

Audi-Terminal

Architektur im Belastungstest

Wuppertaler Experten demonstrieren alternative und kostengünstige Baukonzepte



FOTOS: SCHORMANN

Ein modulares Stecksystem verkürzt die Montagezeit der Fassade. Es lässt sich an jedes Bauvorhaben individuell anpassen.

Architekturkonzepte sehen auf dem Papier meist recht eindrucksvoll aus. Doch wenn es um die konