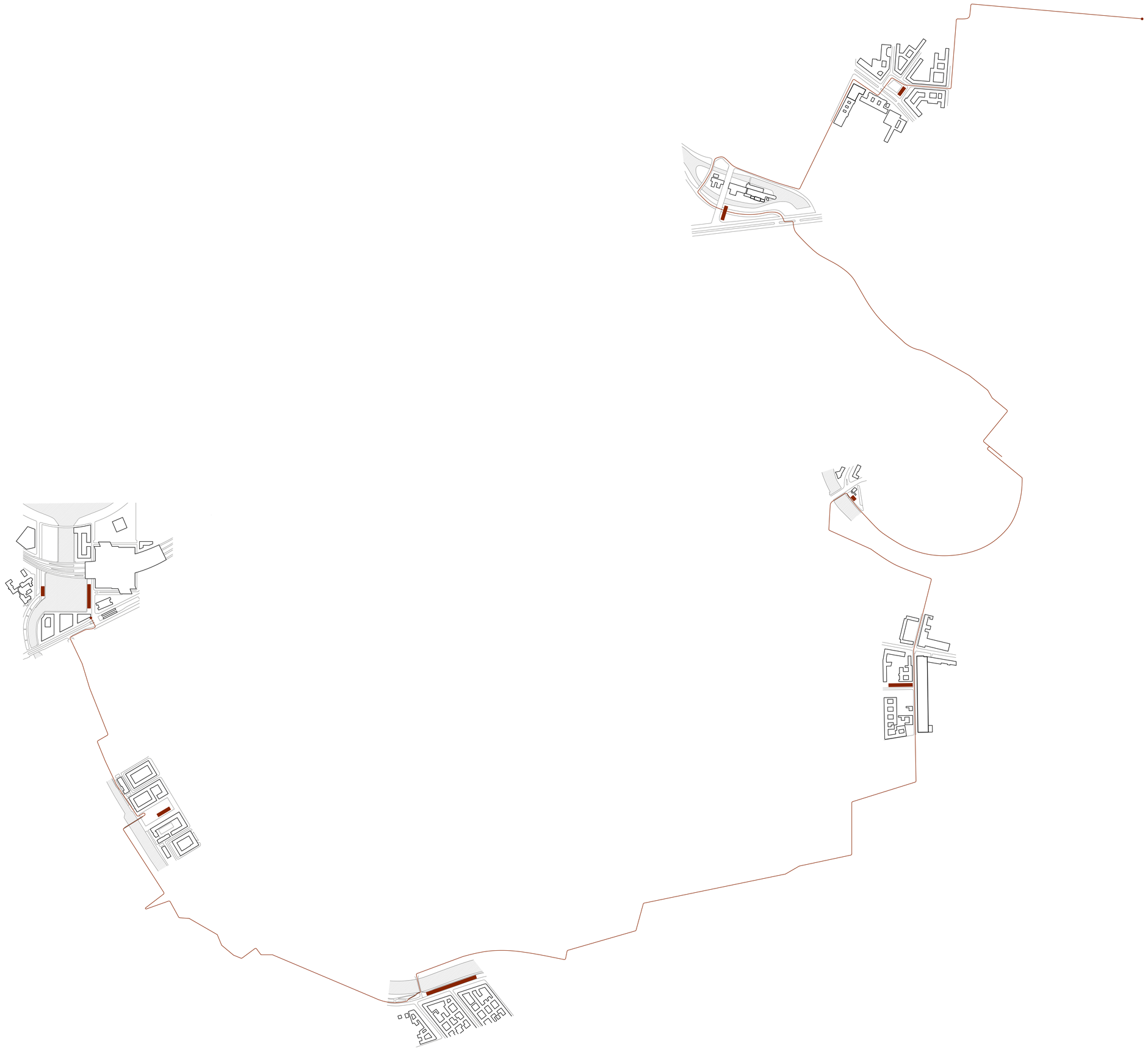
Verena Herwig Hannah Hüttenberger Eric Höfer Emely Schepp

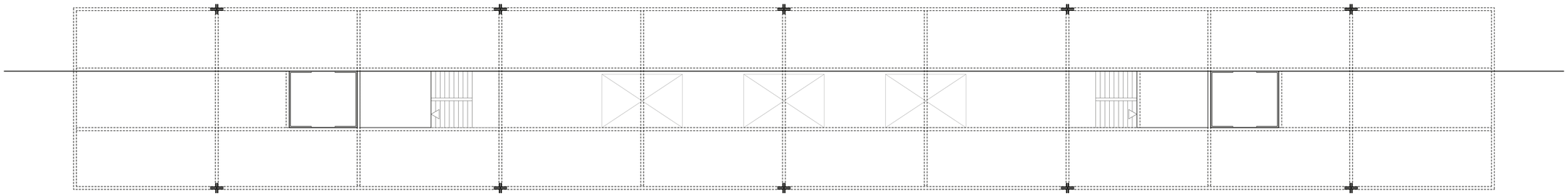
Haus Park

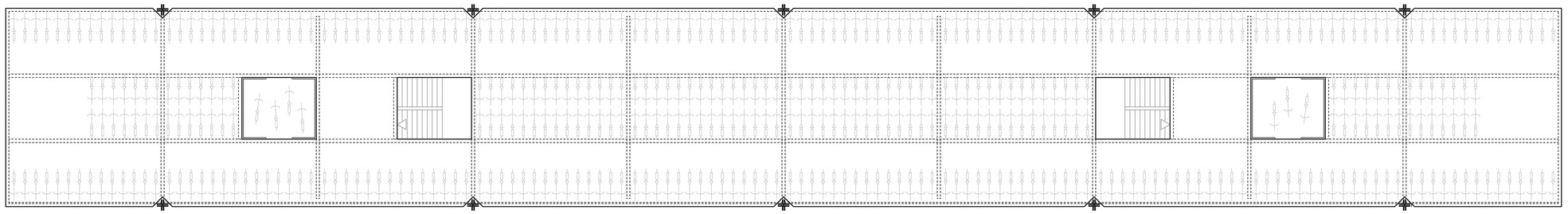
Während des Entwurfsprozesses für Fahrradparkhaus am Berliner Humboldthafen entstand ein neuer Denkansatz. Wir stellten an unseren Entwurf die Anforderung, wandelbaren Raum für eine sich wandelnde Zeit zu schaffen. So entstand ein beliebig reproduzierbares Modul, dessen aus einem Seiltragwerk bestehende Konstruktion dem auf den ersten Blick eingeschossigen Bau drei aktivierbare Geschosse verleiht. Das minimalinvasive Modul fügt sich in seine Umgebung semi-permanent ein, ohne eine konkrete Nutzung vorzugeben. Durch die beliebige Addition der Module und fehlende Charakteristika einer Ortsbezogenheit kann es für verschiedenste Standorte multipliziert werden. Zwischen den konstruktiven Stahlseilen lassen sich auf der Dachebene beliebig viele Räume aufspannen, die nicht nur in ihrer Größe variabel sind, sondern ebenso temporär flexibel bleiben. Zelte, deren ursprüngliche Entstehung genau auf diese Eigenschaften zurückzuführen ist, bilden die Dachbespannung. Im Zwischengeschoss befindet sich eine Freifläche, die sich ebenso anpassbar verhält. Der umspannte Raum kann eine Parkebene oder auch eine temporäre Unterkunft bieten. Verbunden werden die verschiedenen Ebenen unter anderem durch Hebebühnen, mit deren Hilfe sich alle Lasten transportieren lassen. Durch diese individuellen Elemente kann sich der entstandene Raum den aktuellen Lebensumständen anpassen und Aufenthaltsort oder Auffangort werden: In guten Zeiten lassen sich Feste feiern, in schlechten Zeiten werden Anlaufstellen geschaffen.

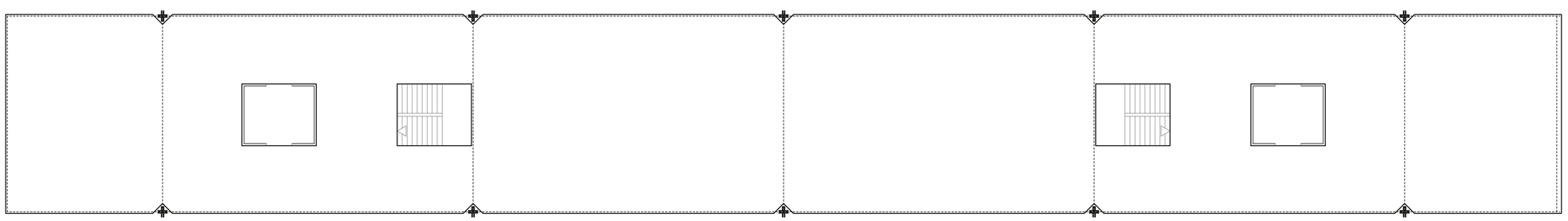


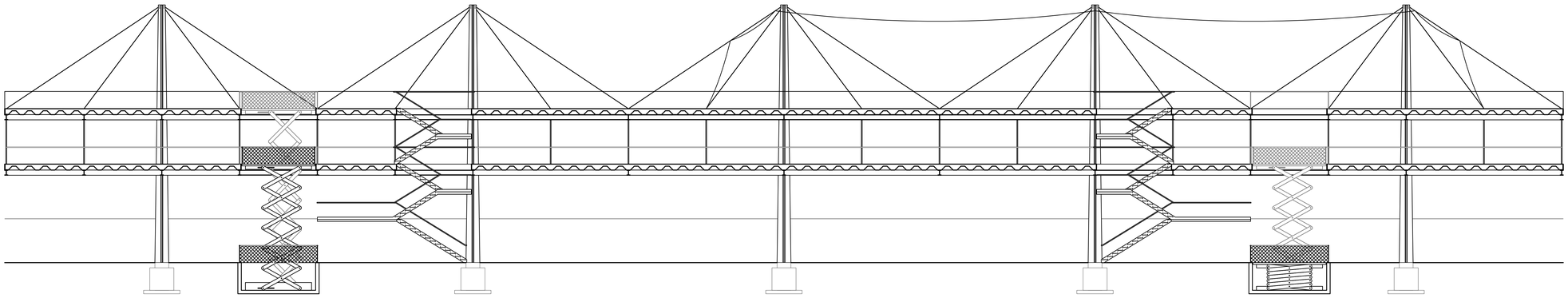


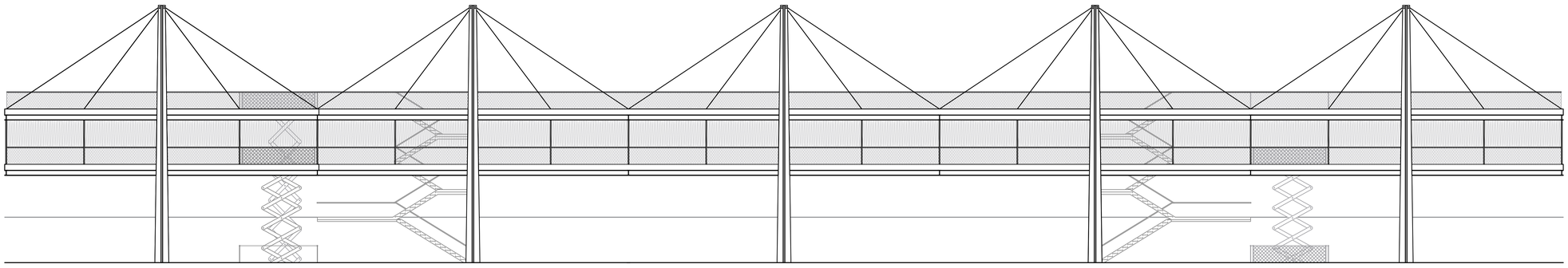


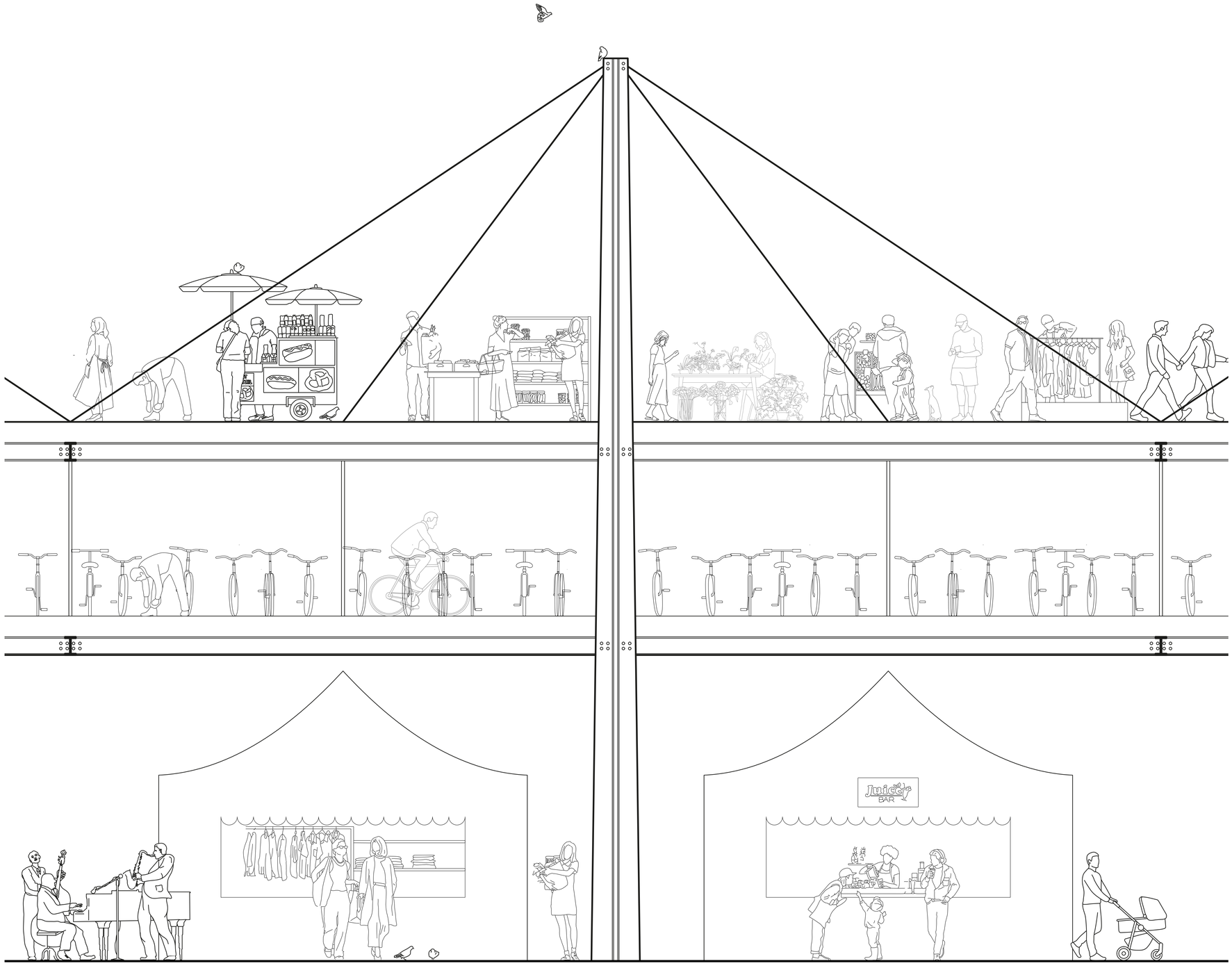


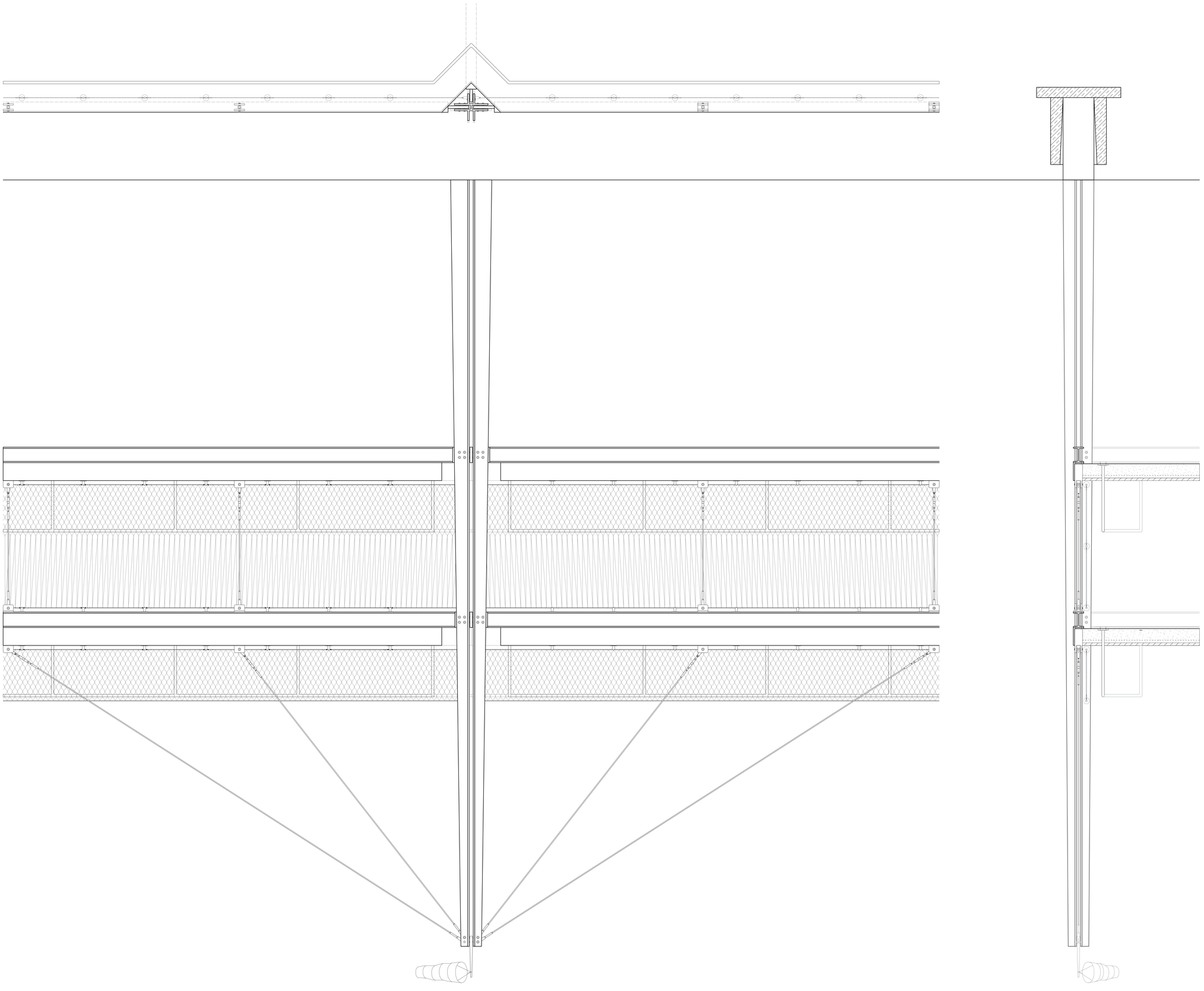


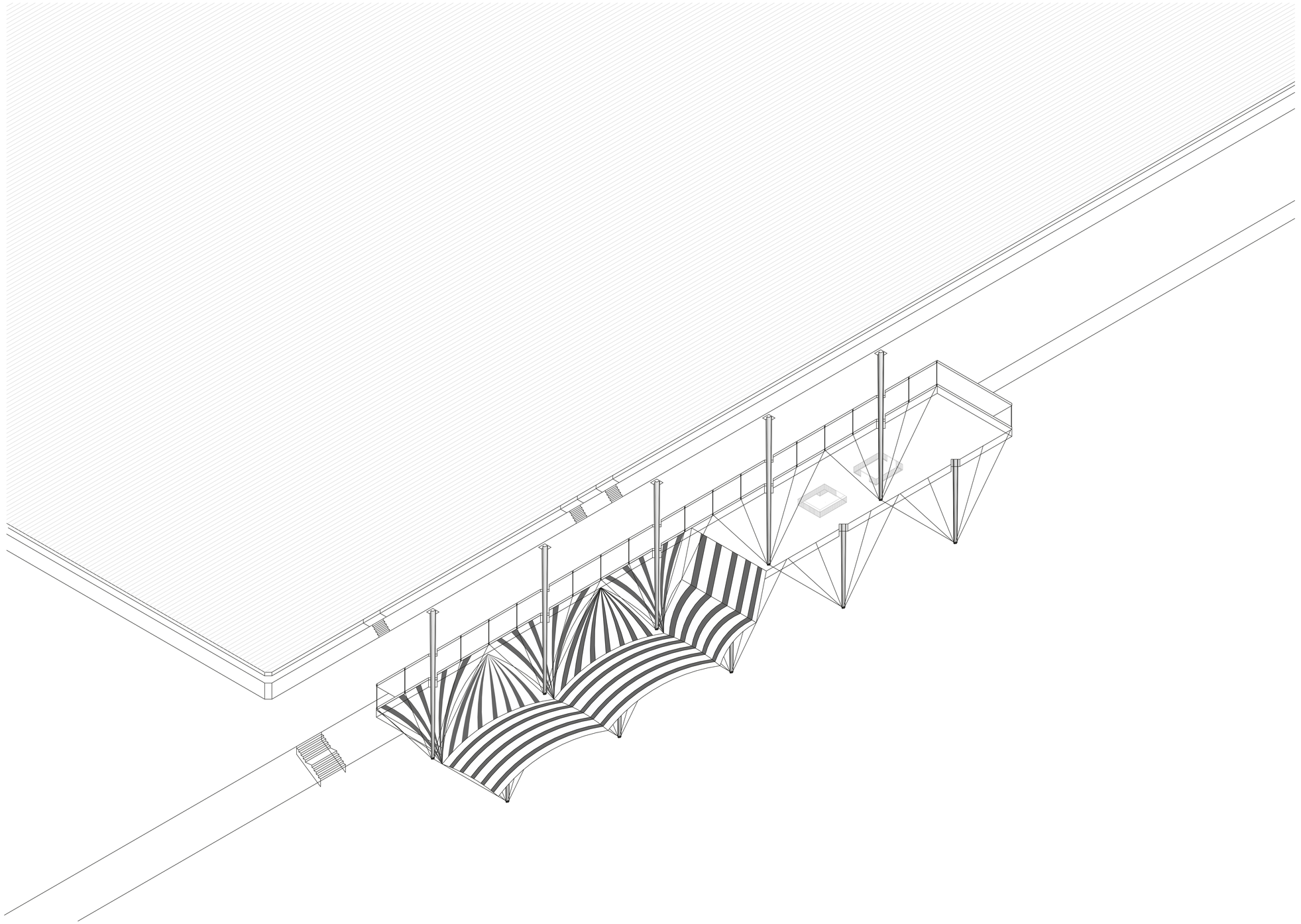


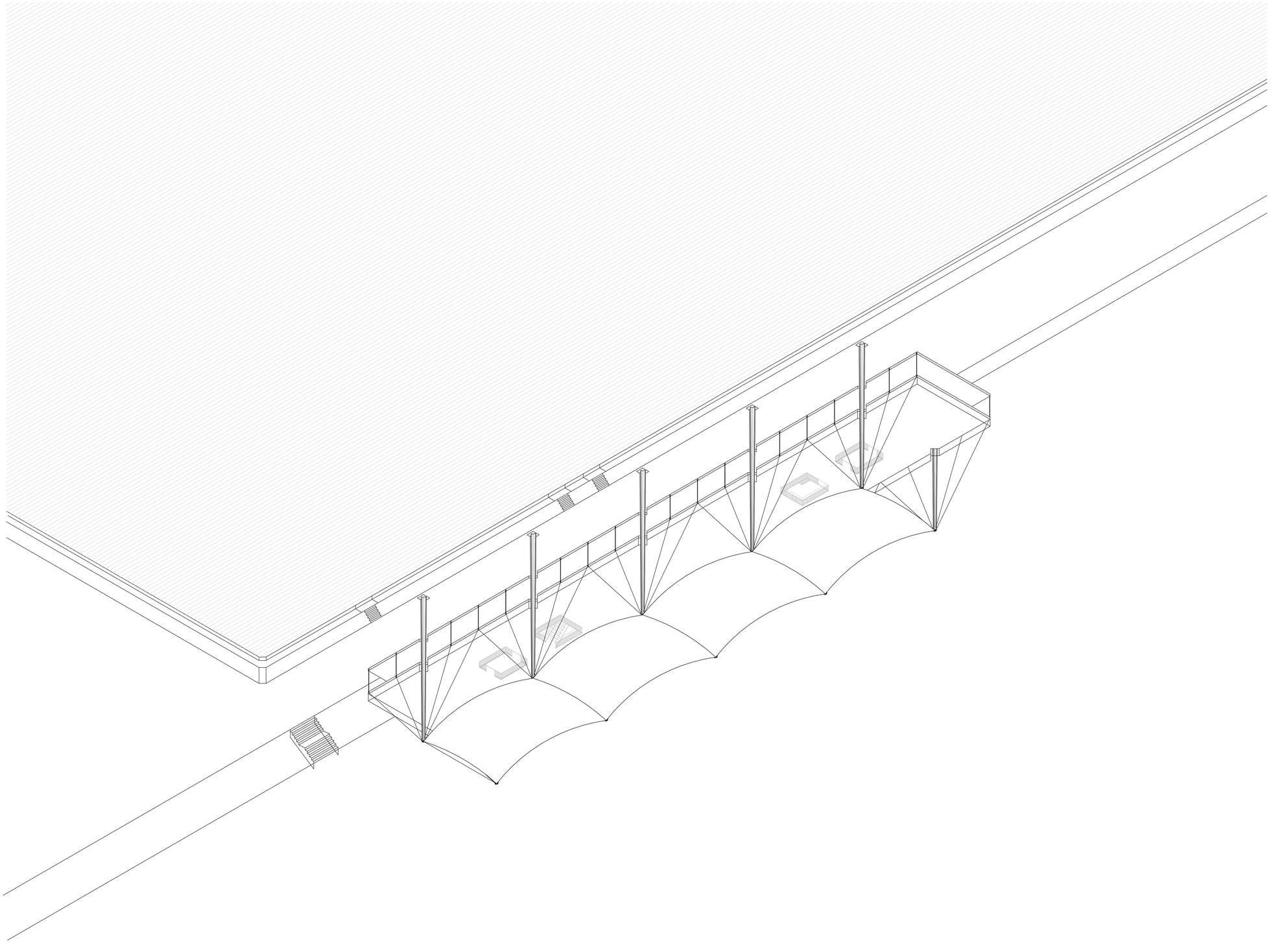


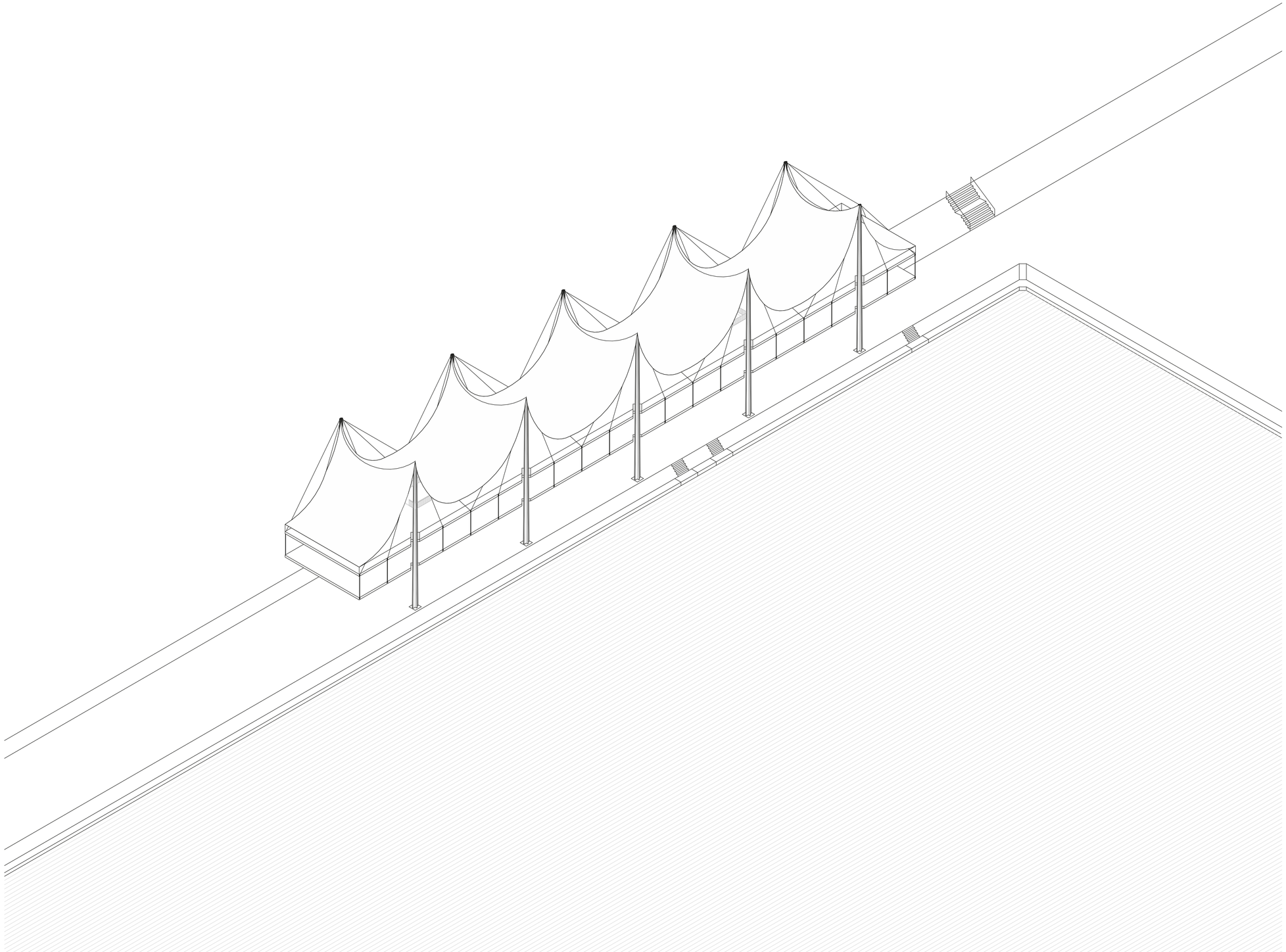


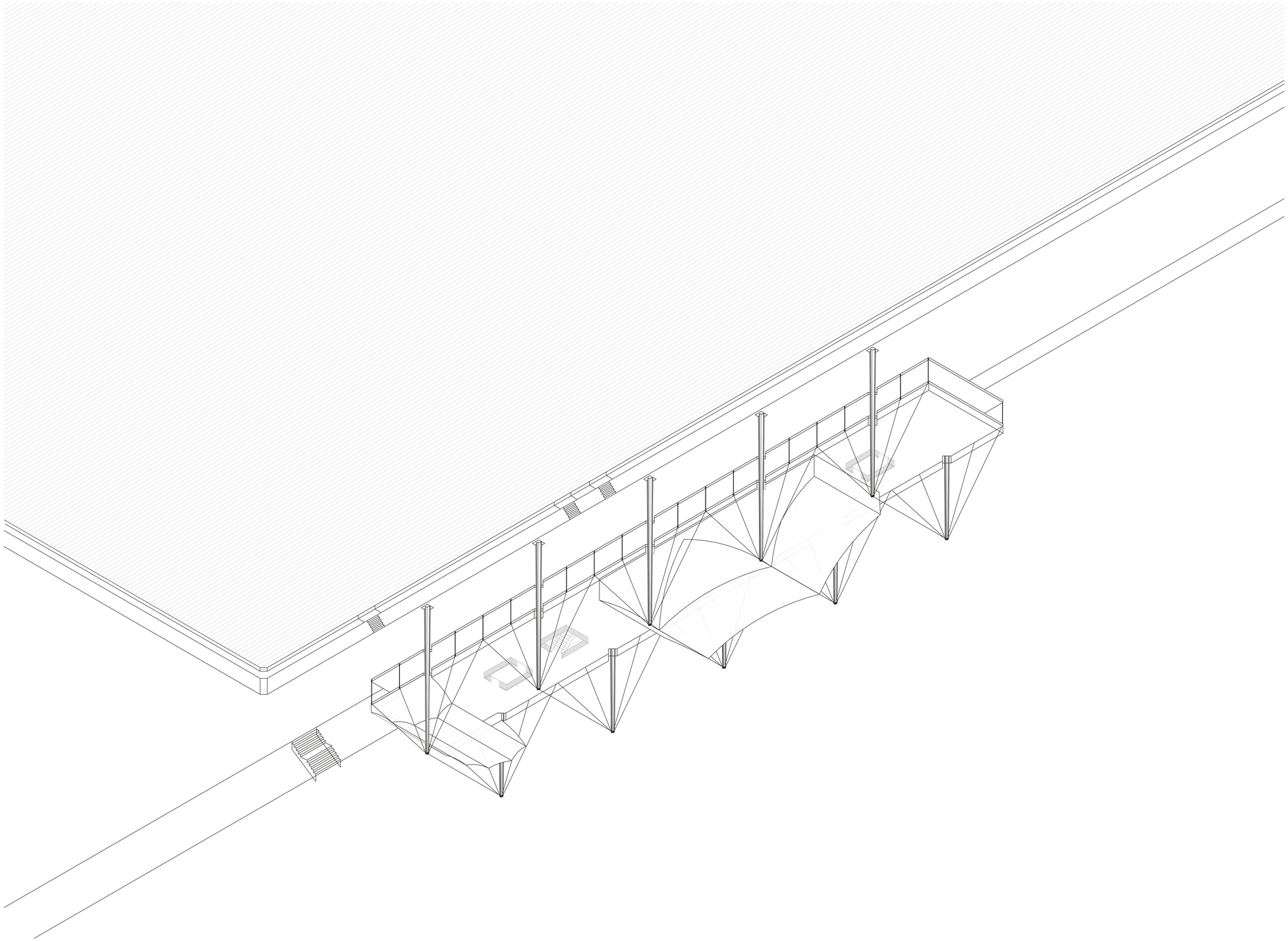

Juice
BAR

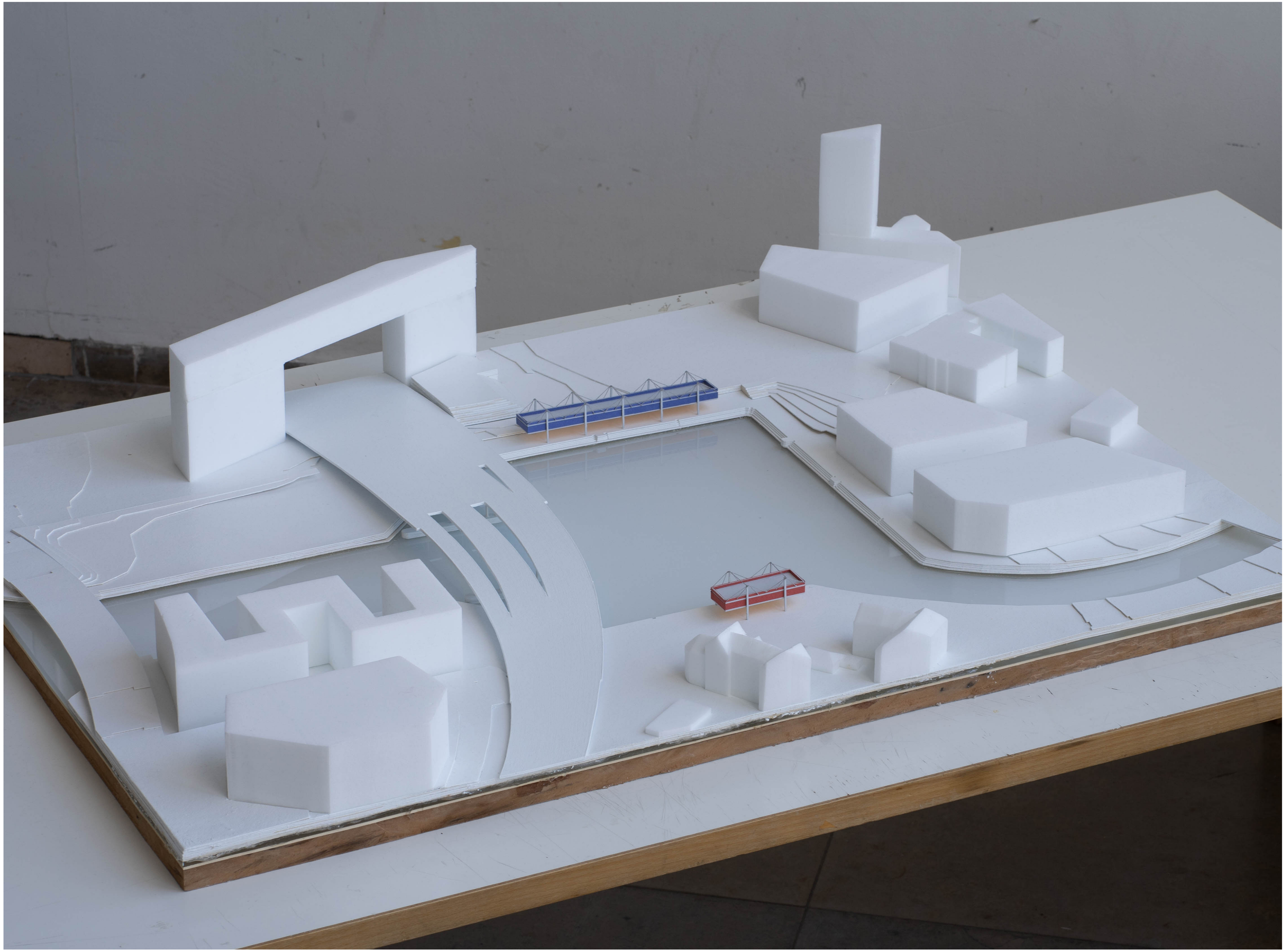


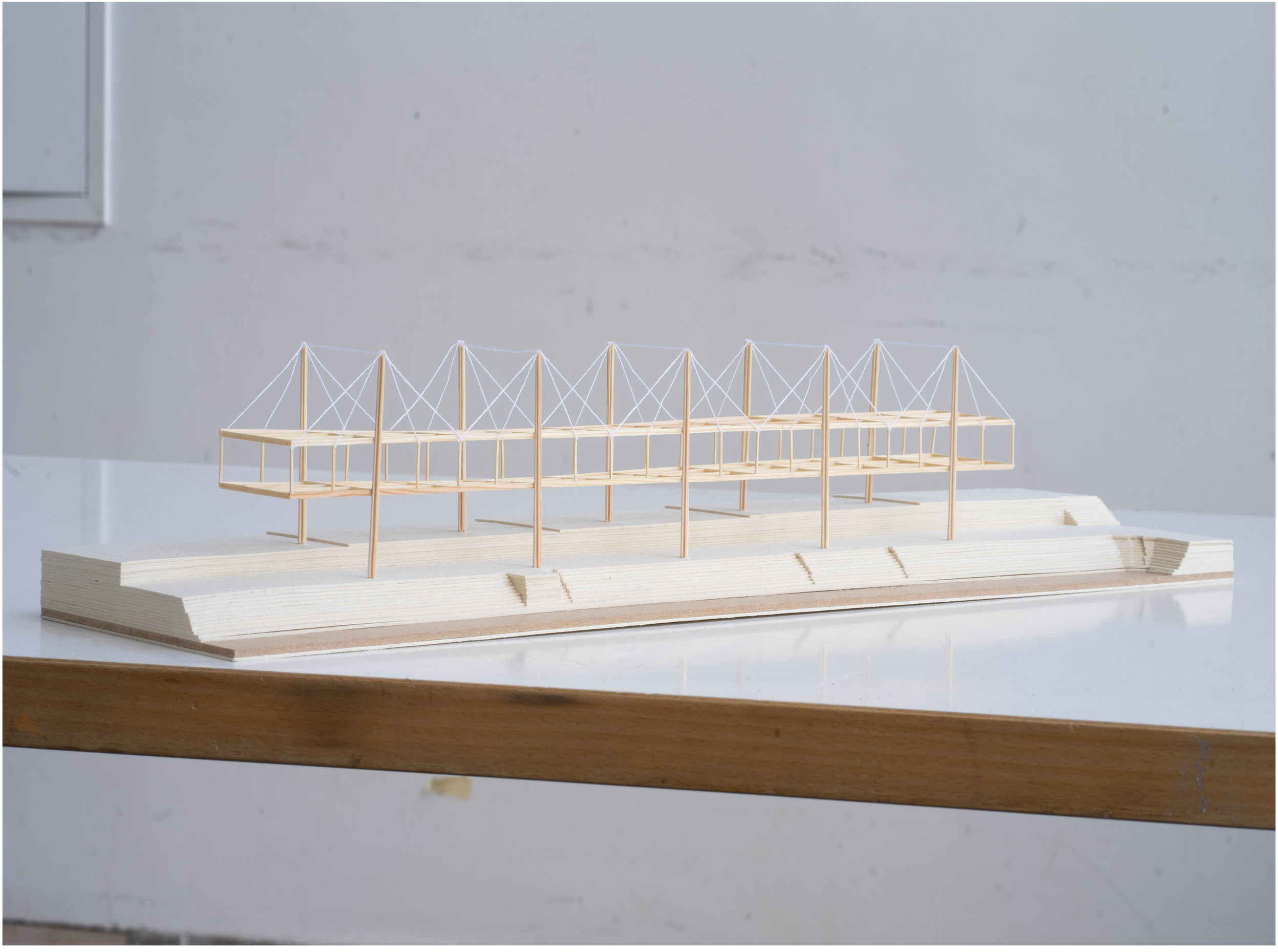


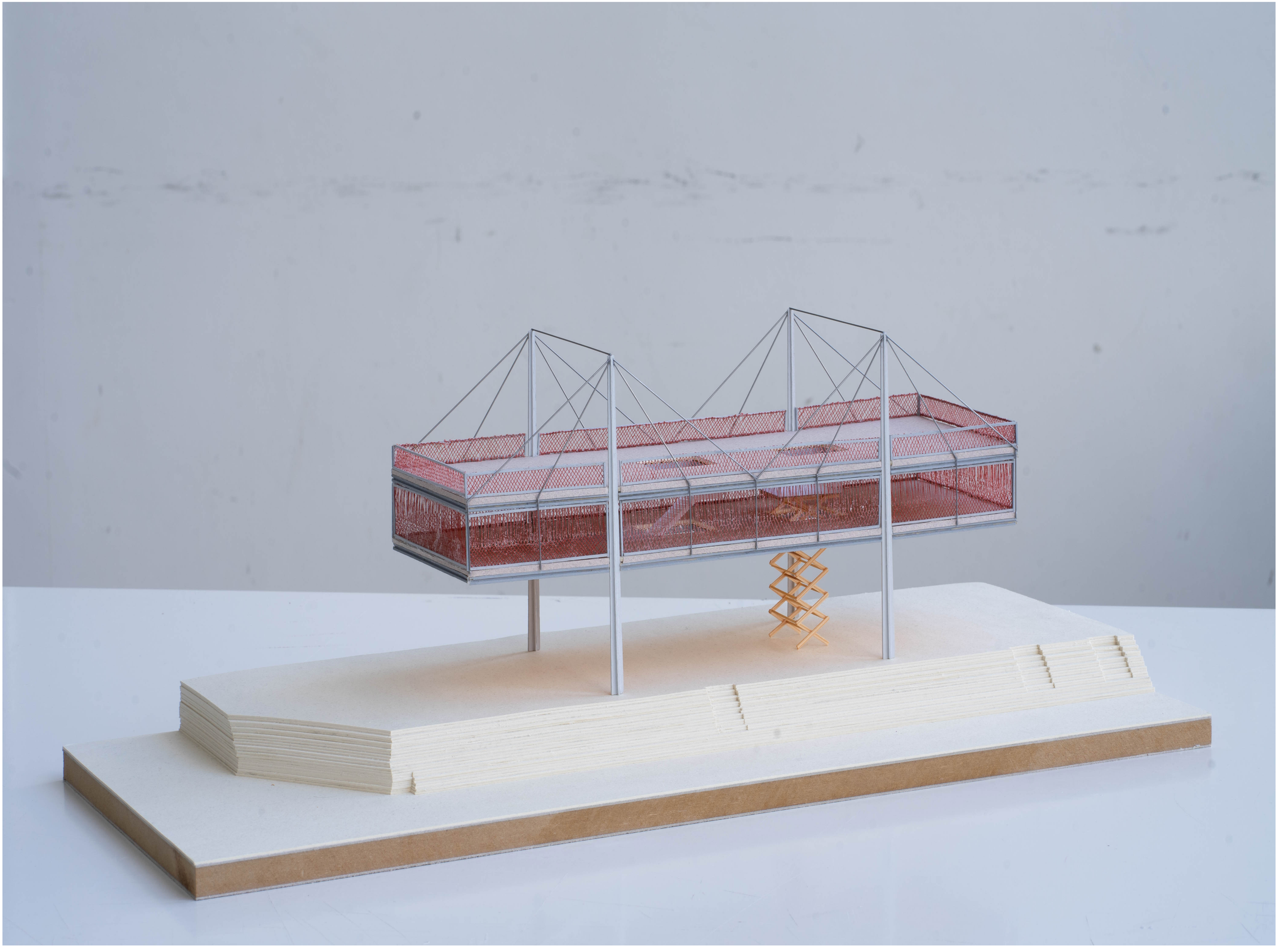








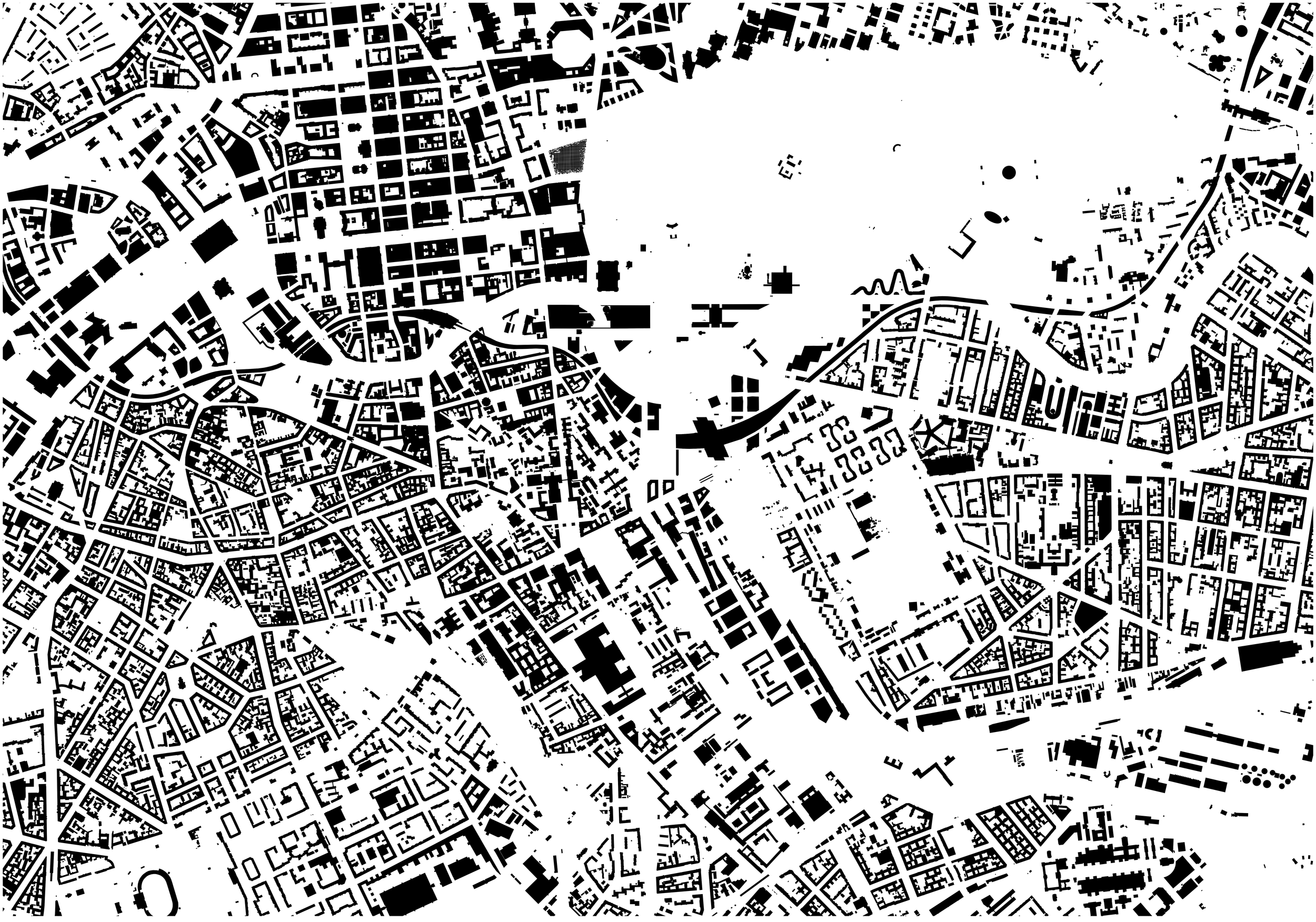




Bushra Razouk Morgane Zimmer

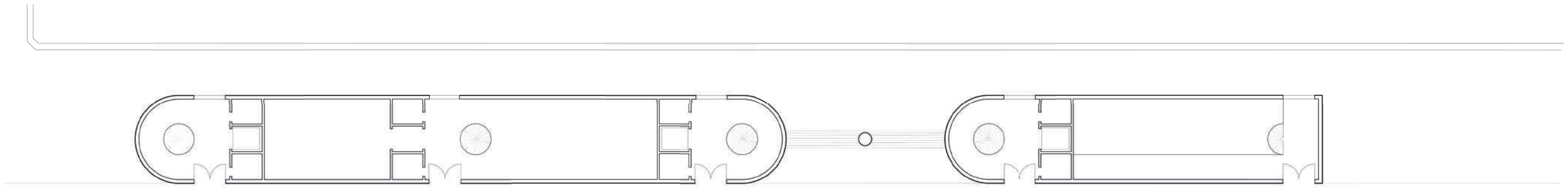
Haus Park

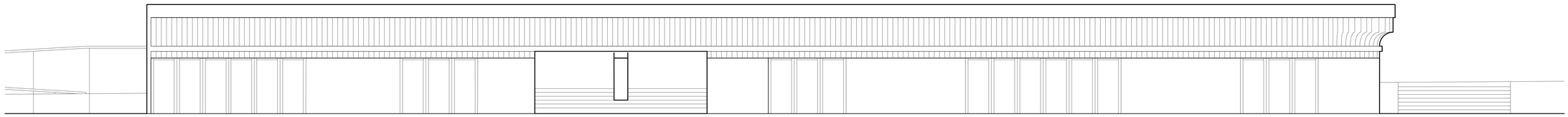
Der schmale Baukörper eines Parkhauses für Fahrräder am Humboldthafen Berlin streckt sich entlang des Ufers des Humboldthafens bis hin zur Bahnhofsbrücke. Das Gebäude ordnet sich dem Berliner Hauptbahnhof unter und ermöglicht eine weithin ersichtliche Behausung für Fahrräder. Es ist ein Ort zum kurzzeitigen Verweilen: im Erdgeschoss sind Räume für unterschiedliche Dienstleistungen wie Schließfächer, Fahrradwerkstatt und Cafeteria angedacht, im Obergeschoss befinden sich die Fahrradstellplätze. Der Bezug zwischen Bahnhofsvorplatz und Humboldthafen wird durch einen Durchgang erzeugt, eine einladende Blickachse vom Bahnhof wird durch das Haus zum Ufer des Hafens geleitet. Mittig im Durchgang steht eine Stütze, gleichsam eine Litfaßsäule, die das Haus trägt, das selbst von der Invalidenstraße wie eine solche wirkt, ein Ort für Mitteilungen. Die Fahrräder sind das Merkmal des Gebäudes, abgestellt zwischen den funktional-skulptural geschwungenen Elementen werden sie selbst Teil der offenen Fassade und zeigen dabei die Auslastung des Parkhauses von außen an. Die neuartige Funktion verleiht dem Haus seine klassische Form.

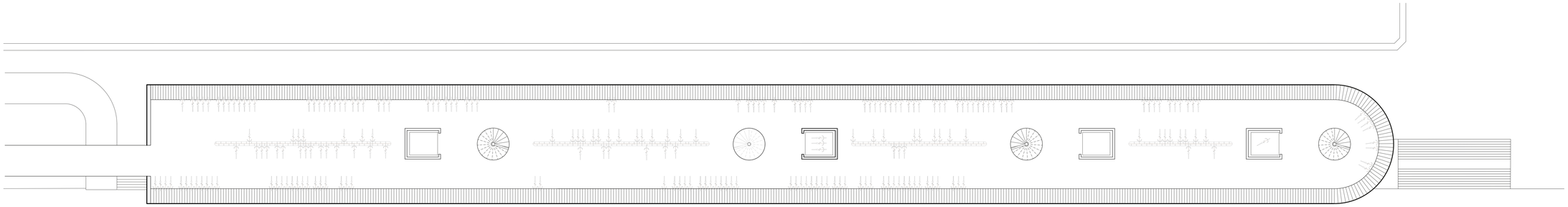


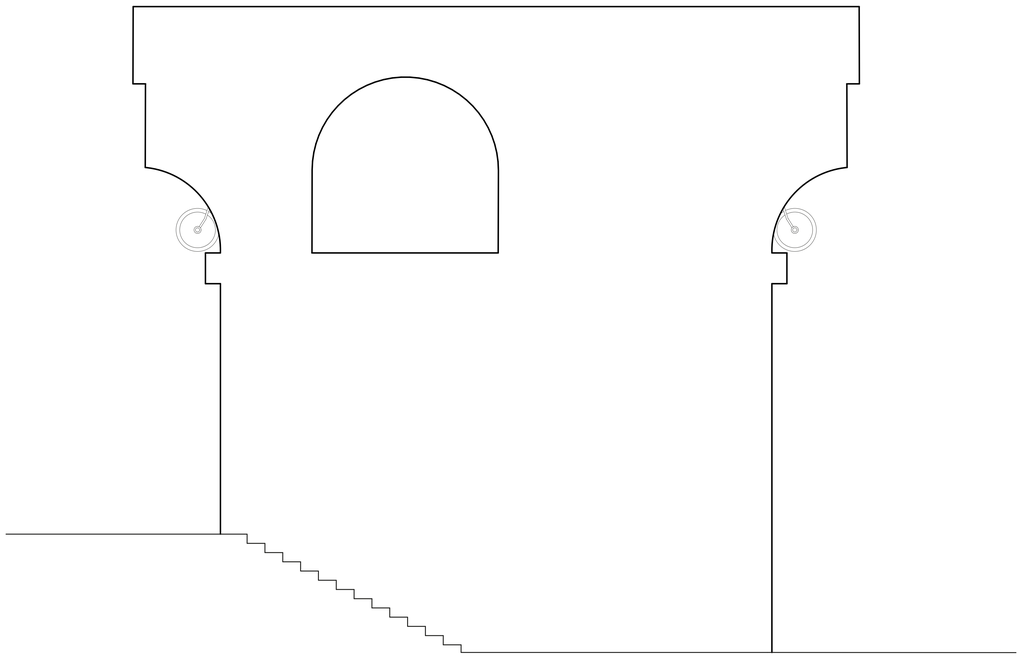


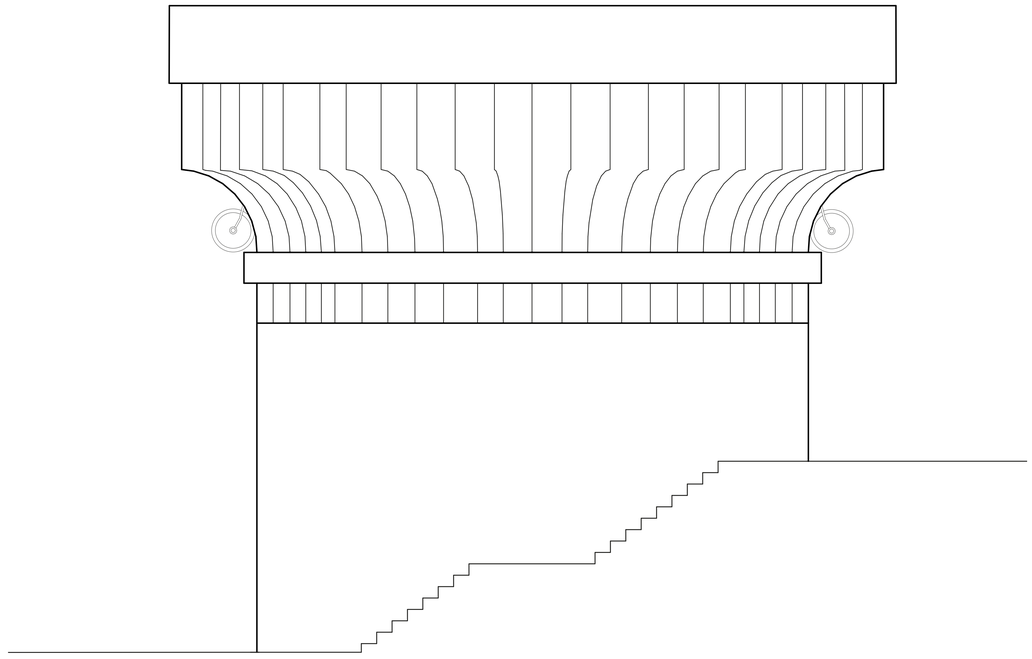


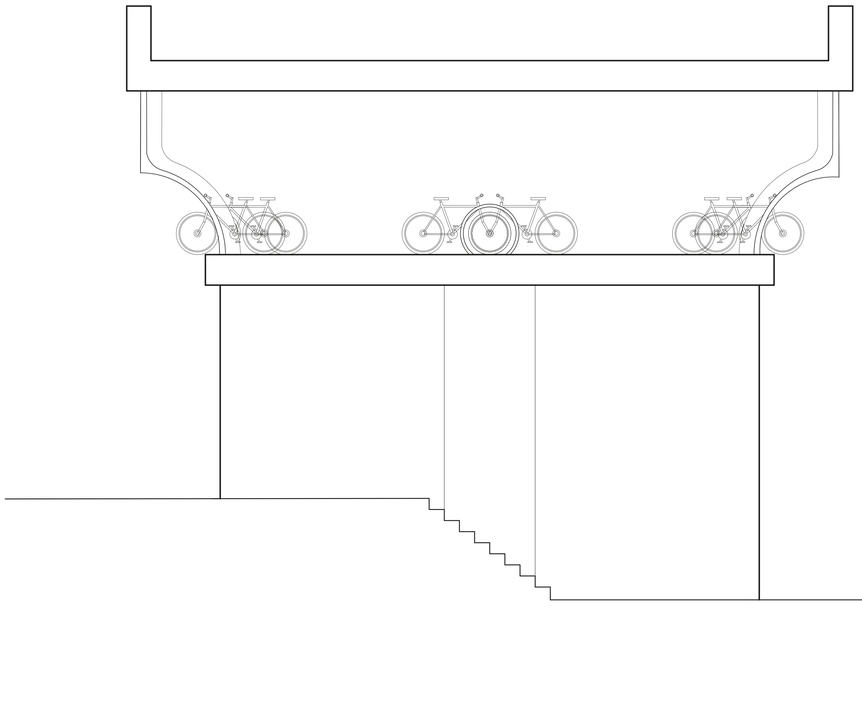


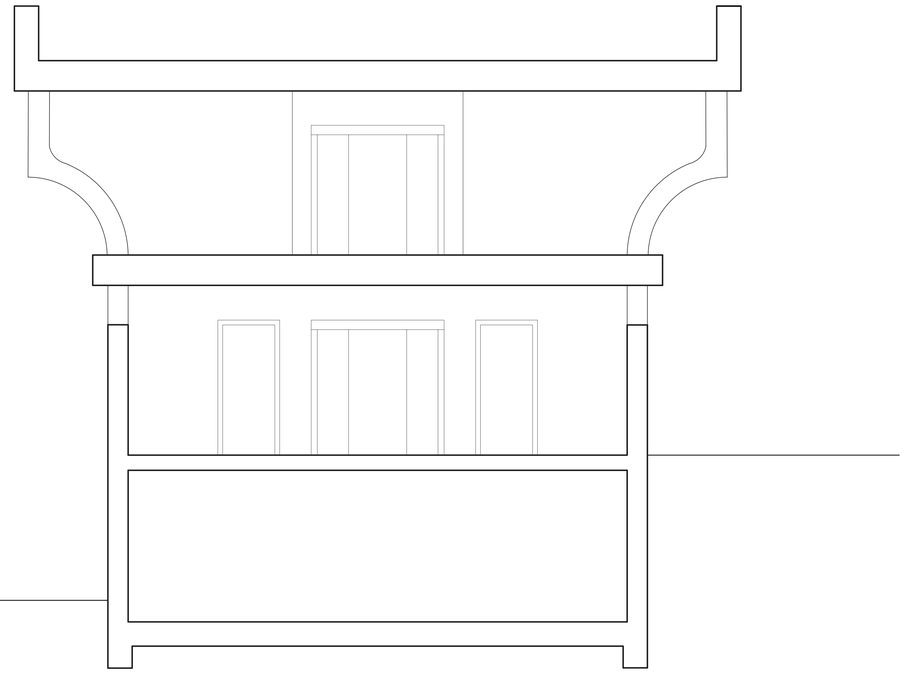


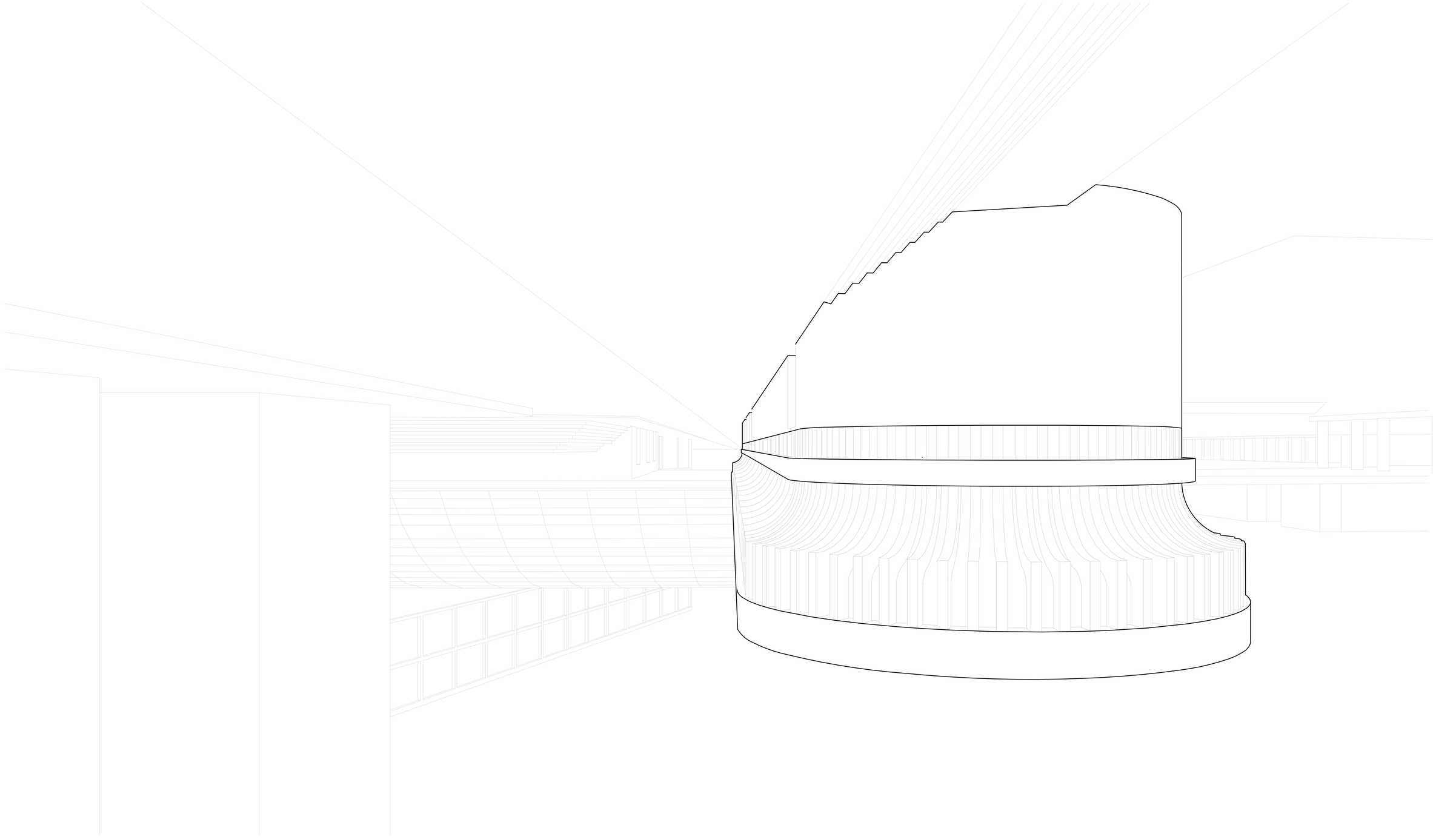


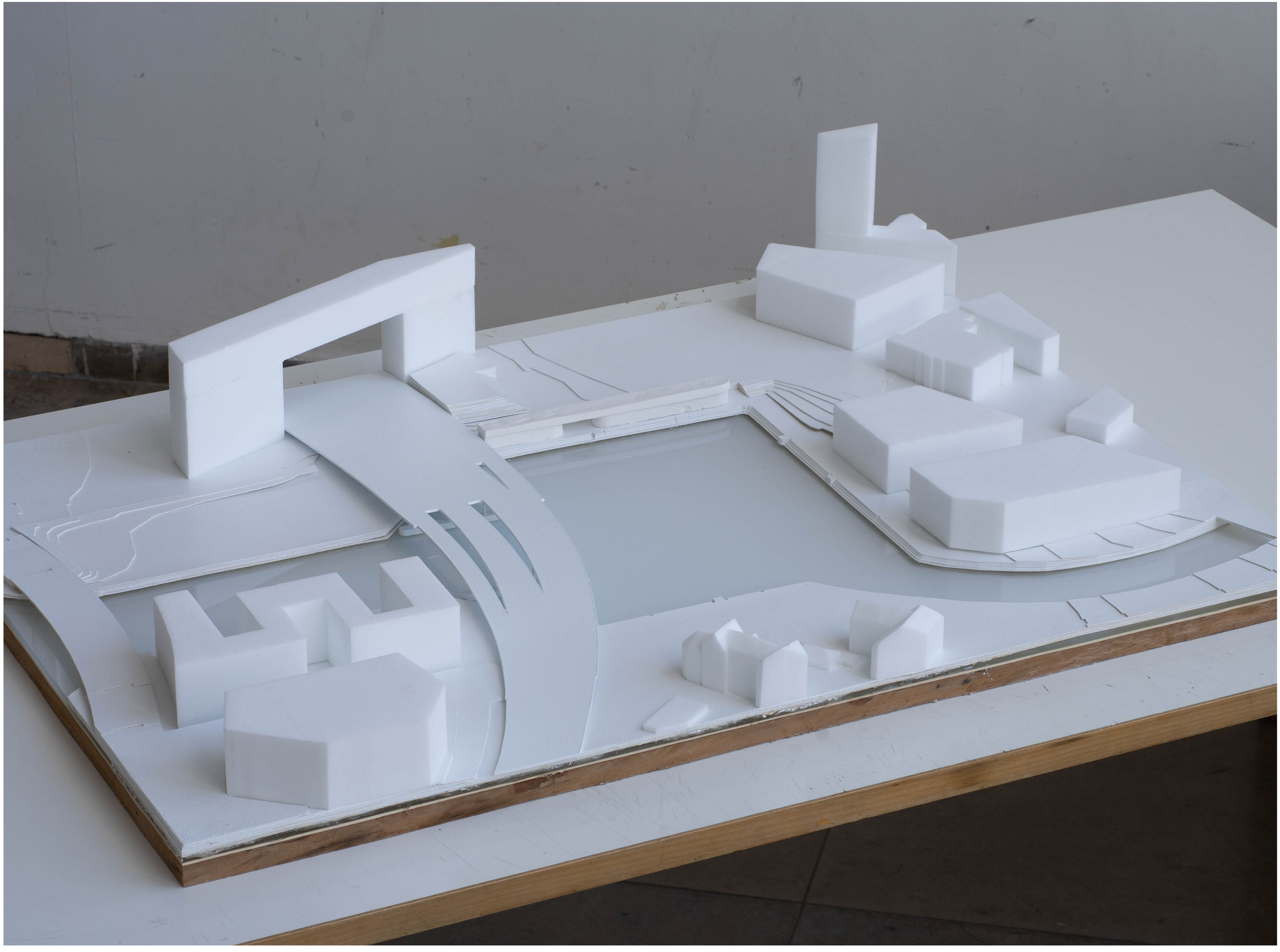








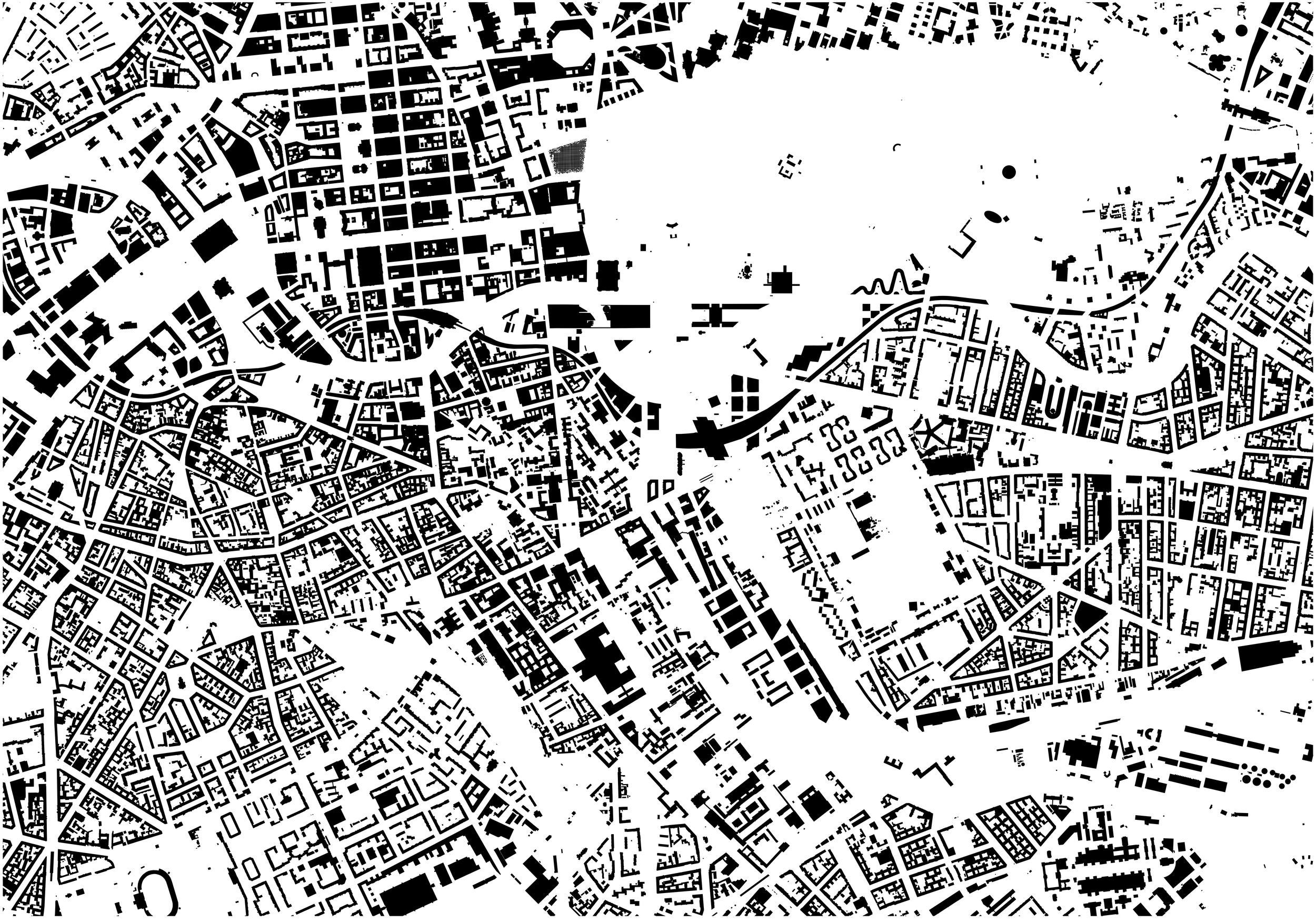




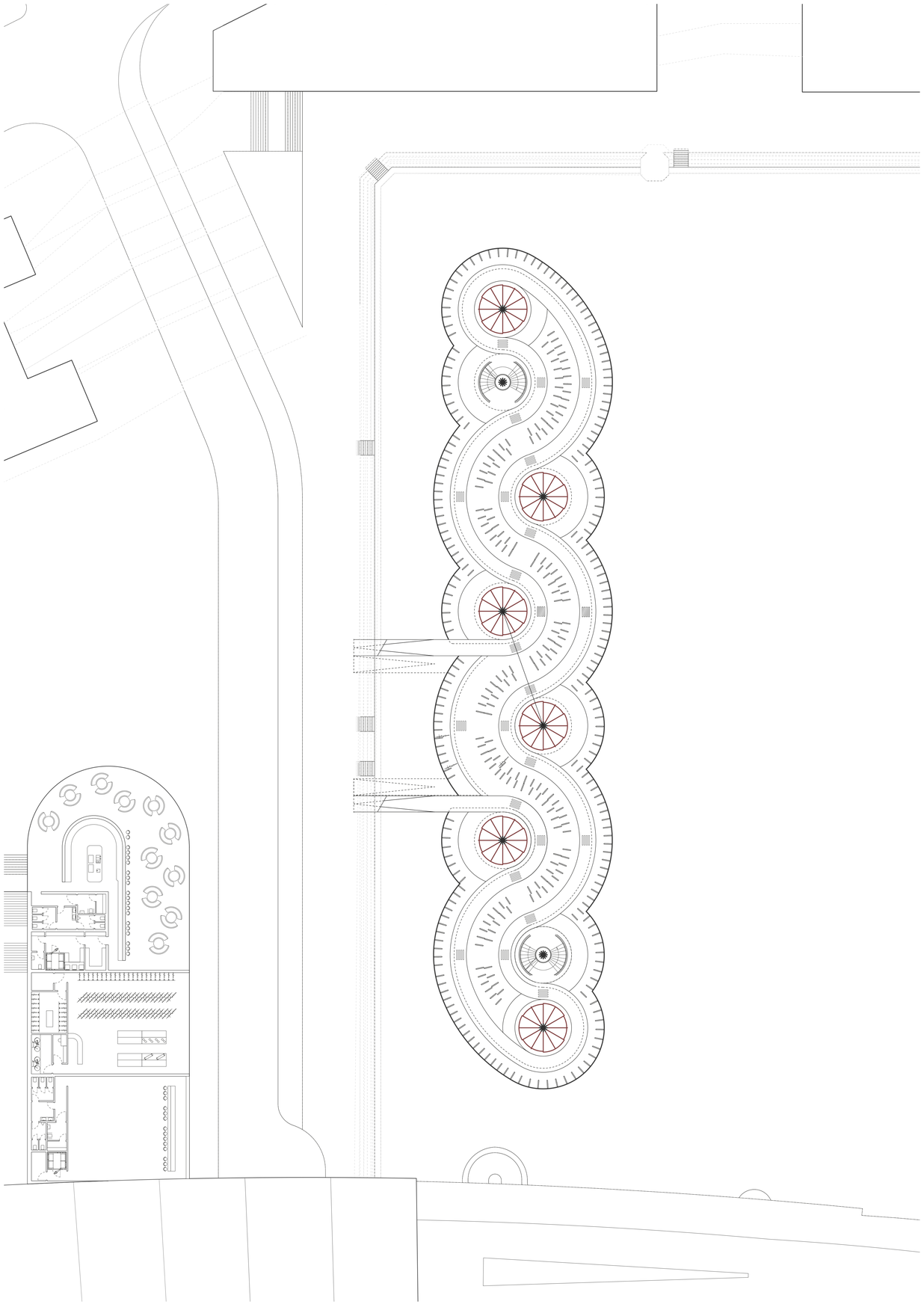
Paul Hiddemann Selina Krystofiak Dominik Müller Ivana Radosevic

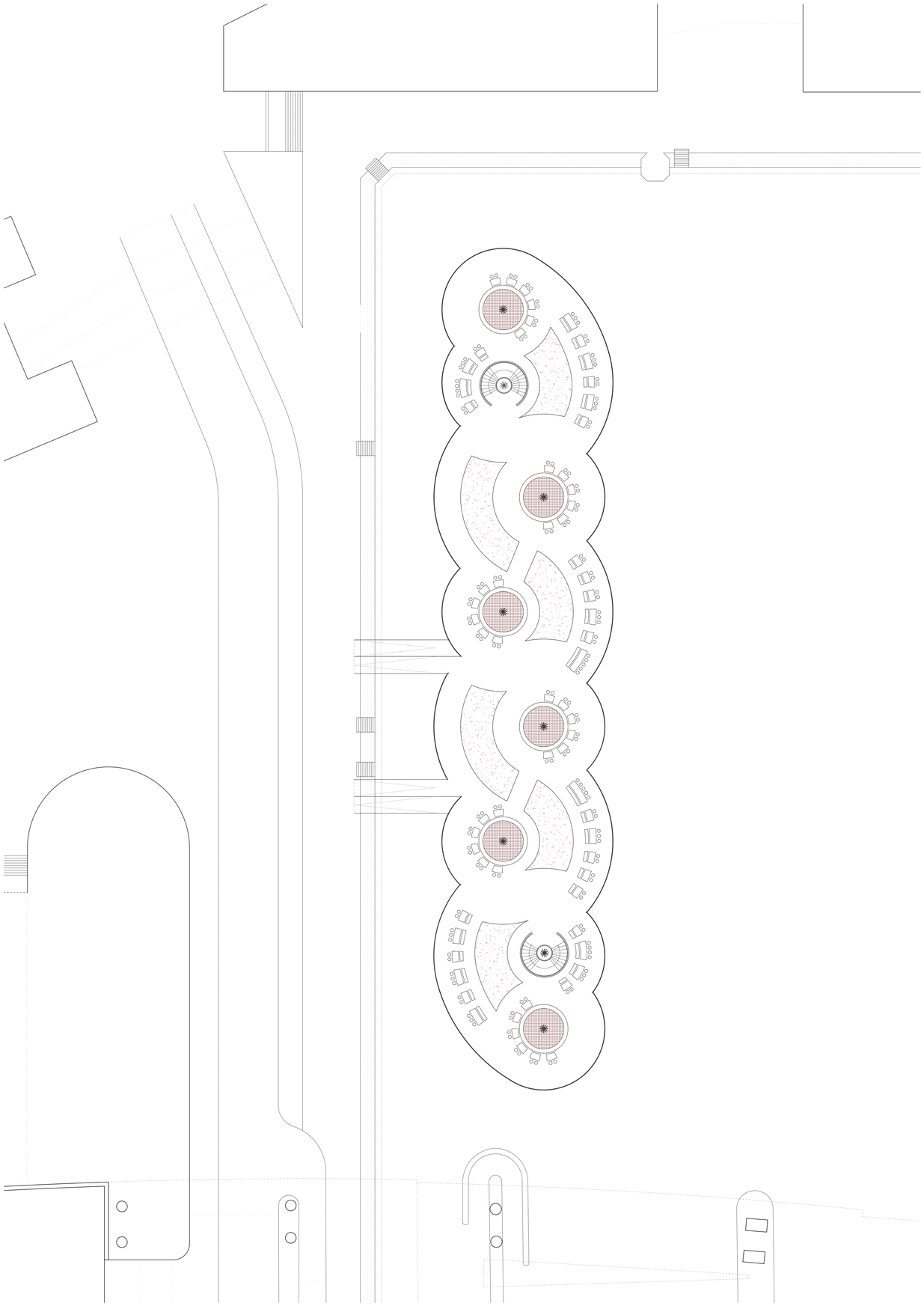
Haus Park

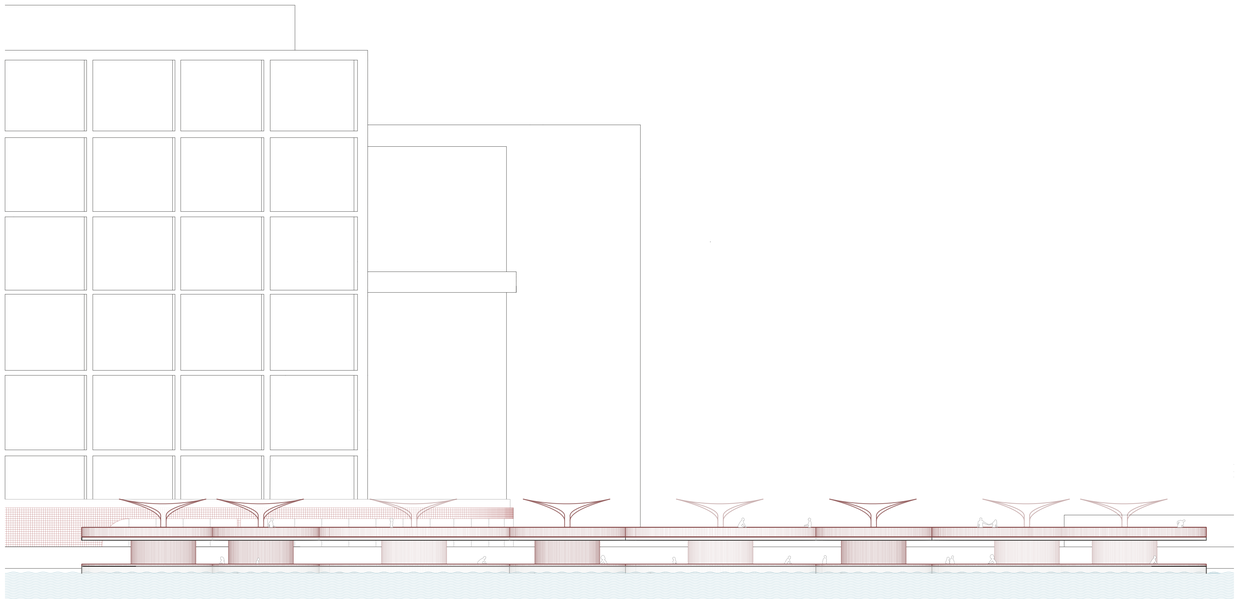
Der Entwurf eines Fahrradparkhauses liegt wie ein Schiff am Kai des Humboldthafens; eine Skulptur, die auf dem Wasser schwimmt. Es werden Parkplätze angeboten, ohne dass der Bahnhofsvorplatz bebaut werden muss. Anstelle der Bahnhofstreppe entsteht eine gastronomische Erweiterung, die als erste Anlaufstelle für Gäste und Reisende fungiert.
Der Satz „Der Weg ist das Ziel“ steht im Mittelpunkt unseres Projekts, das auf Betonpontons auf der Wasseroberfläche schwimmt. Scherenförmige Rampenanlagen sind zugleich Ein- und Ausgang zur Fahrradparkebene und zur Dachterrasse. Die Parkplätze liegen entlang eines organischen Fahrtweges. Die strukturgebenden, als Fahrradboxen ausgebildeten Rondelle dienen als Treppenhäuser, bzw. sind als Fahrrad-Schließfächer zu benutzen und stecken sich durch bis auf die Dachterrasse, wo sie Orte für Sitzgruppen und Bänke definieren. Hier findet sich Platz zum Verweilen, um den einmaligen Ausblick auf den Humboldthafen, den Spreebogen und das gegenüberliegende Grün des Charitégeländes zu genießen.
Die Konstruktion der Rondelle aus sternförmigen Stahlstützen, die die Deckenkonstruktion tragen und einer umlaufenden, durchlässigen Gitterstruktur erfüllt das Innere des Parkhauses mit natürlichem Licht. Die Stahlstützen laufen auf der Terrasse zu einer pilzförmigen Überdachung aus, sodass ein Aufenthalt nicht an die Witterung geknüpft ist.
Das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof ist eine schwimmende Installation.

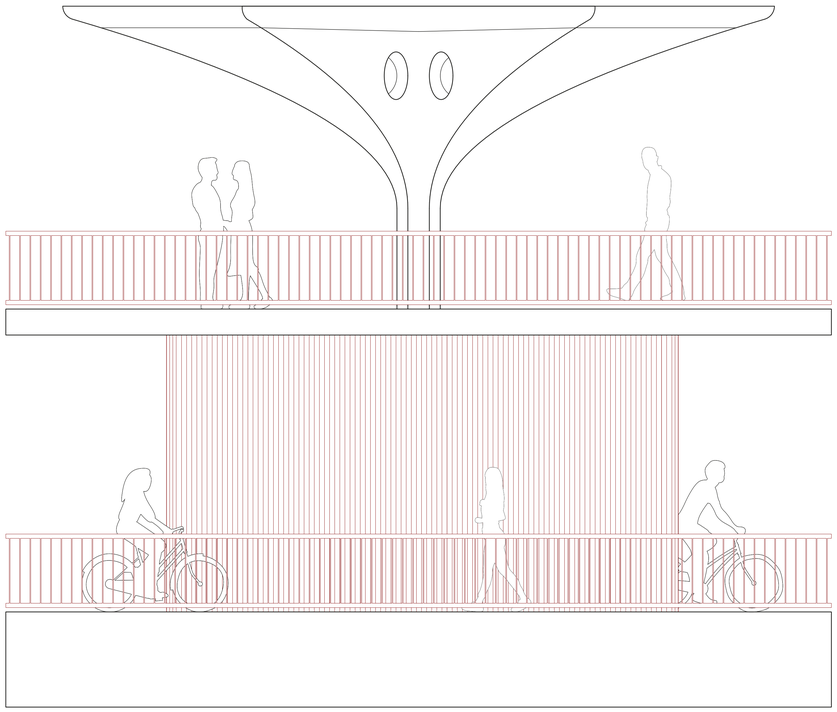


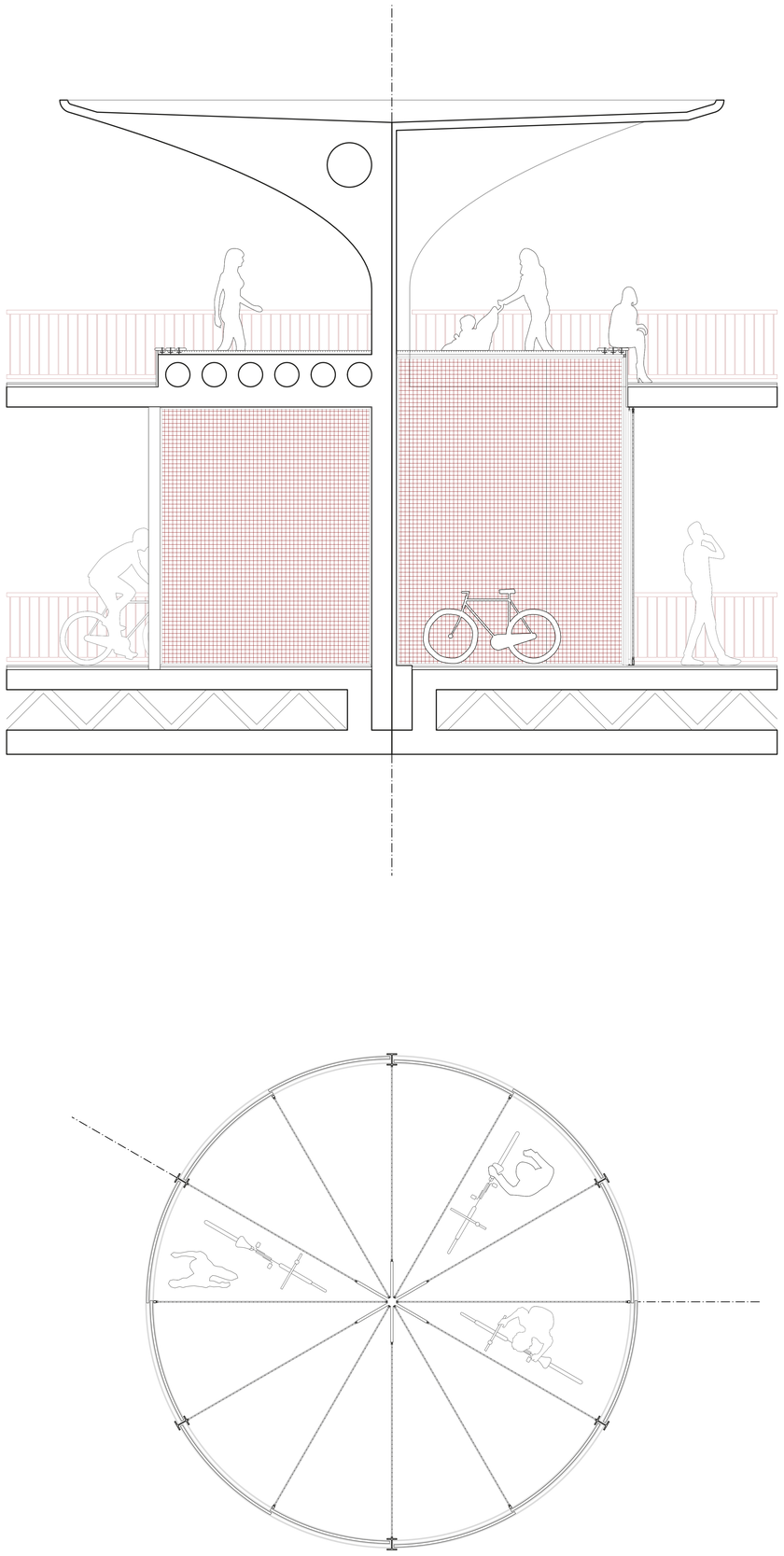


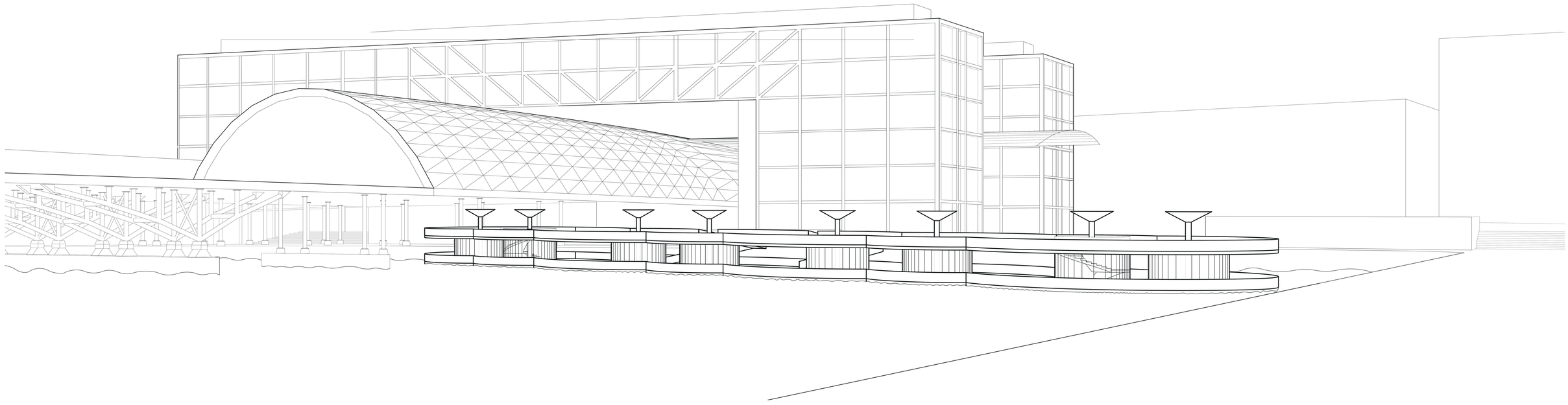


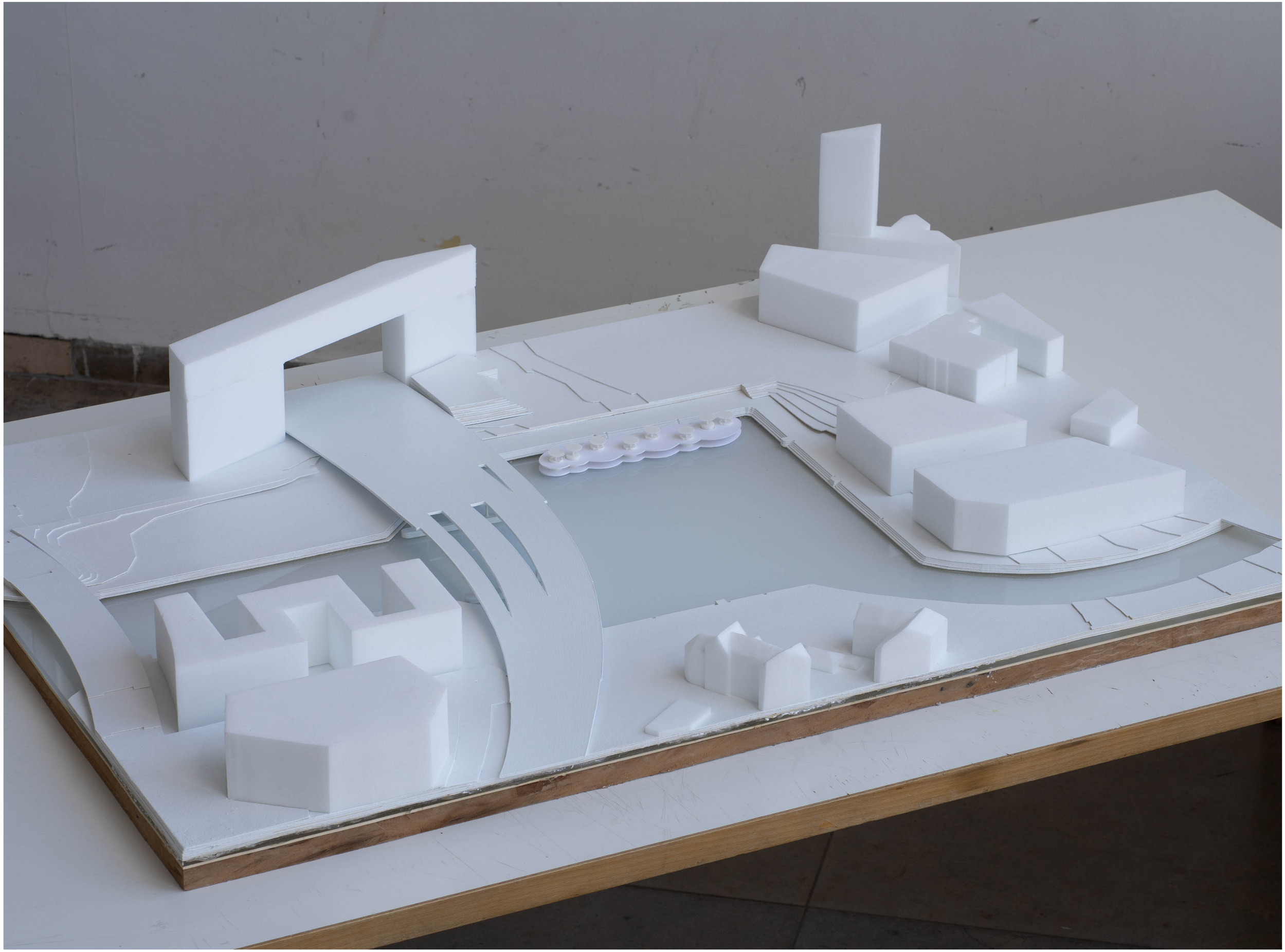












Katrin Stallmann

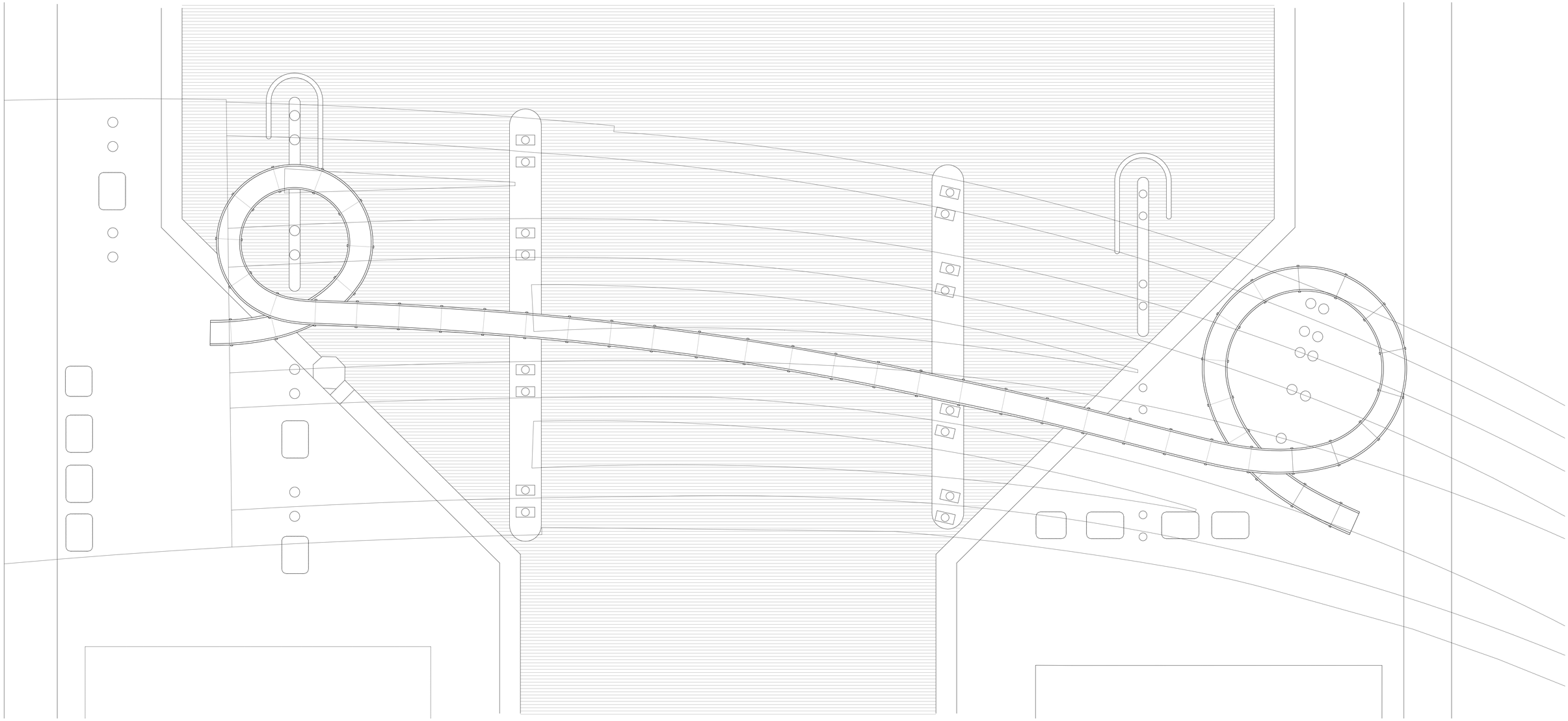
Haus Park

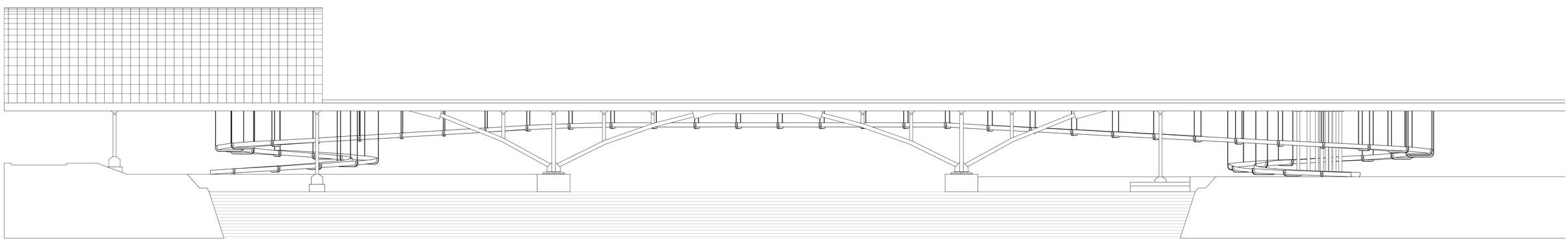
Eine Fahrradbrücke, an der Humboldthafenbrücke hängend, schlängelt sich um und durch deren Stützen und passt sich auf beiden Seiten den unterschiedlichen Situationen unter der Brücke an. Durch die geringe Steigung ist ein angenehmes Befahren gewährleistet. Erreicht die Brücke ihren Höhepunkt über dem Kanal, setzt die Steigung für die Breite des Kanals aus. Die Bahn besteht aus recycelten Platten in fahrsicherer, gebogener Form, die auf den Trägern miteinander verbunden und befestigt werden. Ein Stahlseil umfasst die Träger und wird in der Brücke verankert. Zwischen die Seile wird ein rosafarbener Drahtzaun gespannt.

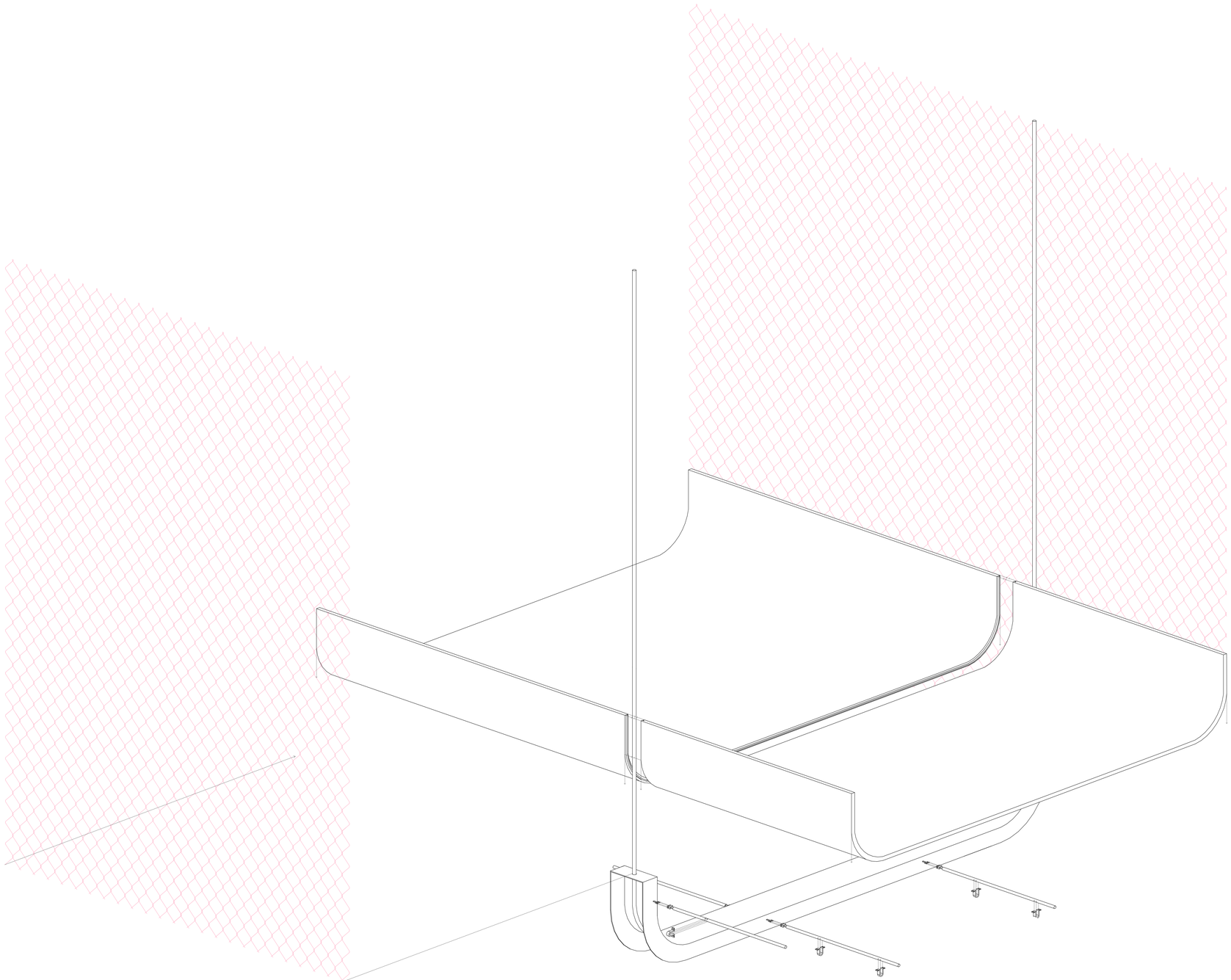
Durch das Ankommen und Starten des Fahrweges erhält der Raum „unter einer Brücke“ eine neue Wertigkeit, die durch eine Reihe „Container“, also „Buden“ verstärkt wird: Erste-Hilfe-Station, Kiosk, Information, WC, Hygiene werden angeboten, gleich einer Kollektion. Gebaut werden die vorgefertigten kleinen Gebäude ganz einfach aus einer gedämmten Holzrahmen-konstruktion, die mit Platten und Blech verkleidet wird. Die kräftigen Farben sind passend zur Fahrradbrücke und widersetzen sich dem tristen Image des Lebens unter einer Brücke: Gerade an diesem unwirtlichen Ort können die unterschiedlichen Service-Einheiten das ganze Jahr über je nach Bedarf für Obdachlose und Flüchtlinge zur Verfügung stehen oder an sorglosen Tagen für Veranstaltungen genutzt werden.

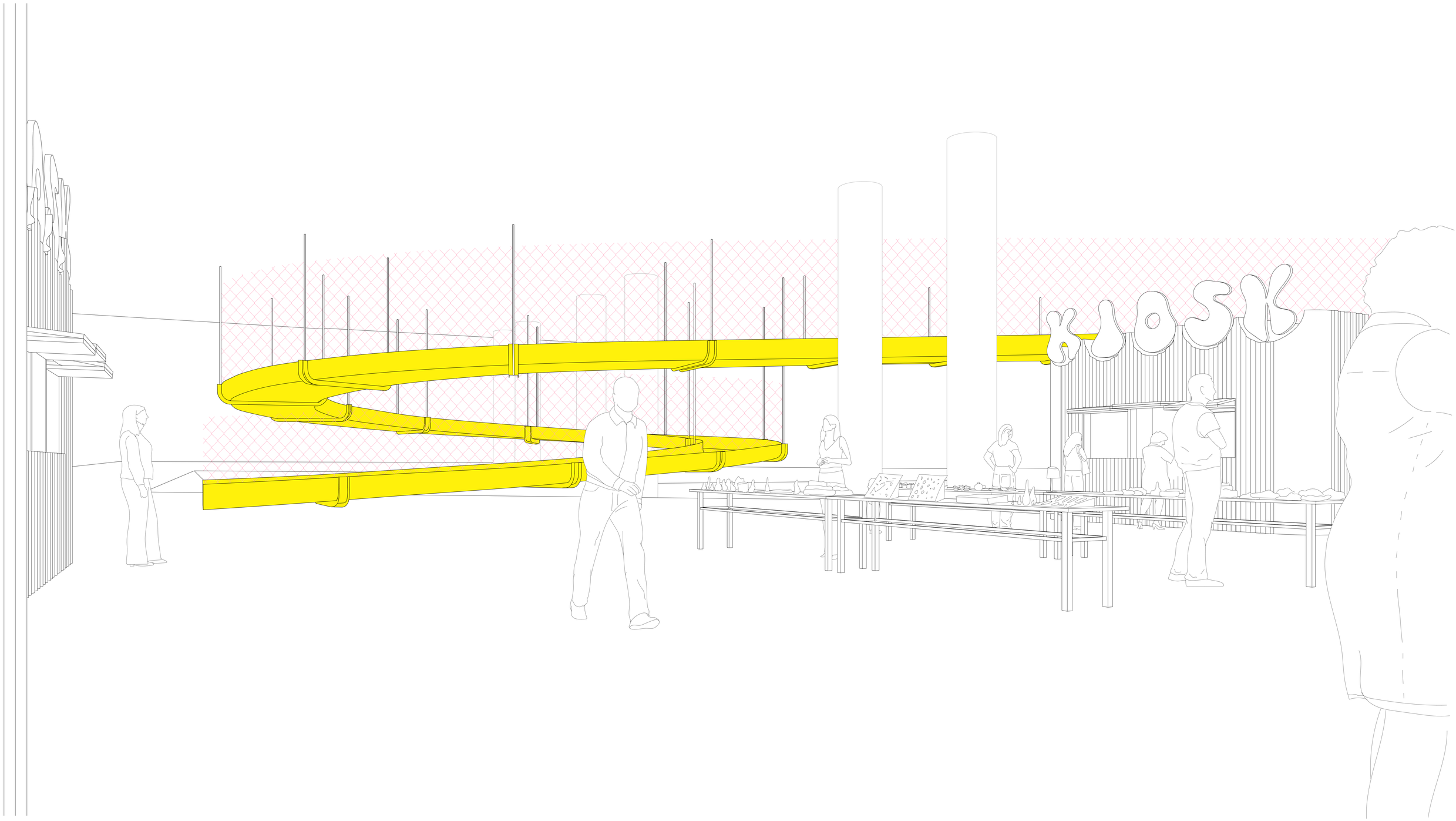


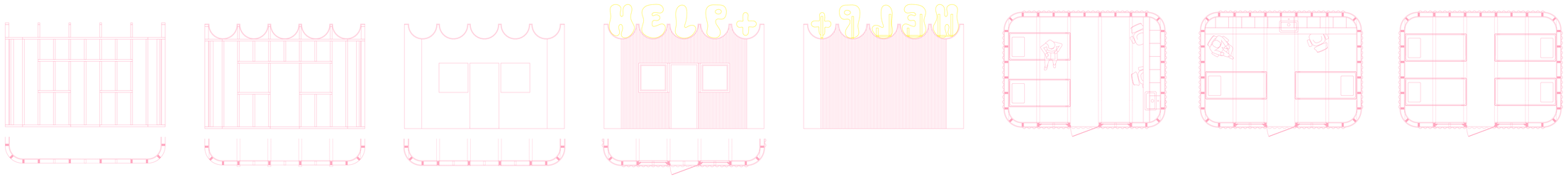


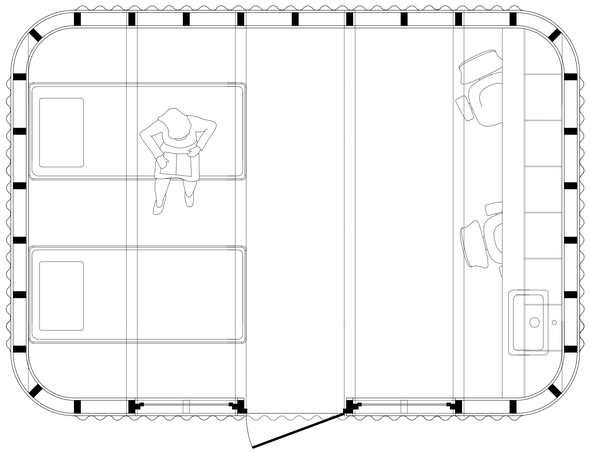


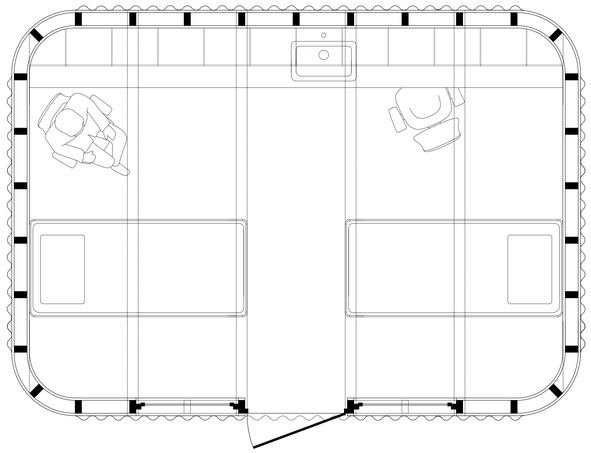


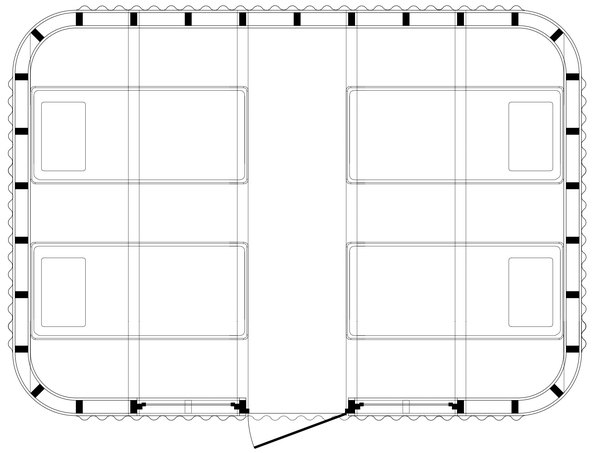


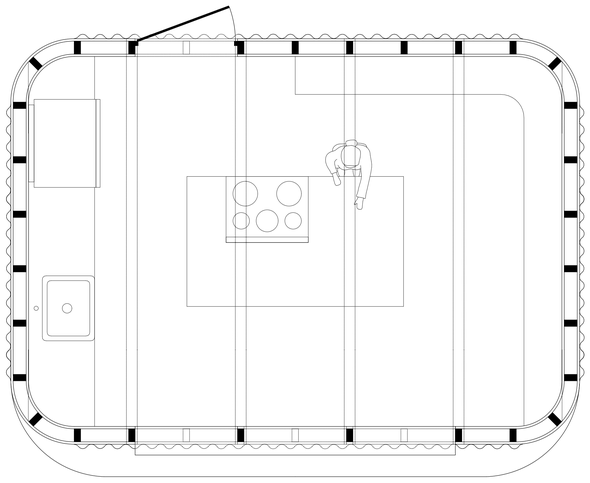

kiosk

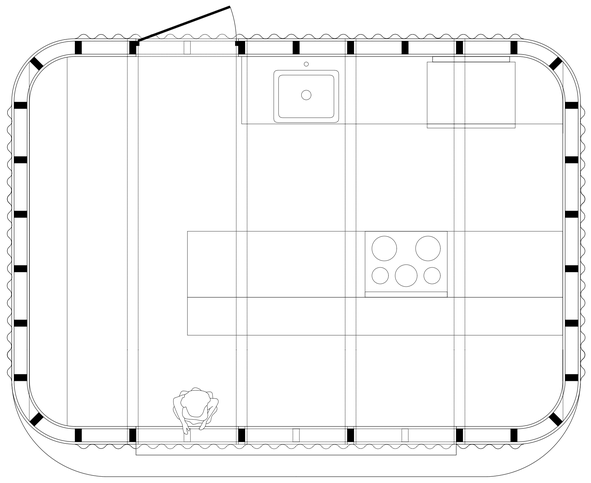

HELP+
LINED

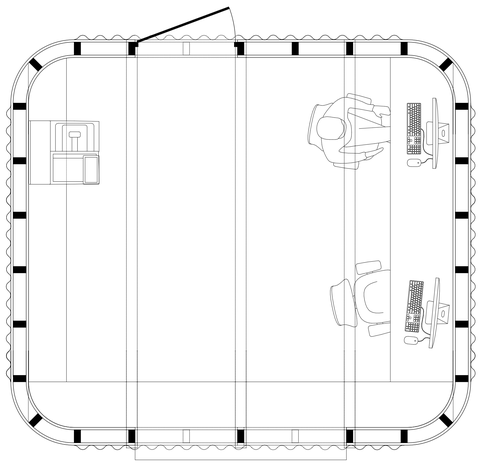


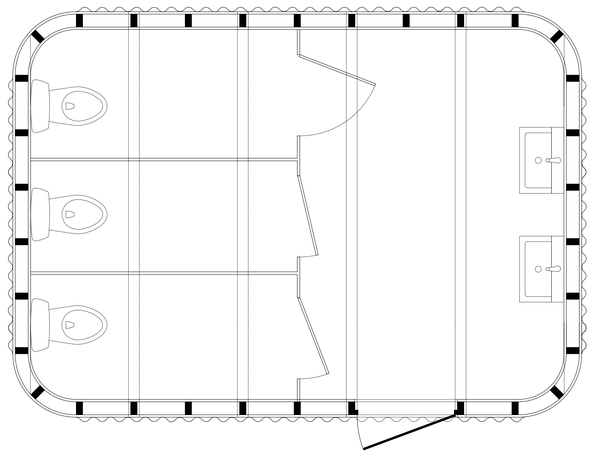


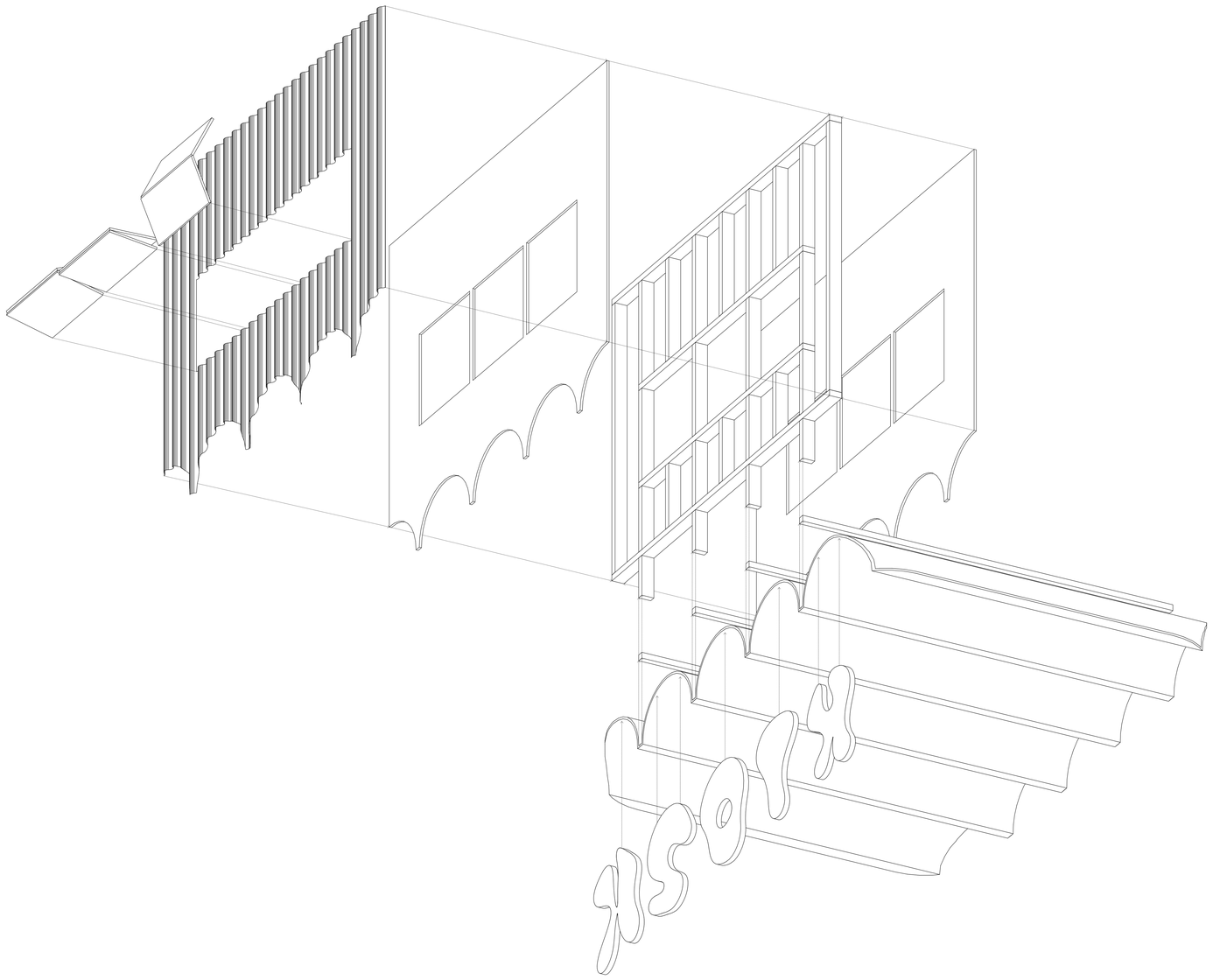




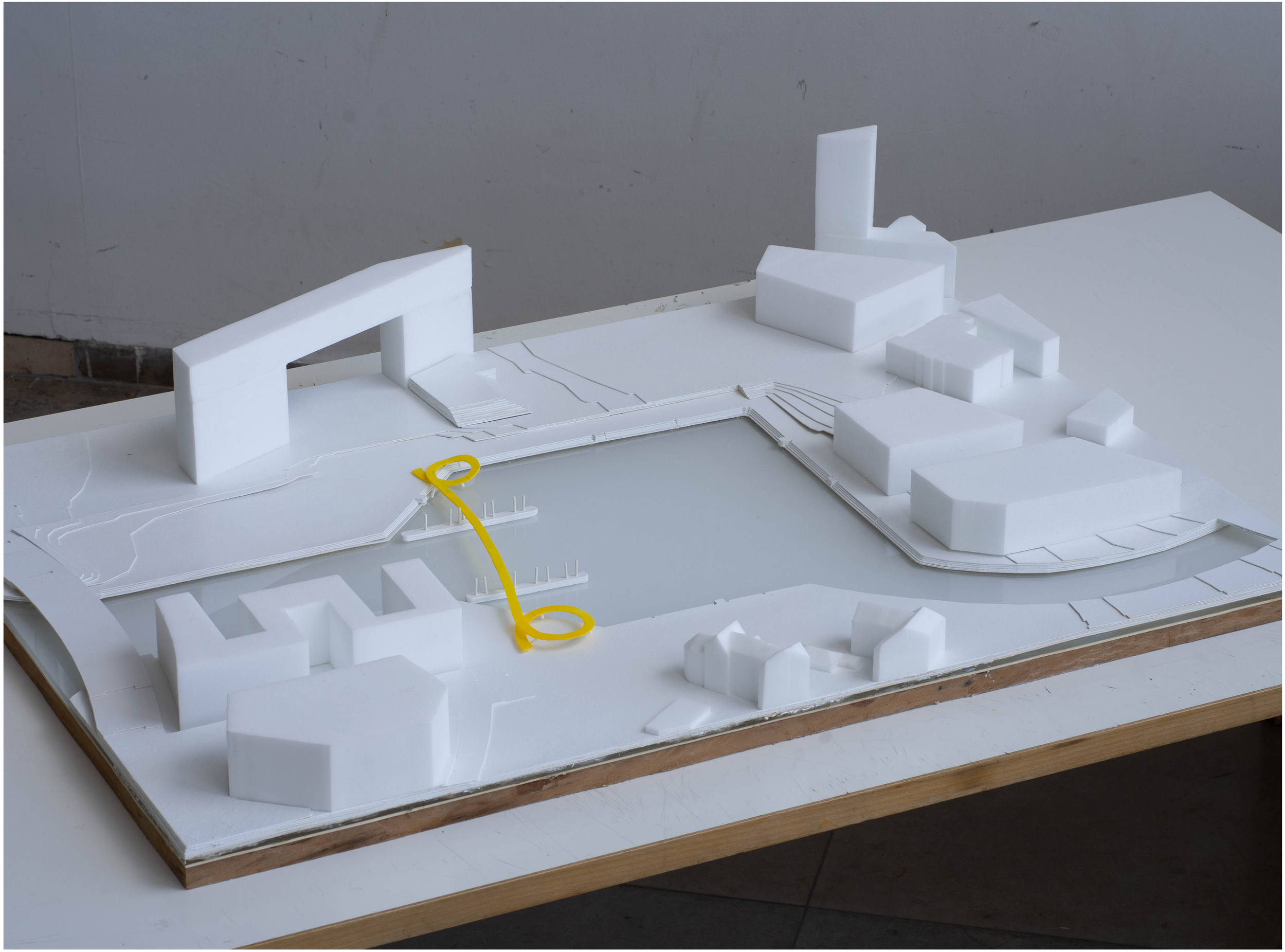


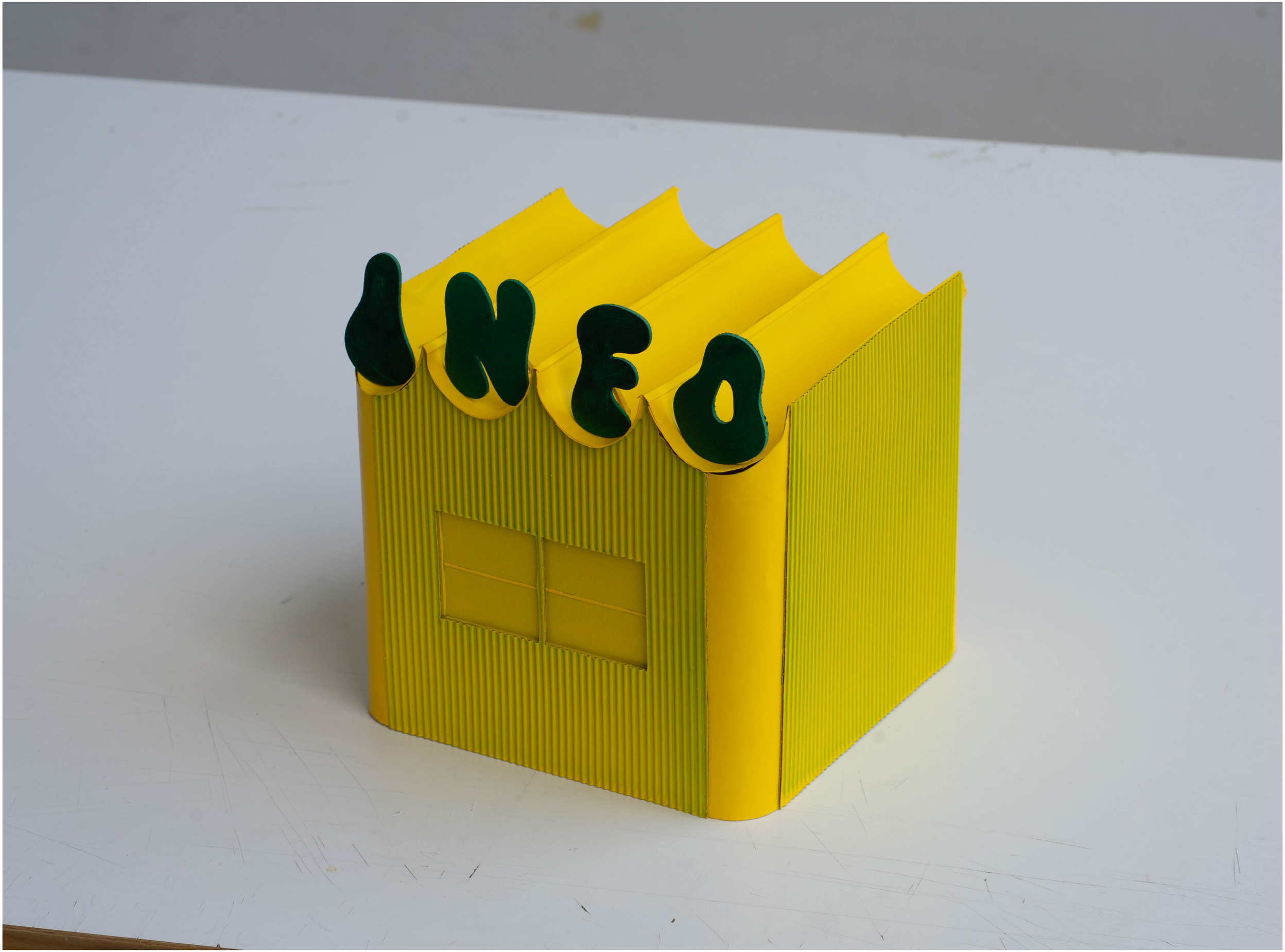








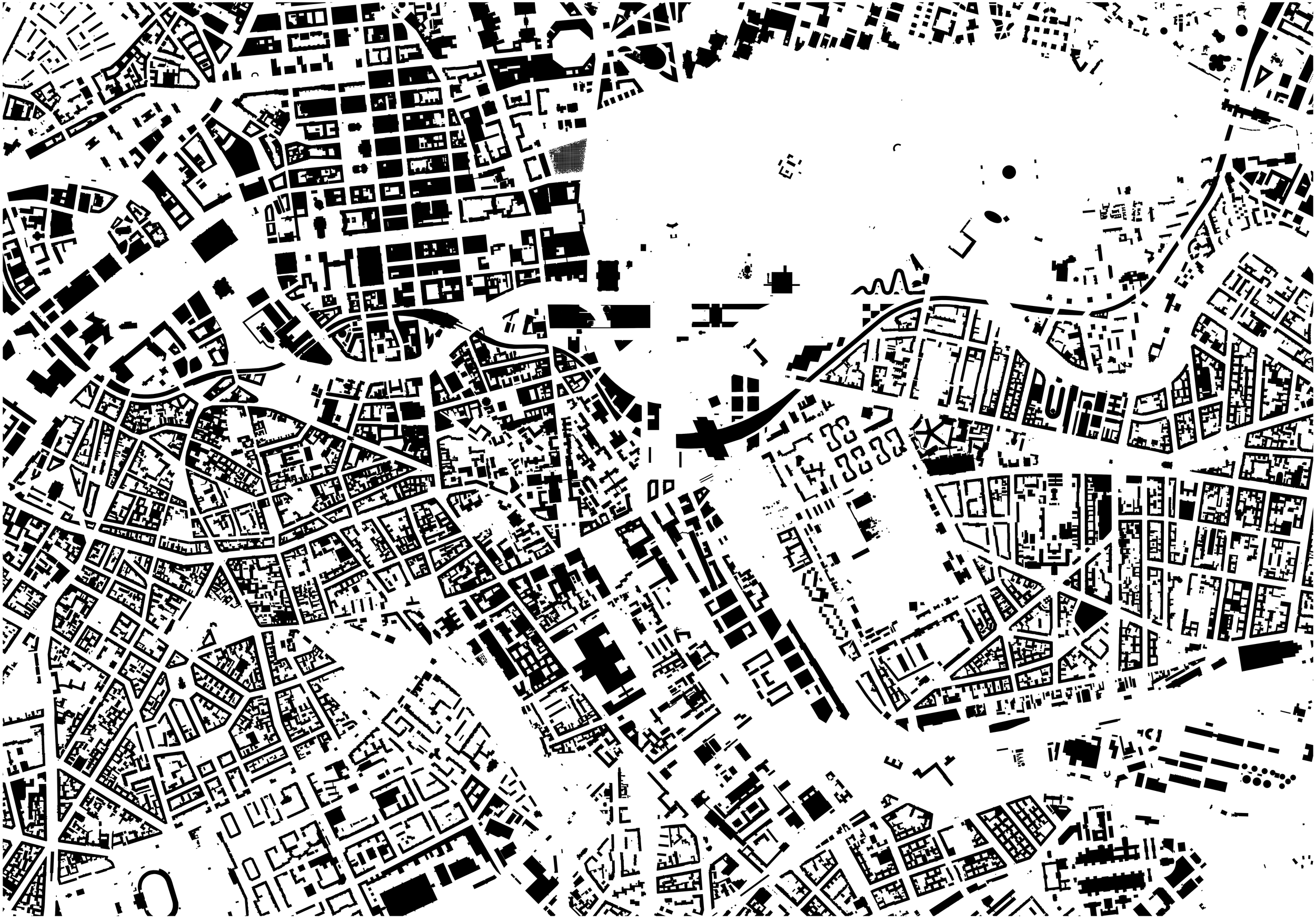



INEO

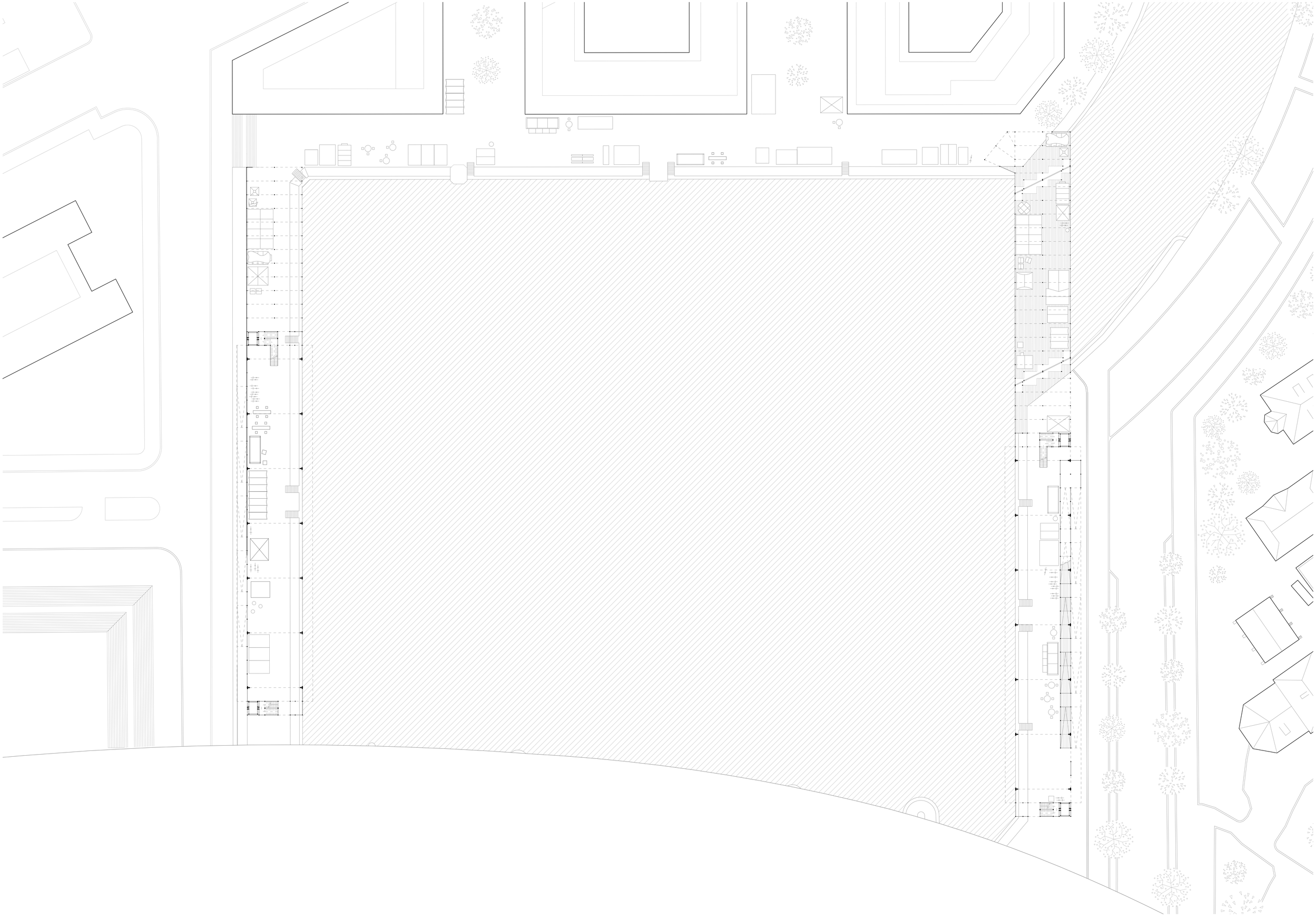
Maurice Denechaud Jonny Klein Jonas Schuh

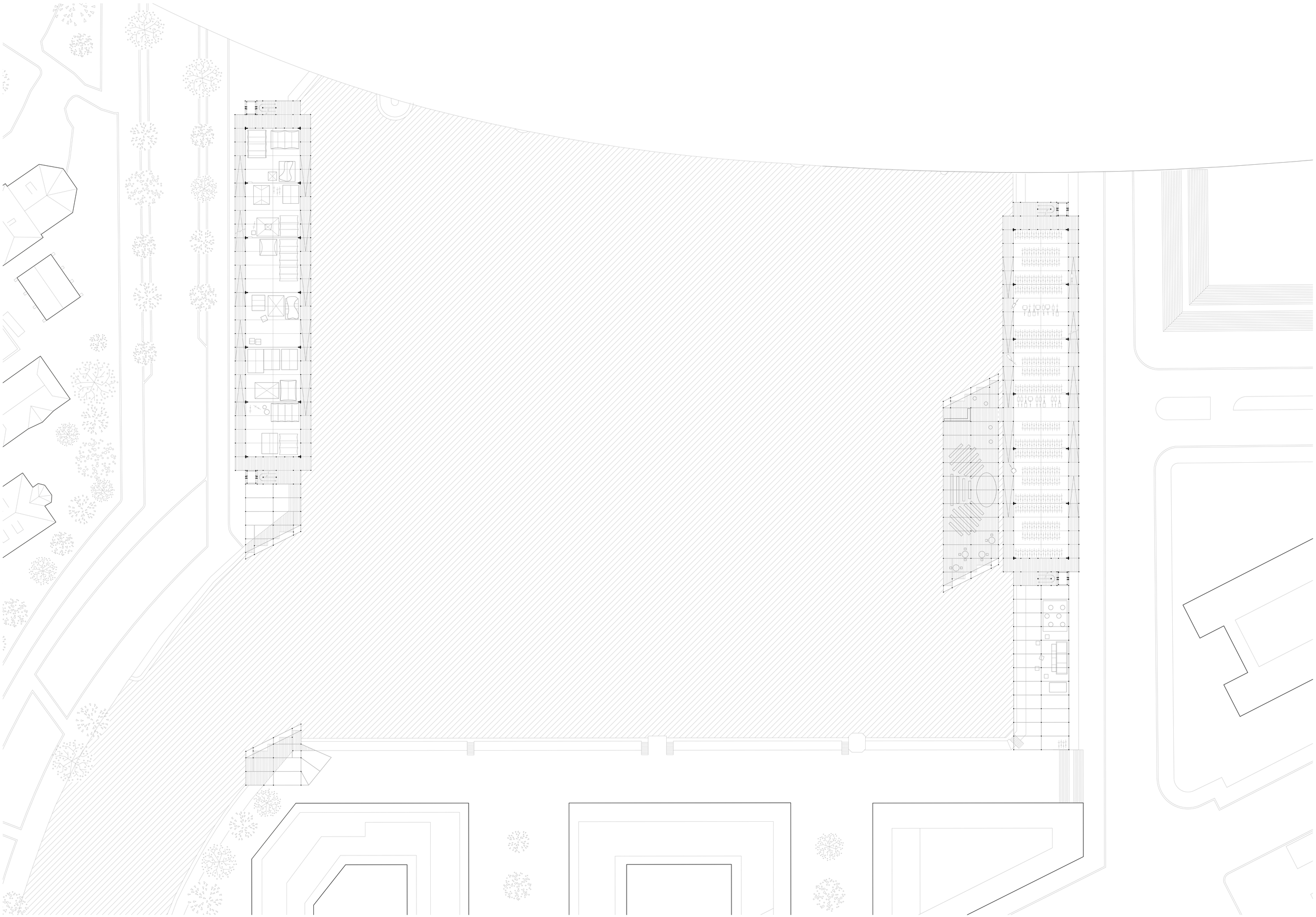
Haus Park

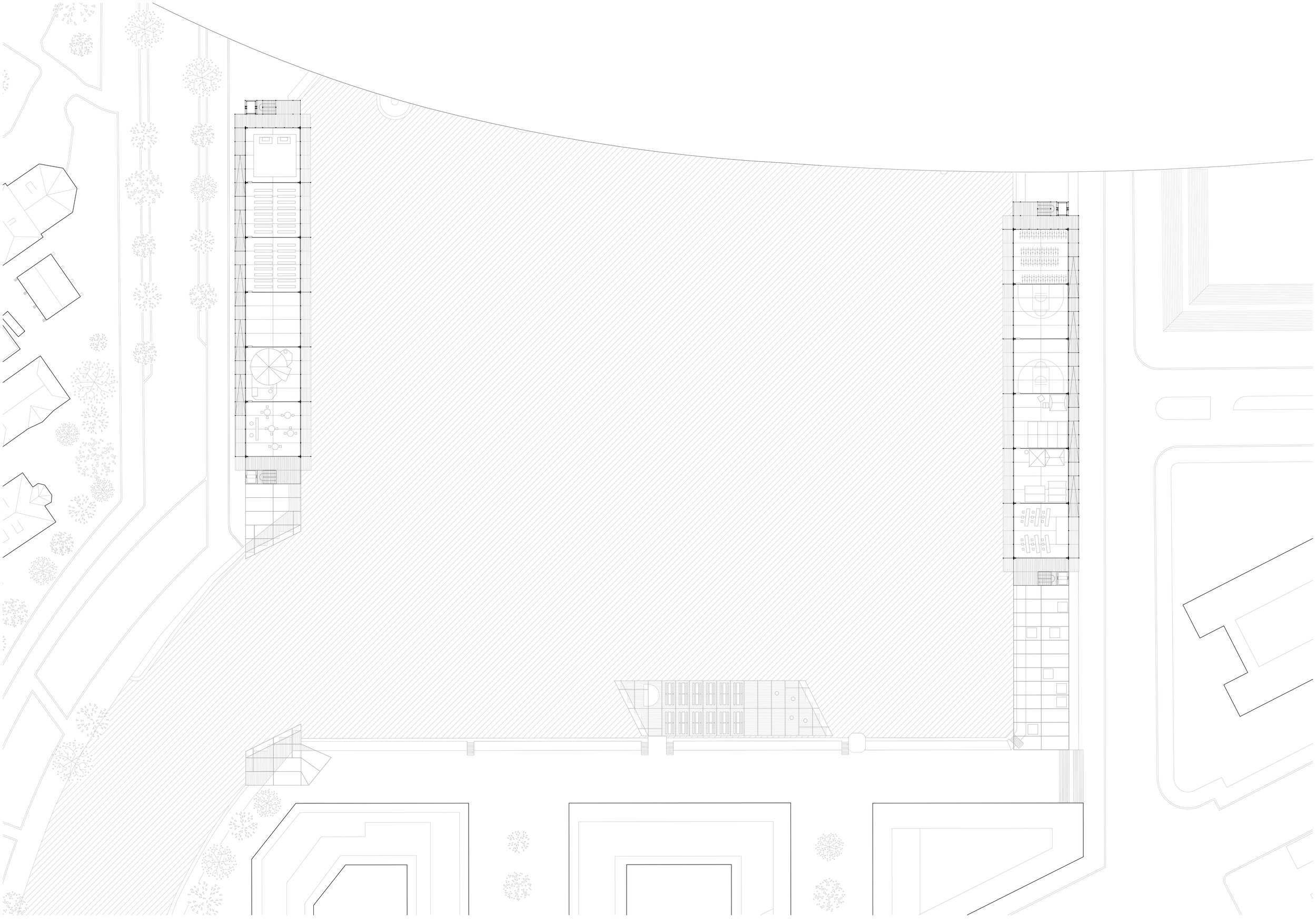
Ziel des Entwurfs ist es, den Humboldthafen als identitätsstiftende Adresse in das Stadtgefüge Berlins zu integrieren. Im Vordergrund steht hierbei in Kenntnis der Planung Ungers´ das Rahmen des Ortes durch Baukörper an den unbeplanten Kanten des Beckens. Diese als Fassung zu verstehende Geste macht den Hafen räumlich begreifbar und ergänzt die nördliche Promenade für Fußgänger um eine Arkadenzone auf West- und Ostseite. Eine neuartige Erweiterung der Promenade geschieht durch eine bauliche Ergänzung: Ein Ponton, der an den ehemaligen Kranplätzen andockt, kann als Brücke fungieren und die Promenade um das gesamte Becken herum ermöglichen. Der Ponton, der die Nordpromenade mit dem Charitégelände verknüpft, bleibt als Gerüststruktur transparent und schafft neben seiner verbindenden Funktion auch außerhalb der vorbestimmten Position Möglichkeiten zur freien Gestaltung für Ausstellungen und Veranstaltungen. Gleiches gilt für für die Struktur des westlichen Baukörpers, der trotz Begrenzung eine Blickbeziehung zwischen Bahnhofsvorplatz oder Invalidenstraße und Hafenbecken ermöglicht. Die Freiflächen im Erdgeschoss führen die Arkadenzone des Nordufers fort. Ein langsames Aufsteigen der Ebene ermöglicht die Erschließung über Rampen mit einer geringen Steigung. Somit entsteht eine neue Bedeutung für die Baukörper am Humboldthafen: Raster, Fahrradparken, Erstaufnahme, Zeltlager oder Veranstaltungsfläche. Wir hoffen, dem Humboldthafen durch unseren Beitrag zu einem eigenen, lebendigen Charakter zu verhelfen und wollen ihn als vielseitige Kulturfläche in prominenter Lage verstanden sehen.

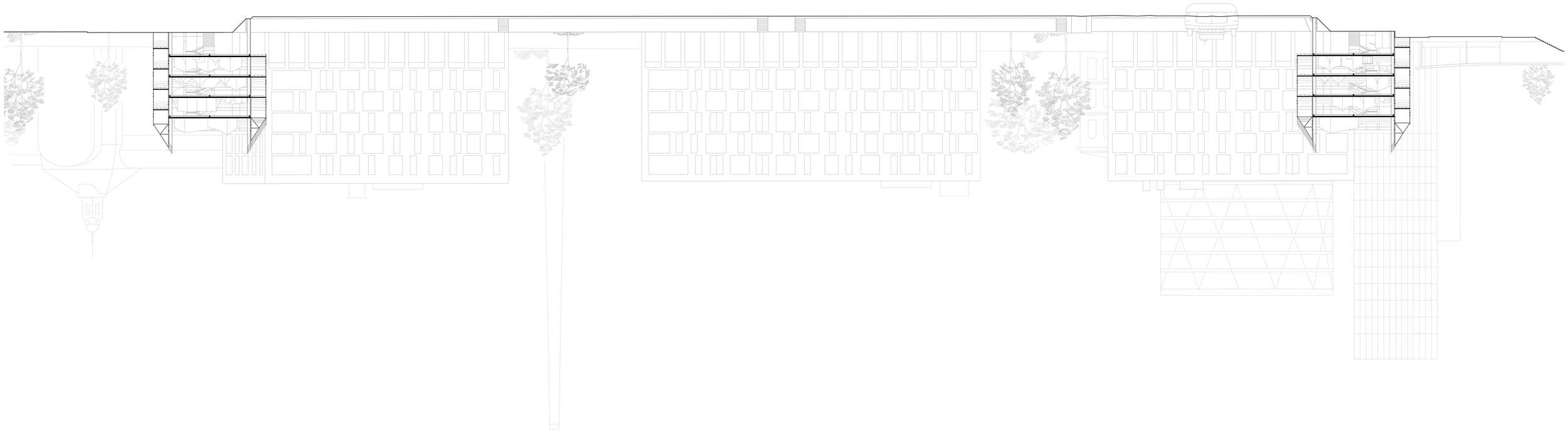


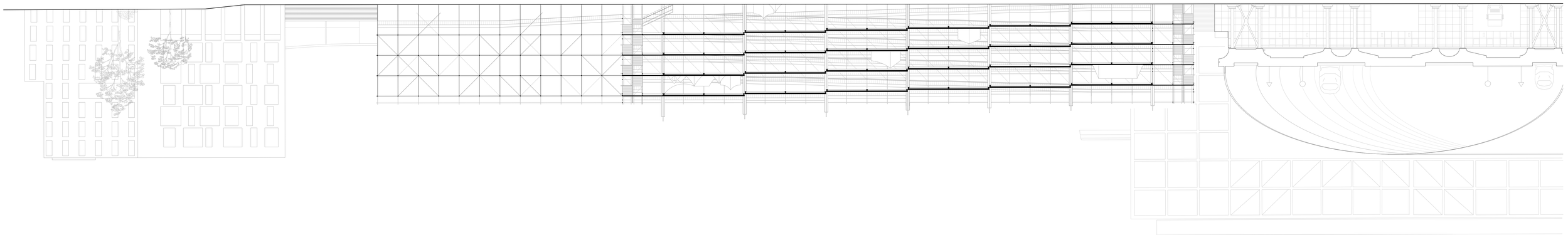


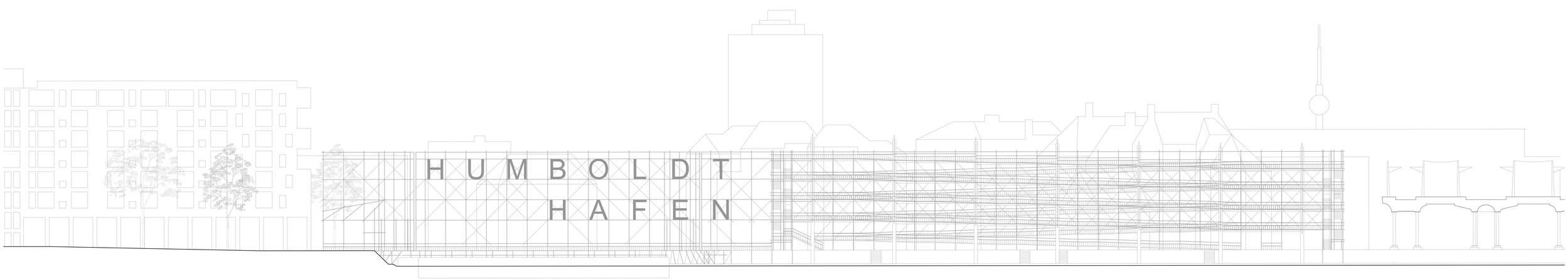


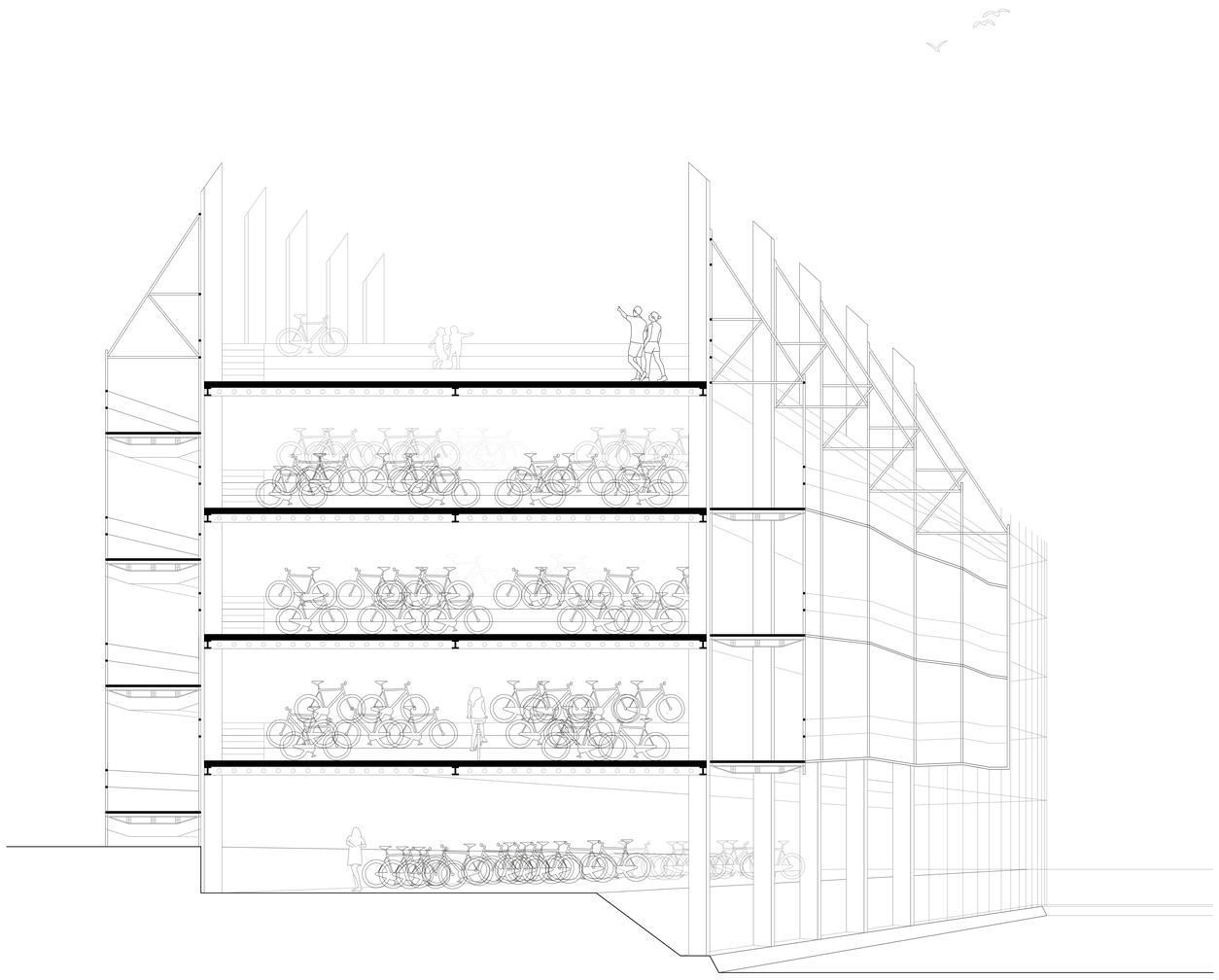


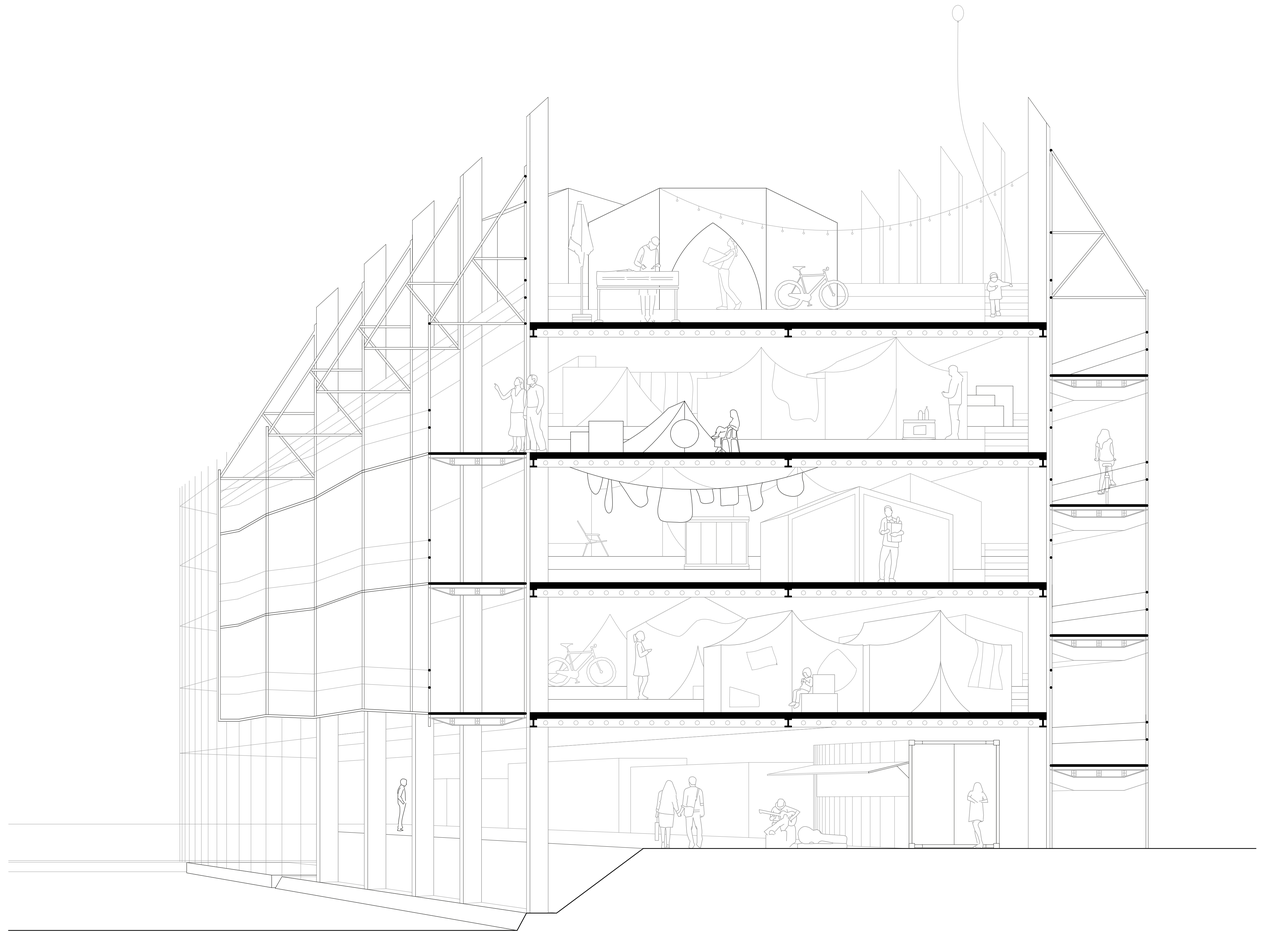


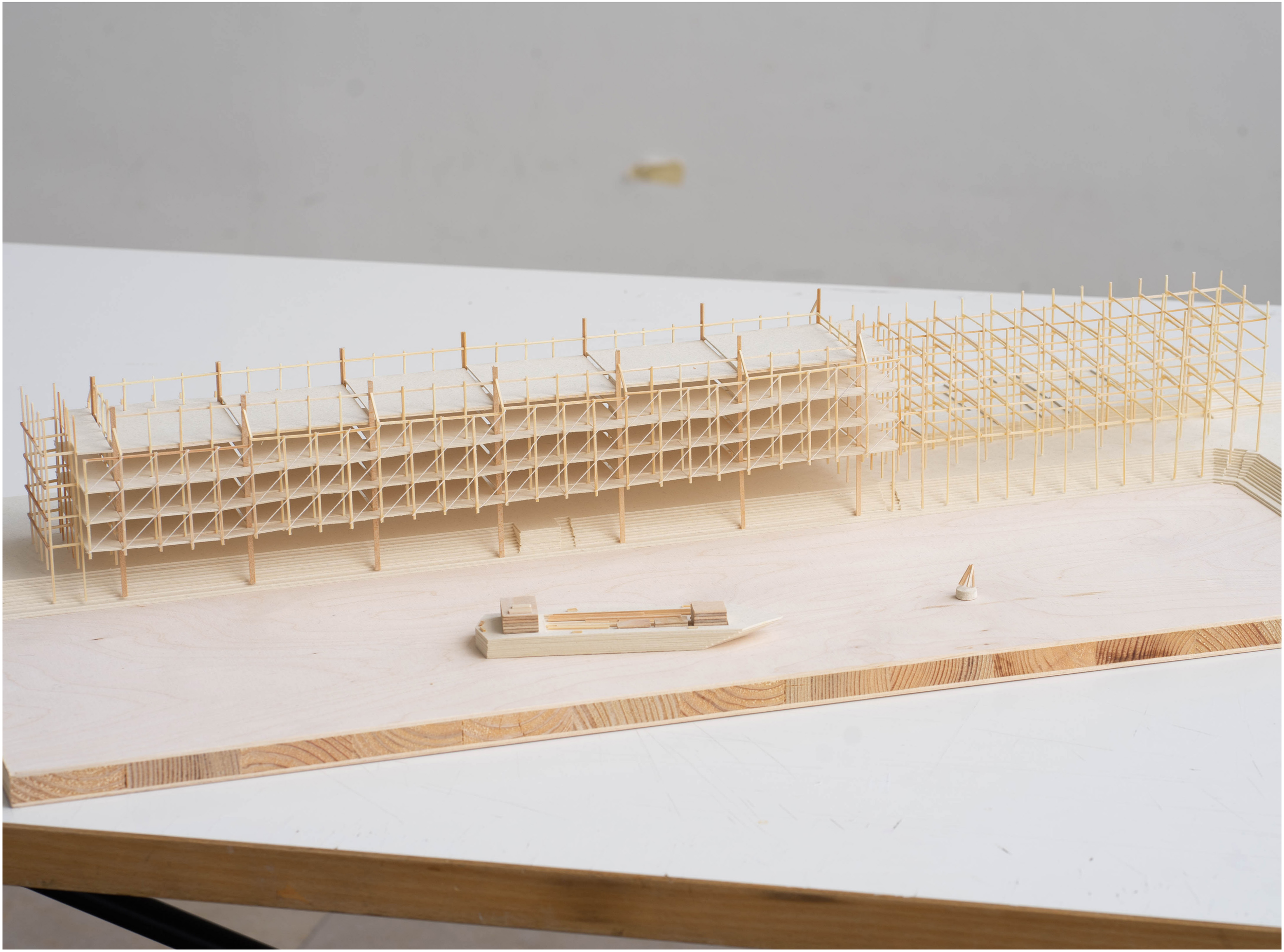




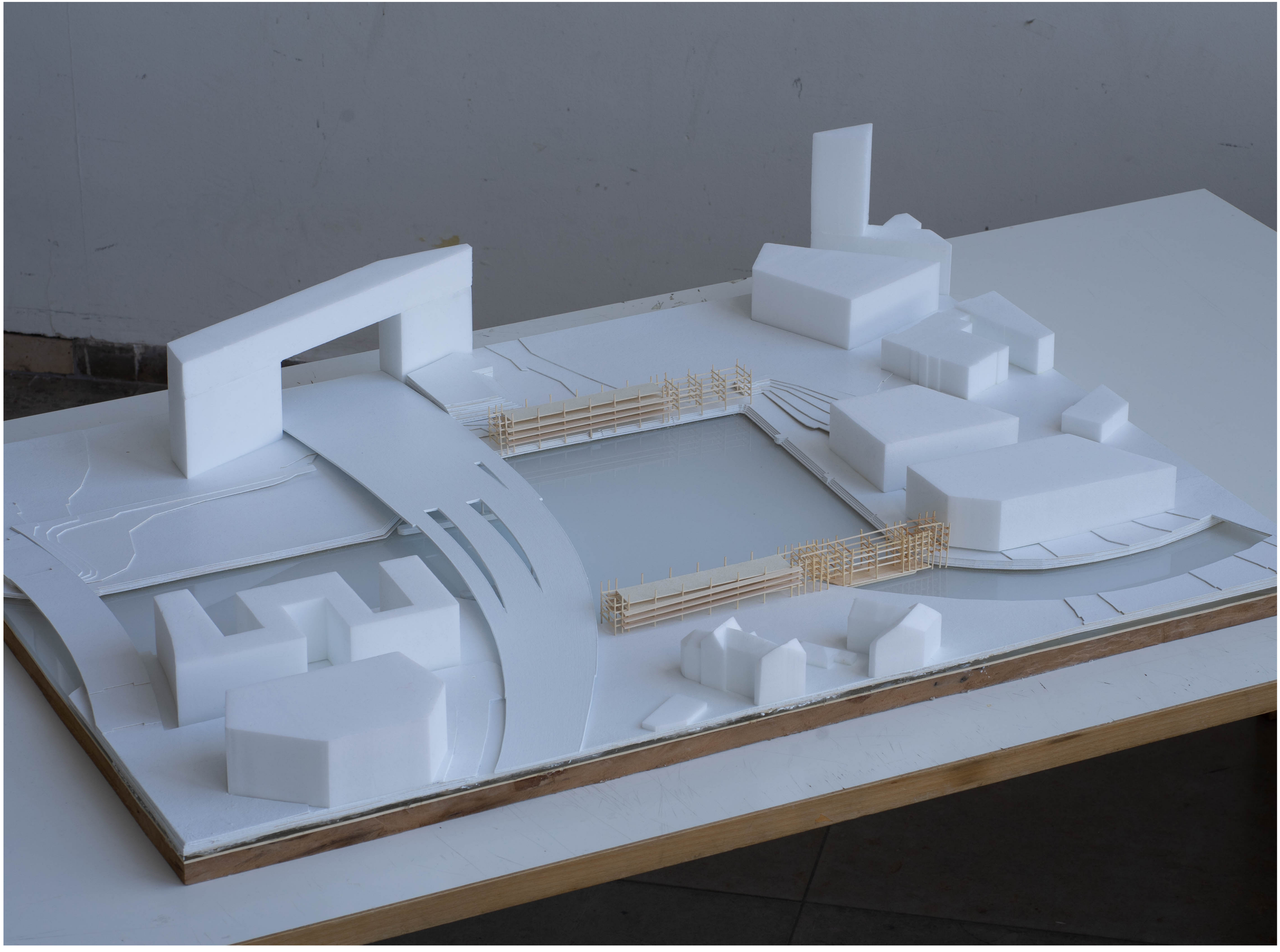

HUMBOLDT
HAFEN

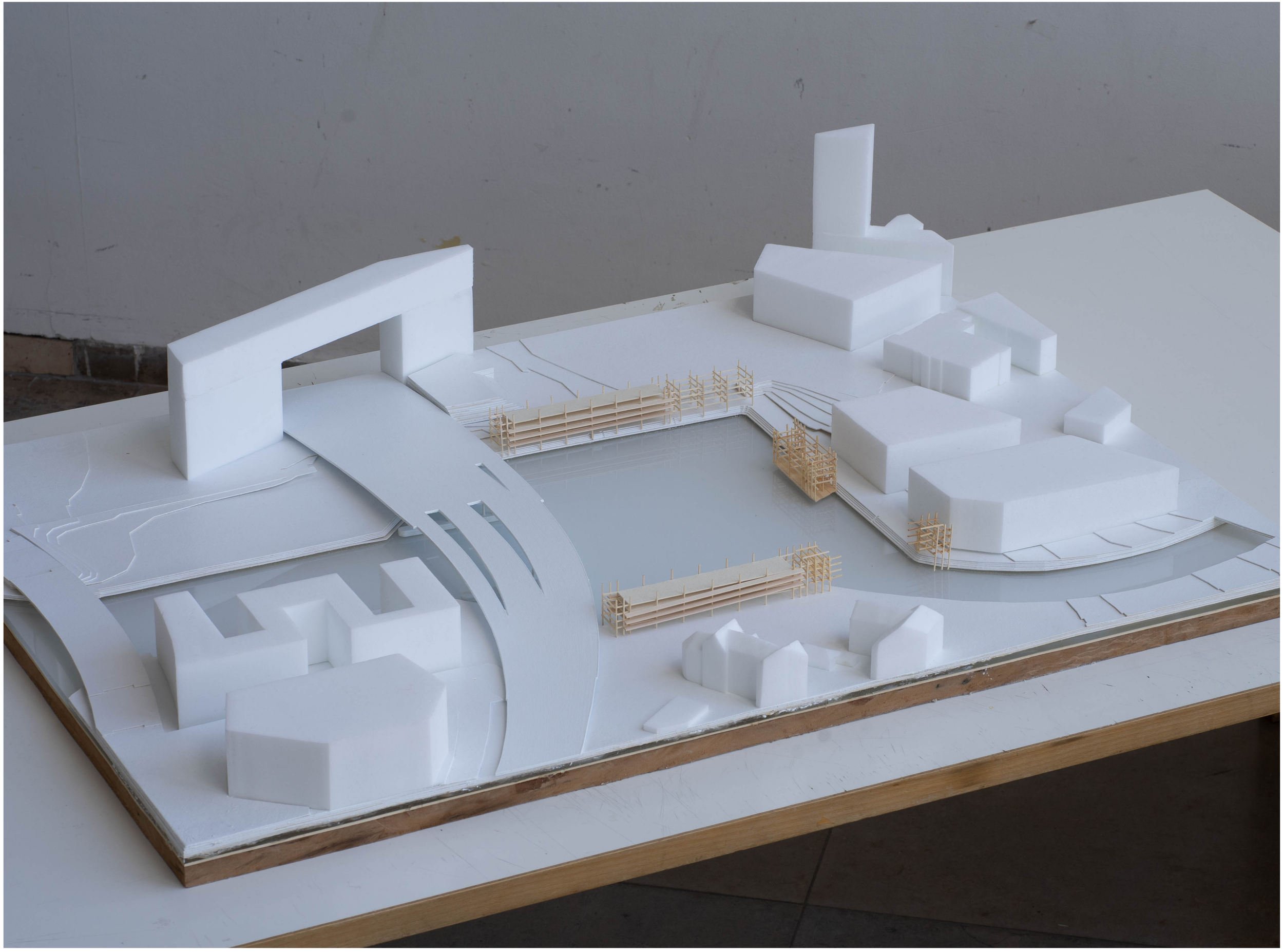


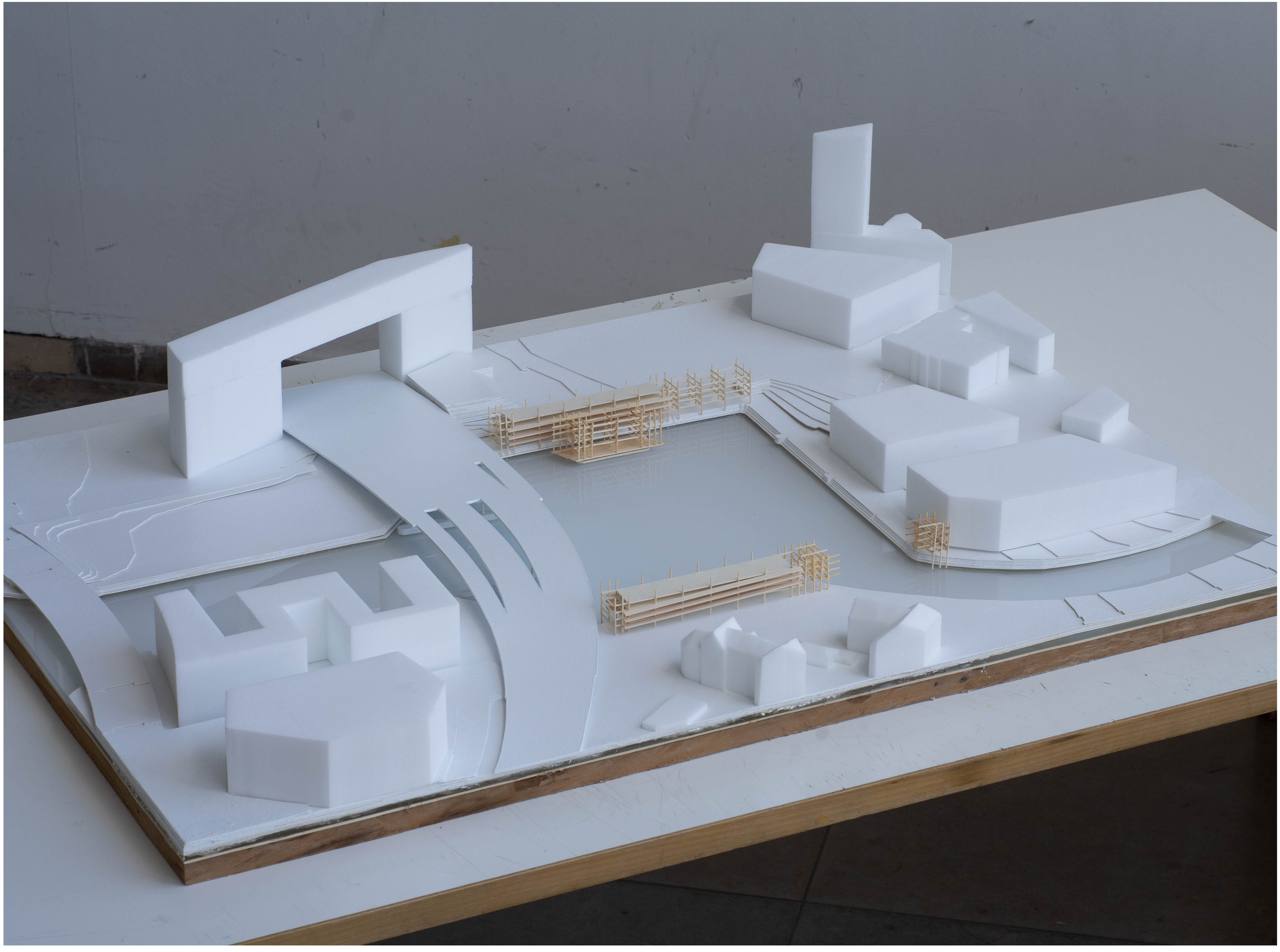


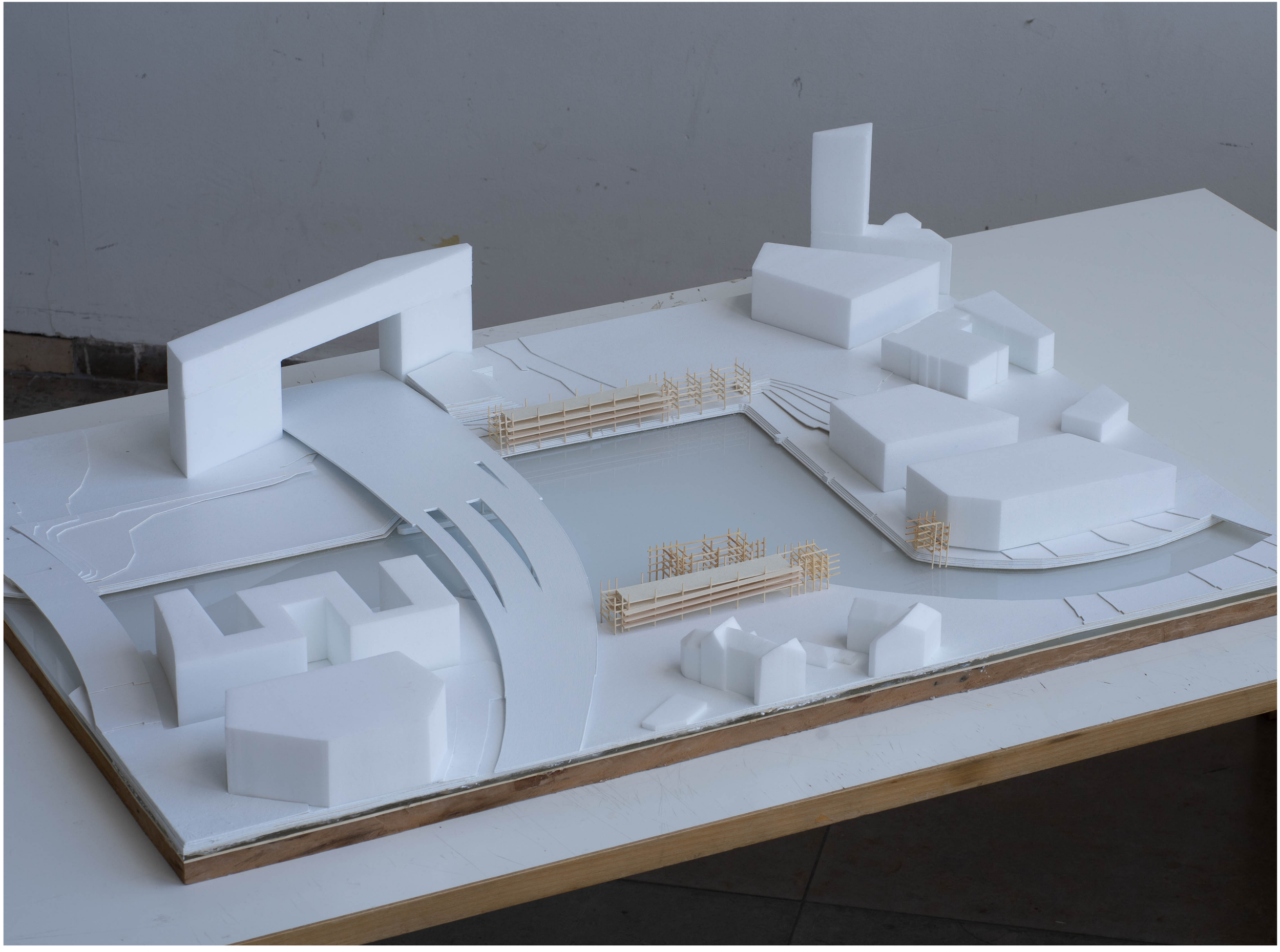


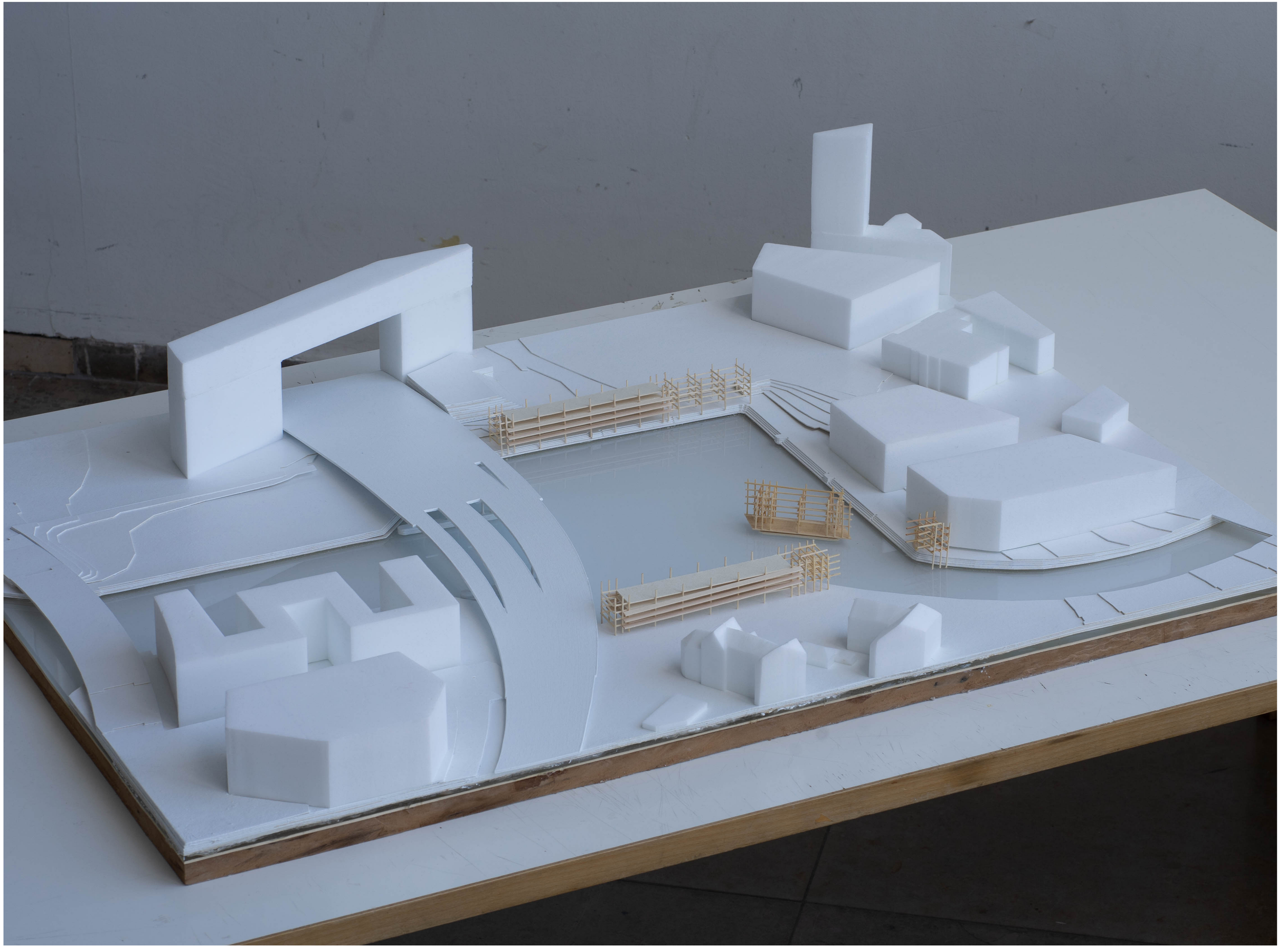


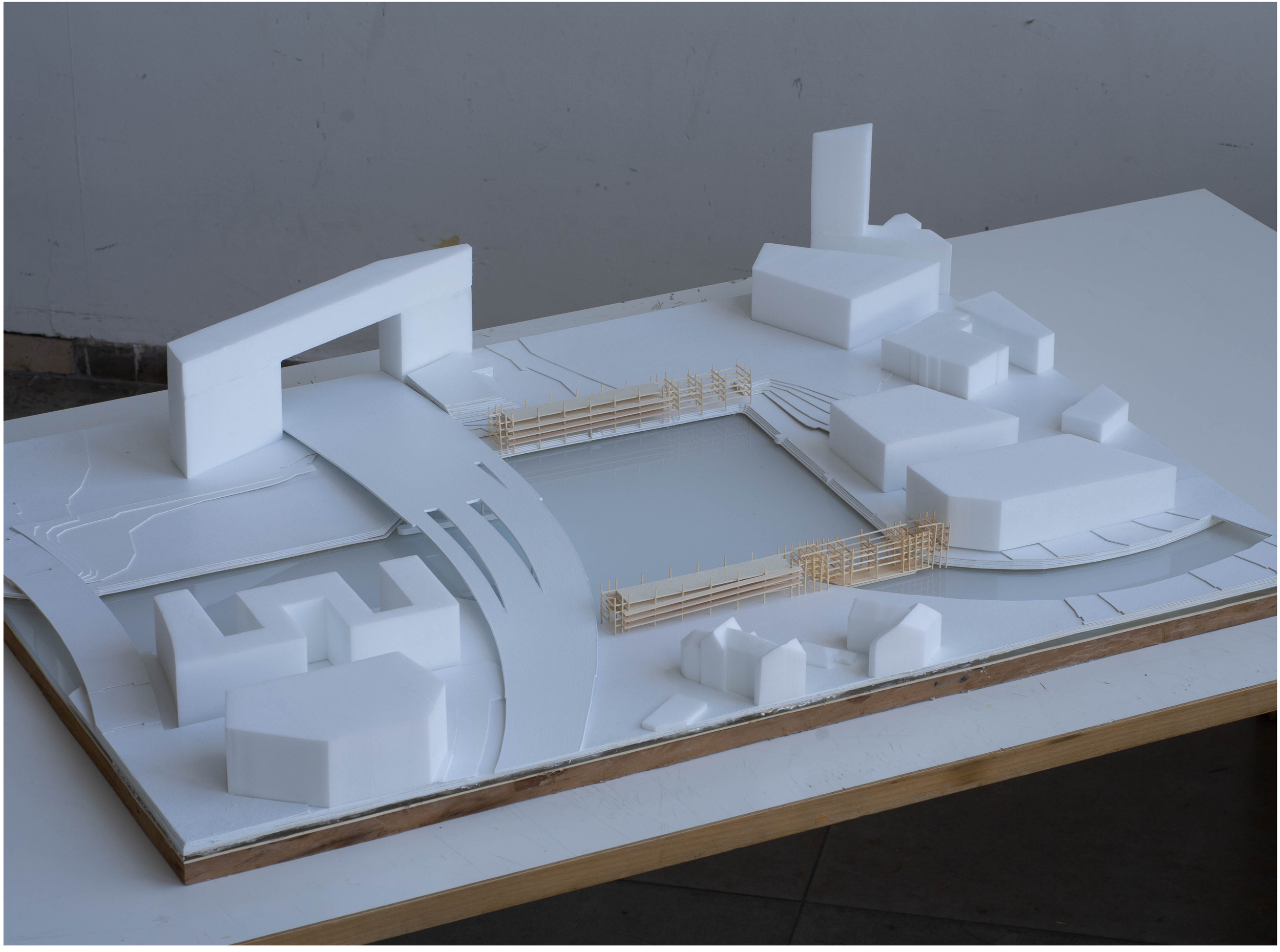






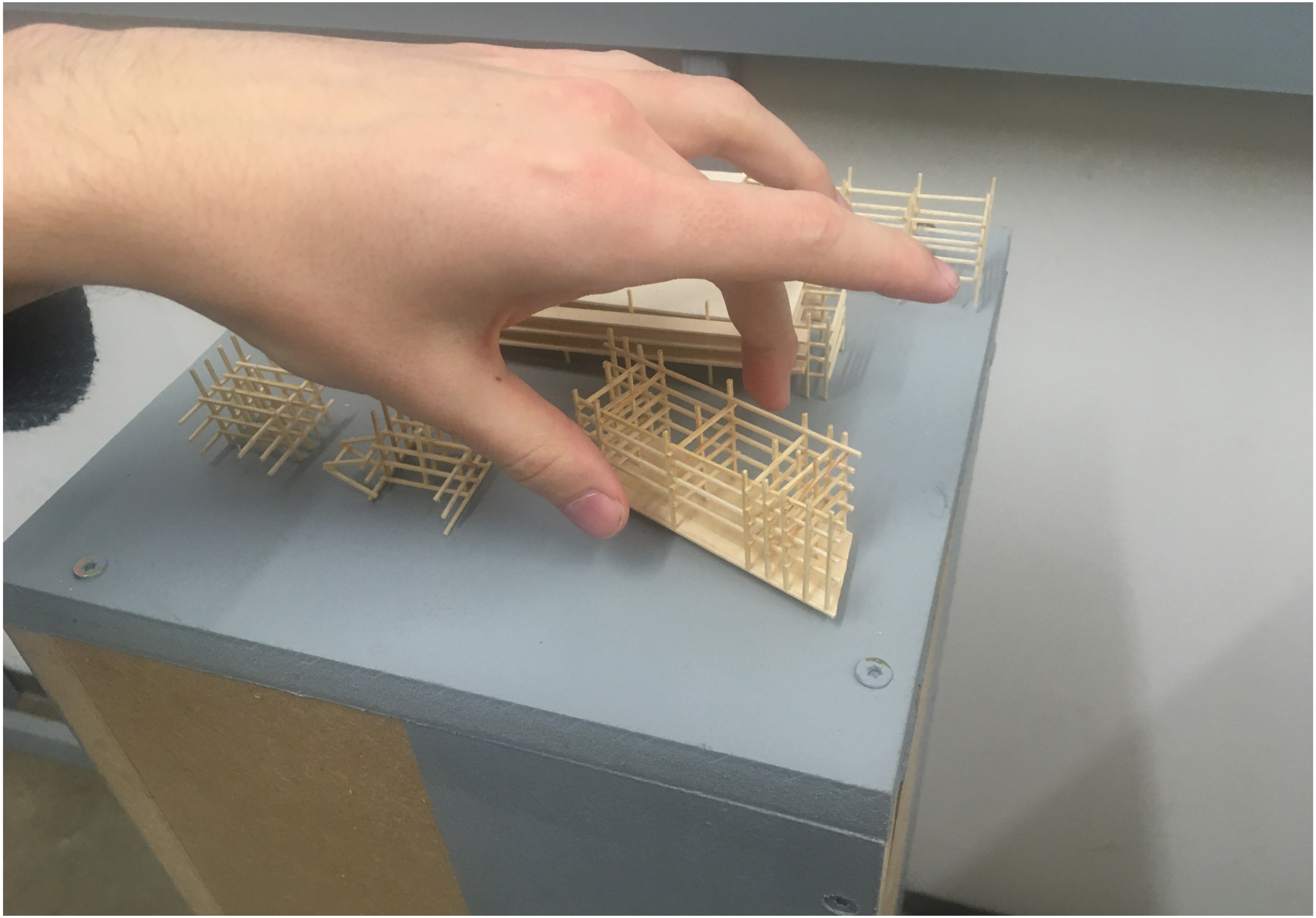


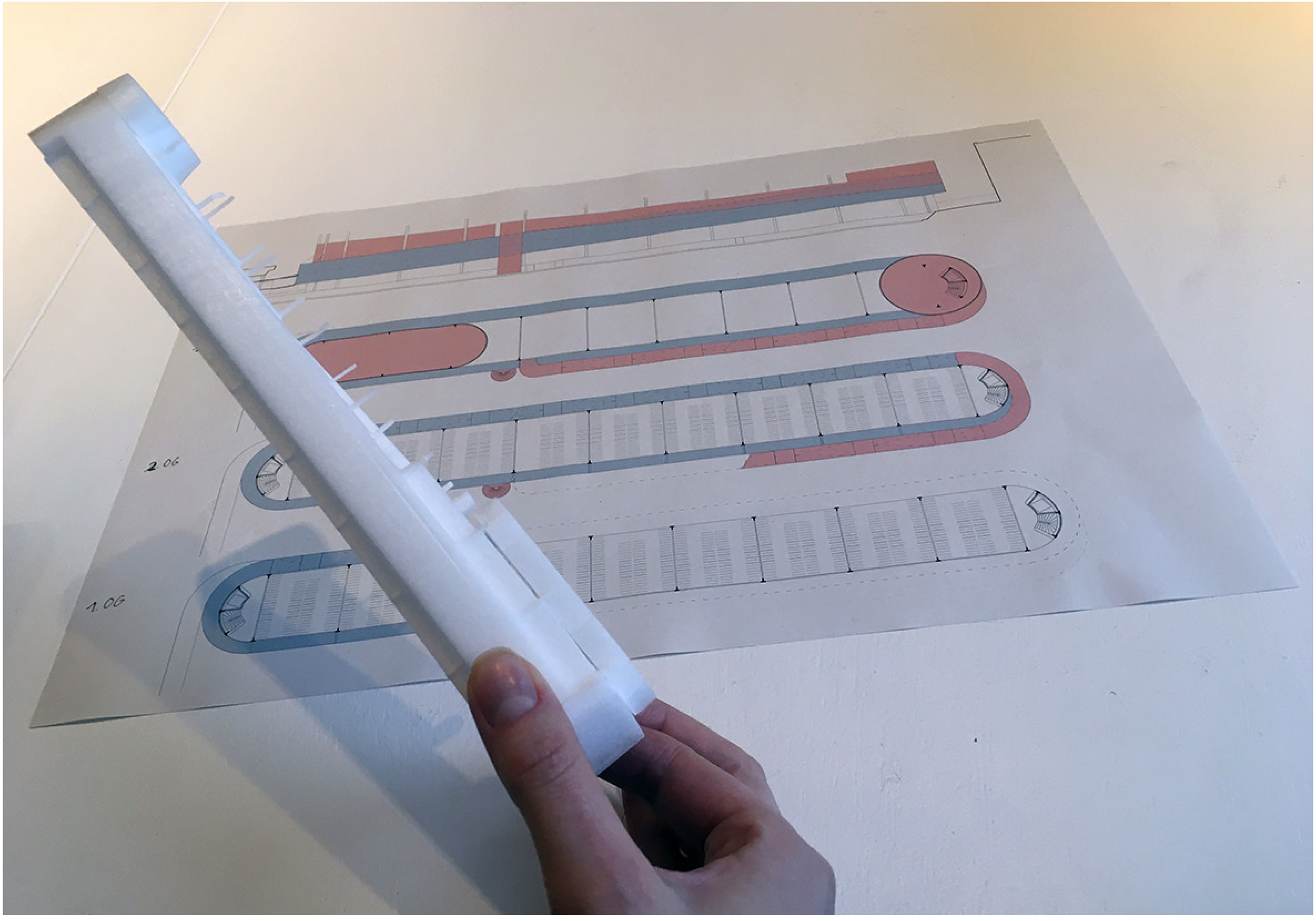




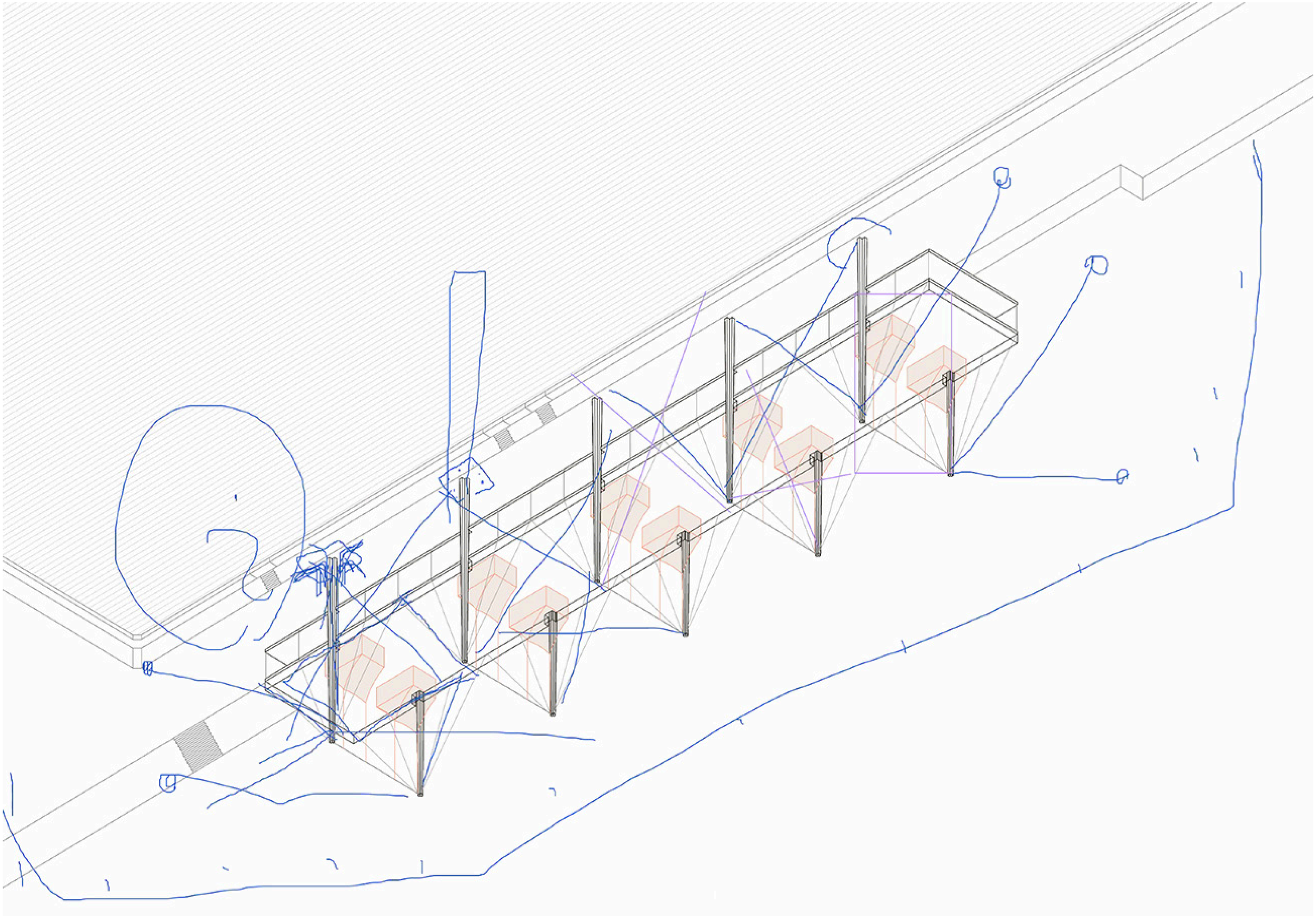

OTTO PIENE
POPCORN

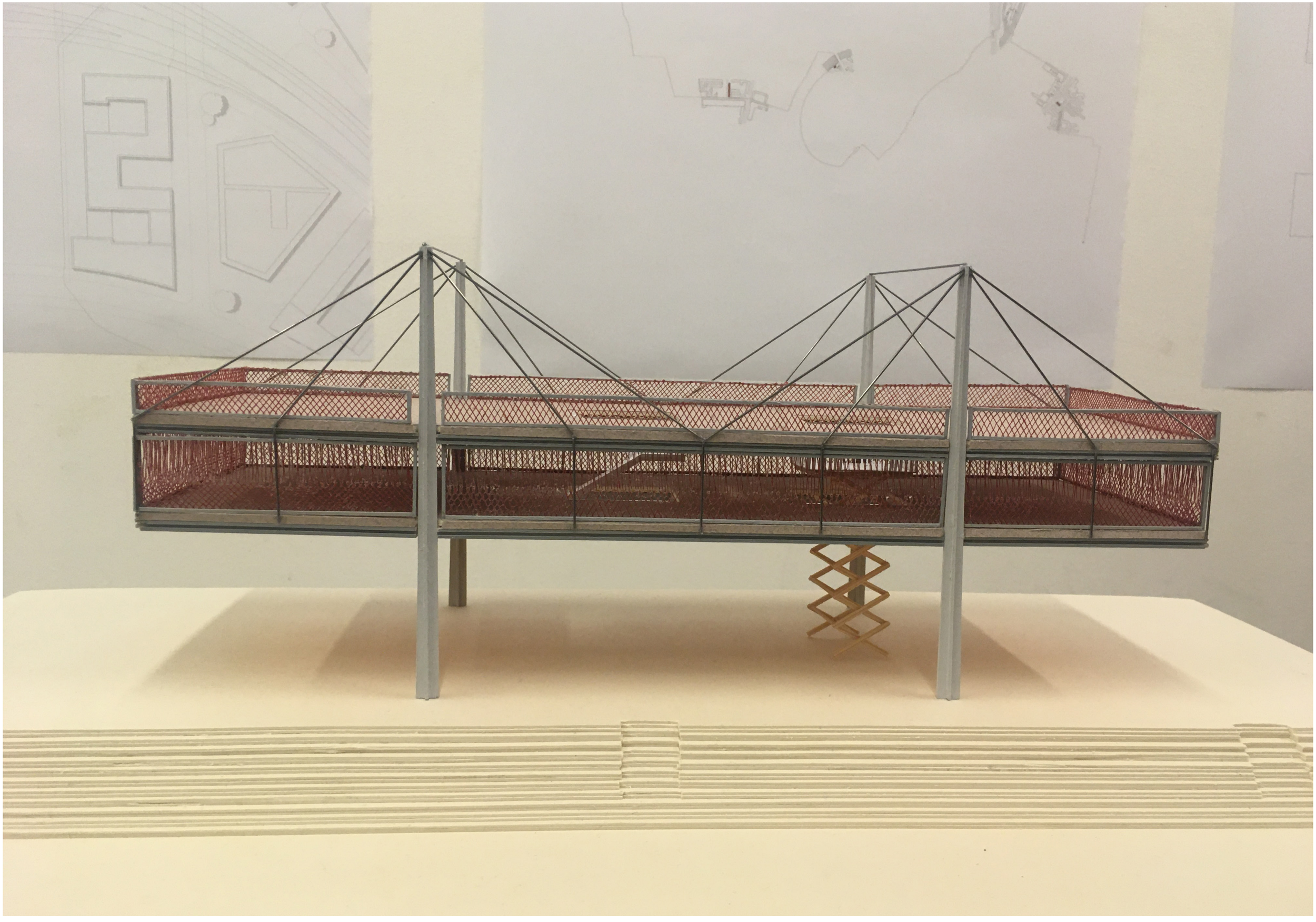


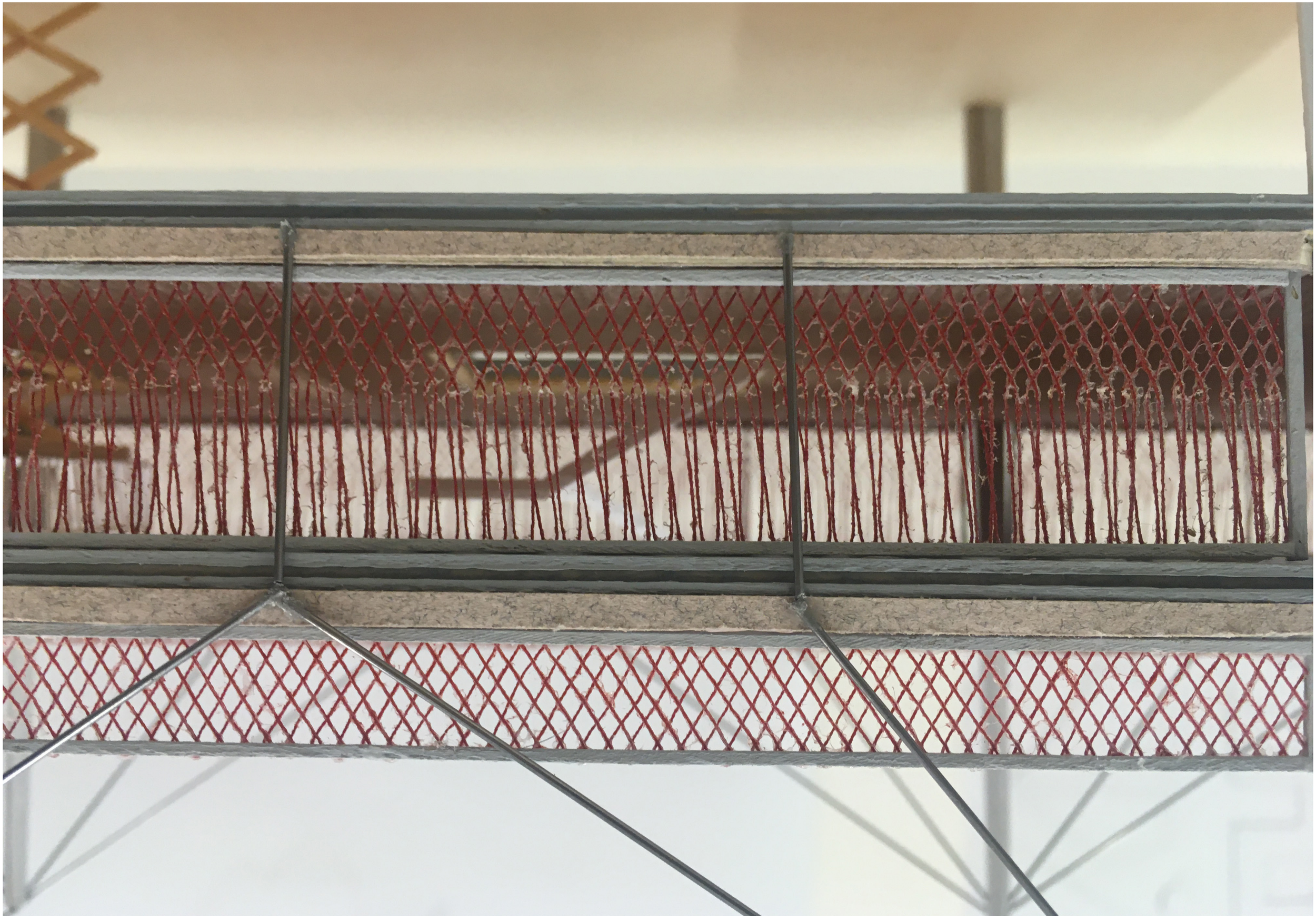


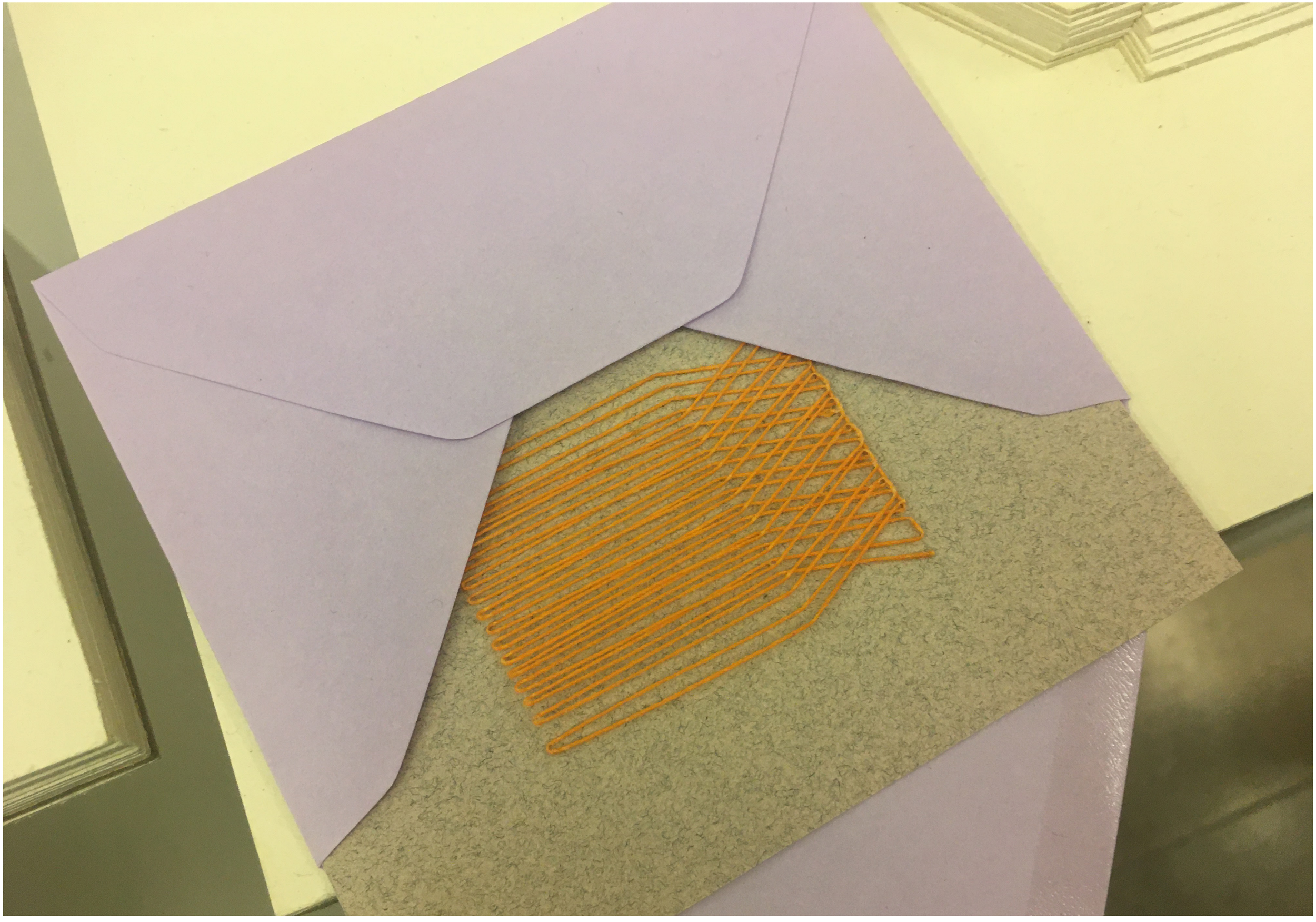

2. OG
1. OG

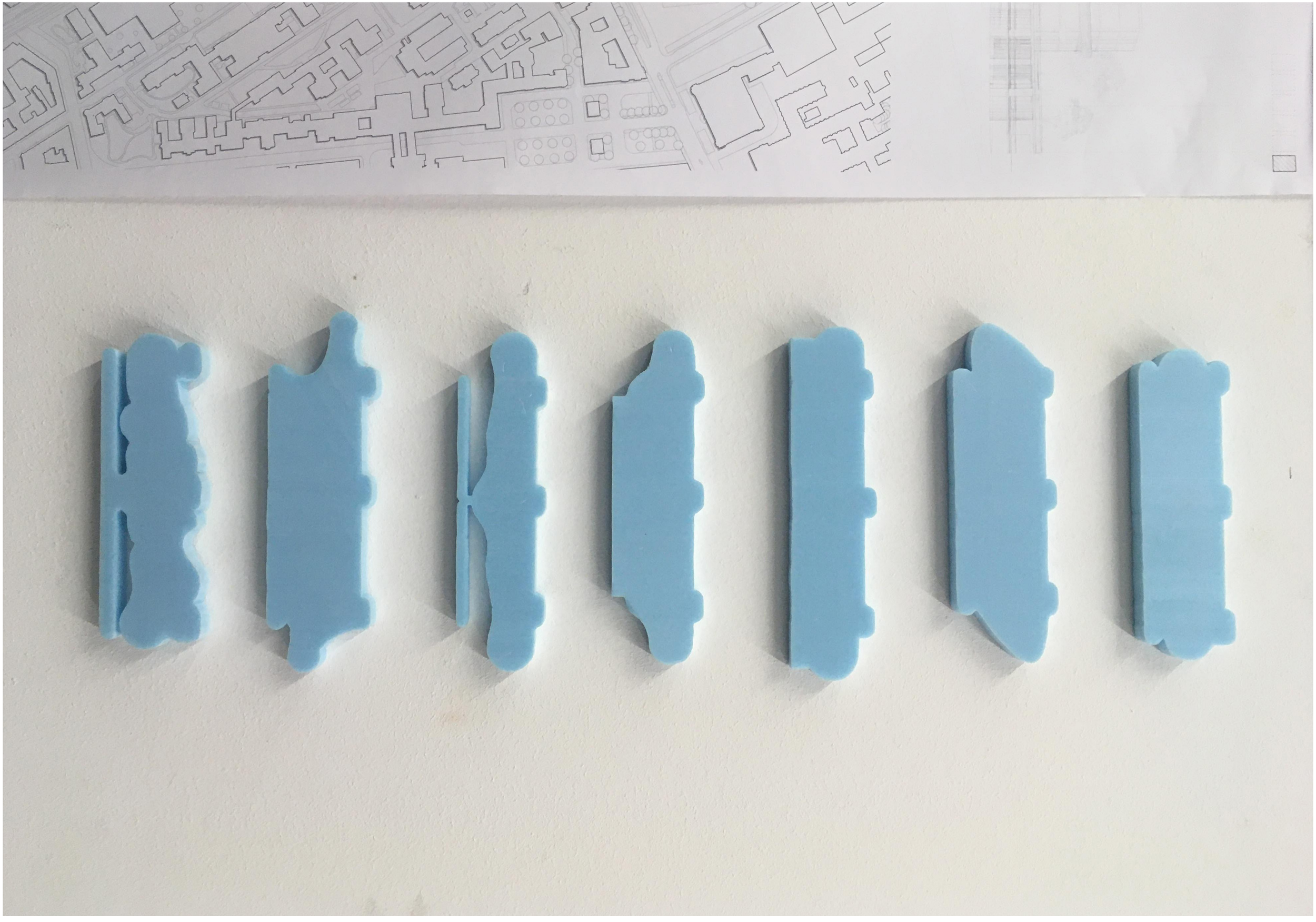


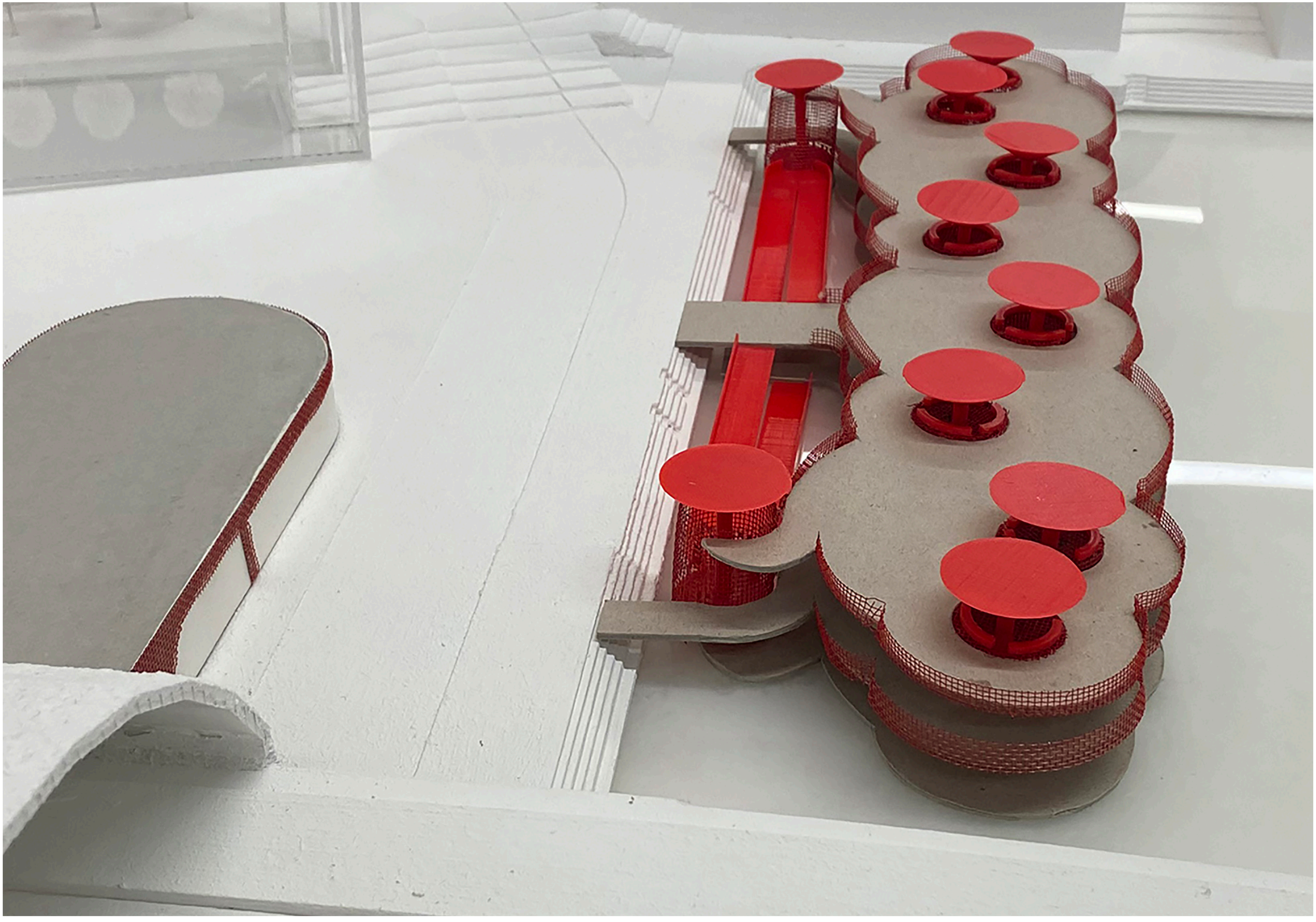


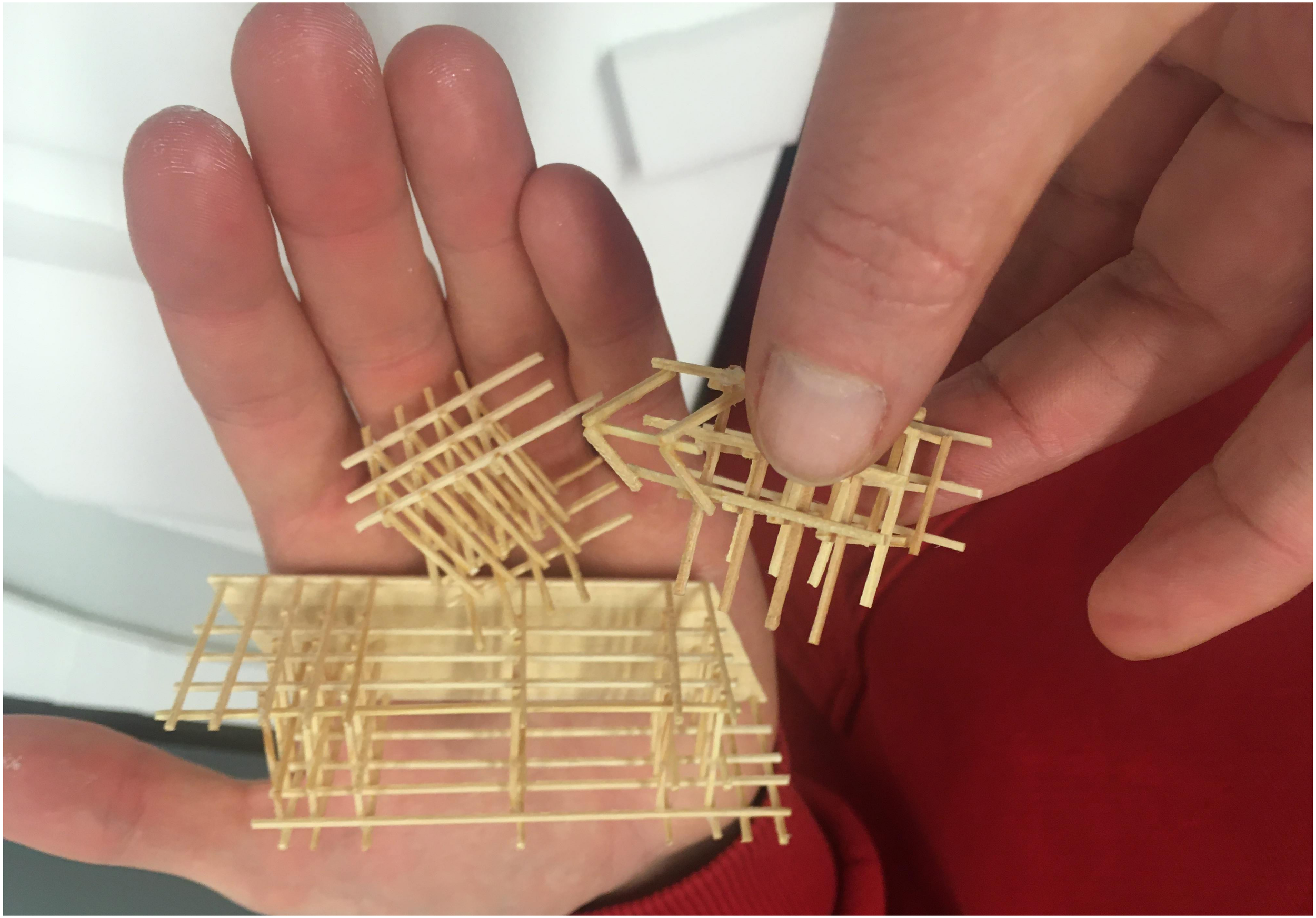


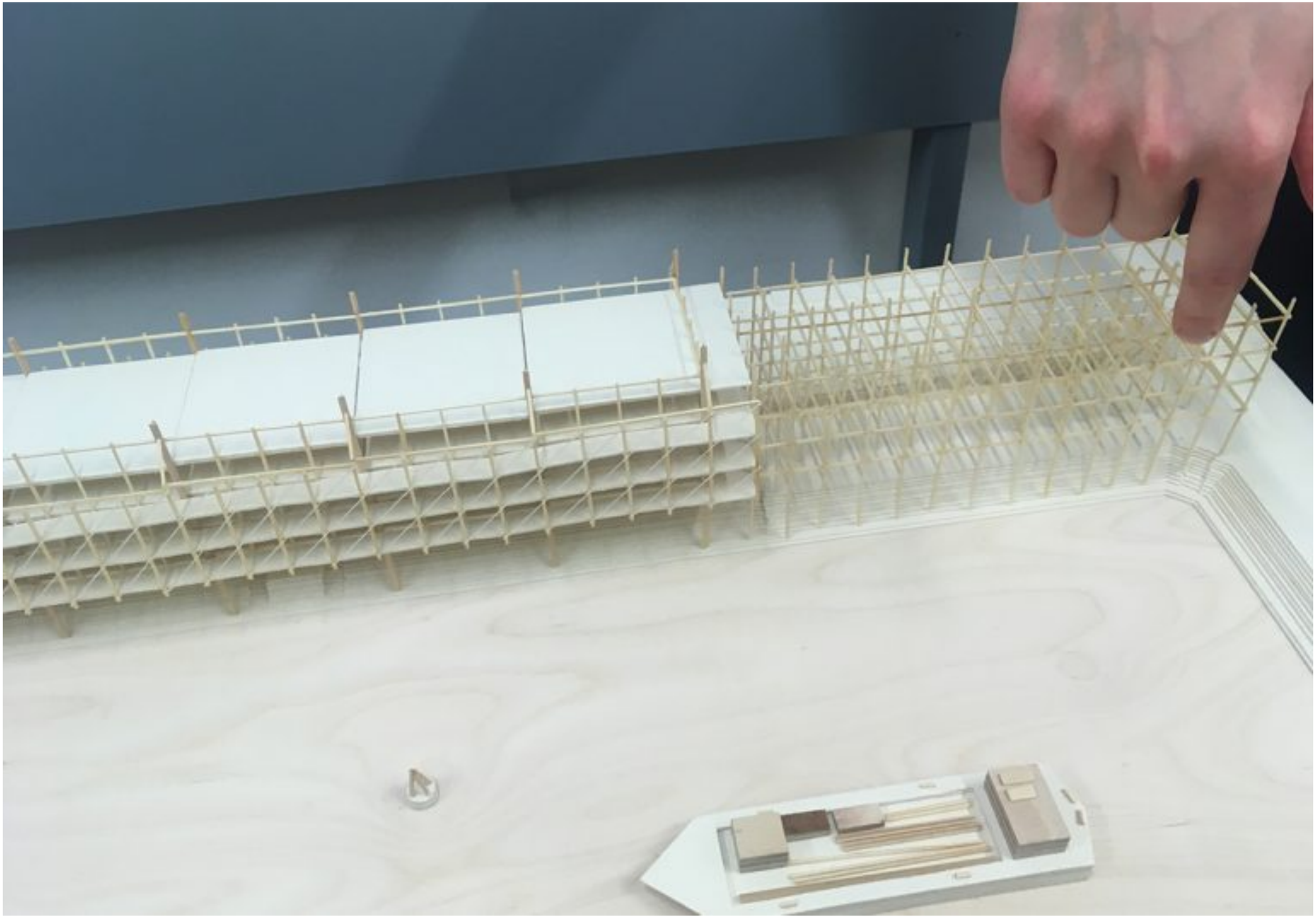


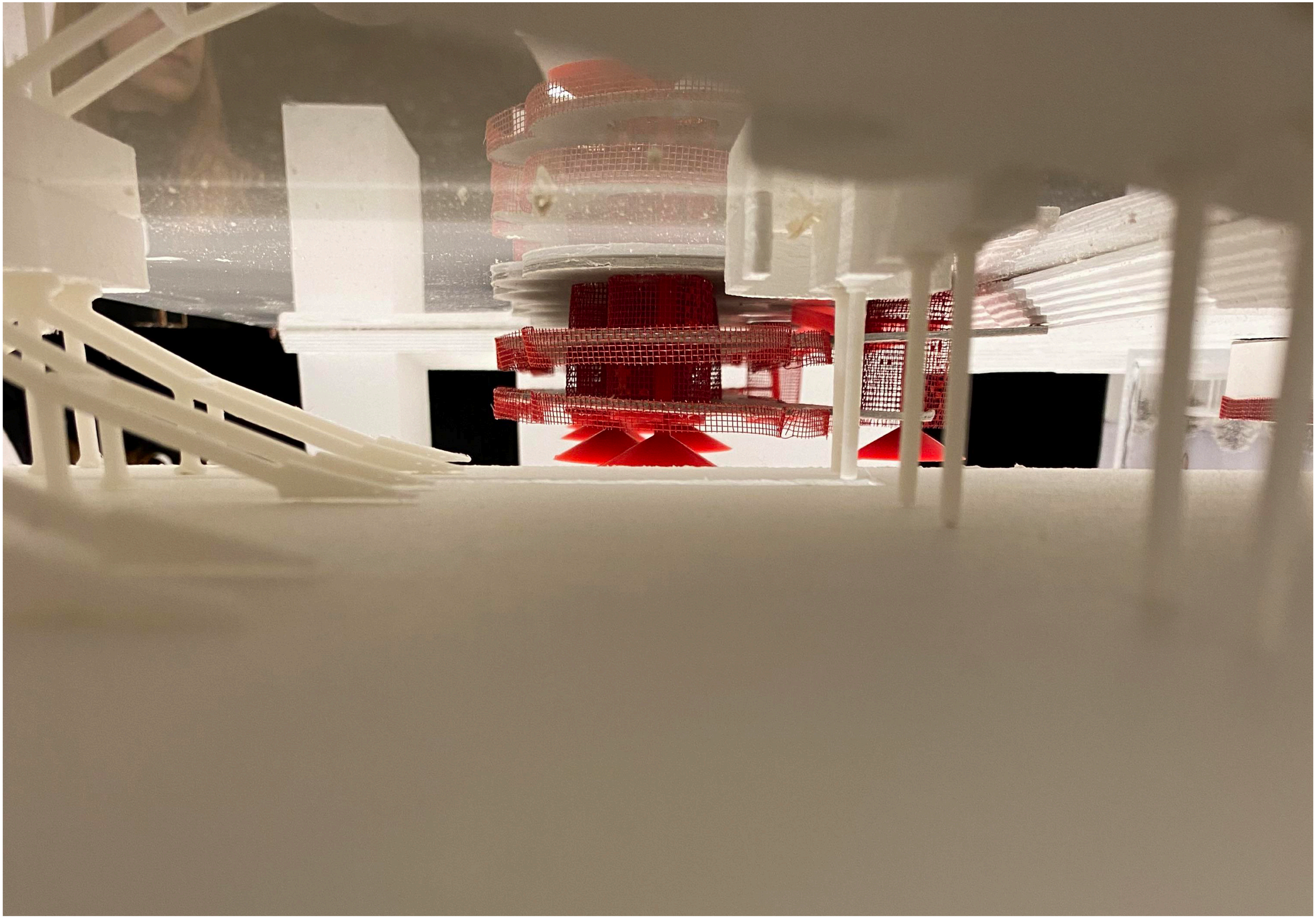


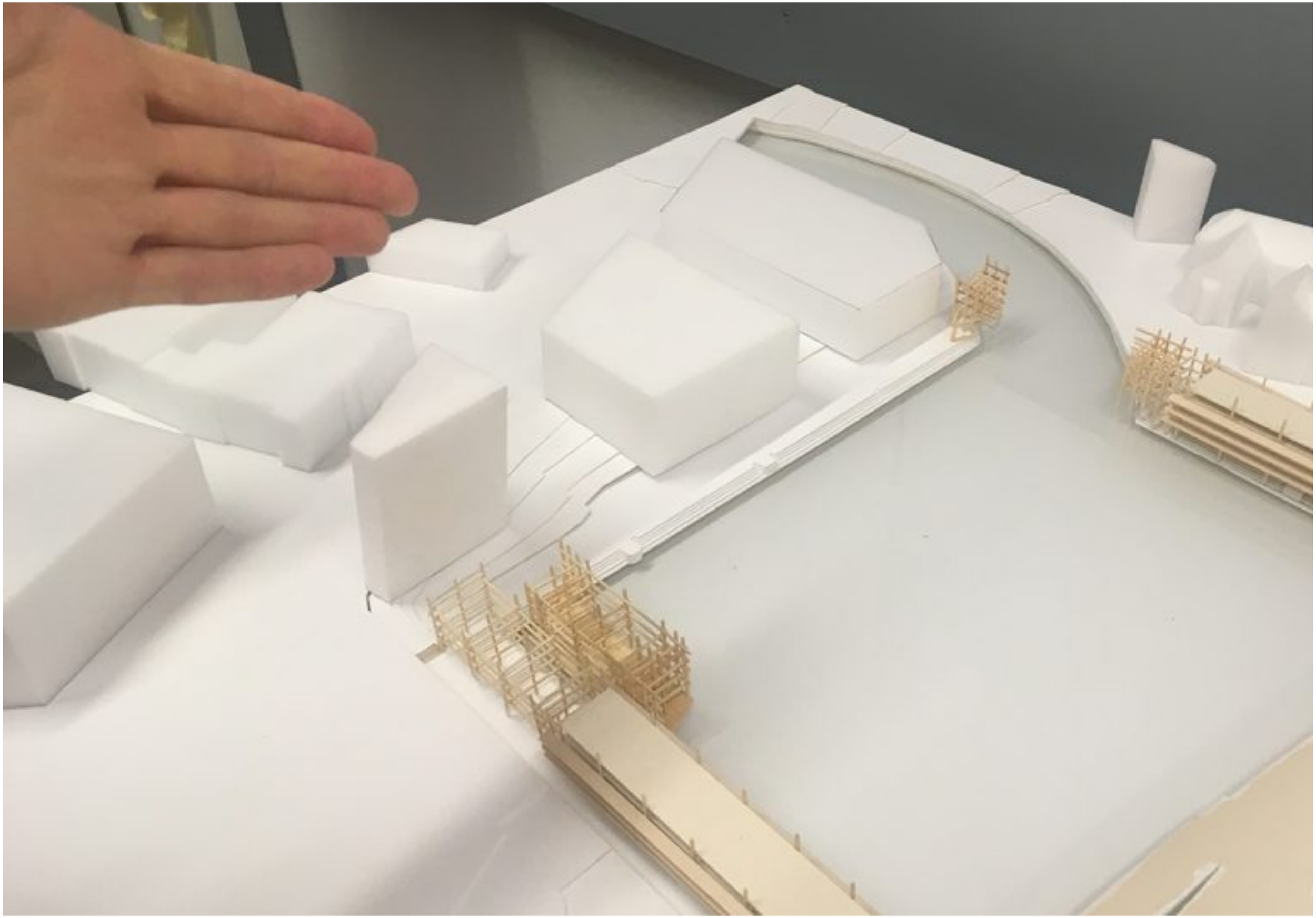















ODA PÄLMKE


Deine Story 18h
@odapaelmke
@raumgestaltundentwerfen
@fatuk_de @bauko3
Schöne Grüße aus der Raumgestalt-Maschine:
Teil 1 WS 22/23 ist archiviert, auf der Webseite www.raumgestaltundentwerfen.de at work /programm:
top Studio 2 (3.Semester),
top Masterentwurf,
top team, top Studierende
ODA PÄLMI

Maurice Denechaud
Verena Herwig
Paul Hiddemann
Hannah Hüttenberger
Eric Höfer
Jonny Klein
Selina Krystofiak
Dominik Müller
Ivana Radosevic
Bushra Razouk
Emely Schepp
Jonas Schuh
Katrin Stallmann
Morgane Zimmer

Dipl.-Ing. Viyaleta Zhurava
Prof. Oda Pälmke

Raumgestalt und Entwerfen
fatuk, RPTU



Maurice Denechaud
Verena Herwig
Paul Hiddemann
Hannah Hüttenberger
Eric Höfer
Jonny Klein
Selina Krystofiak
Dominik Müller
Ivana Radosevic
Bushra Razouk
Emely Schepp
Jonas Schuh
Katrin Stallmann
Morgane Zimmer



raumgestaltundentwerfen.de

Dipl.-Ing. Viyaleta Zhurava
Prof. Oda Pälmke

Raumgestalt und Entwerfen
fatuk, RPTU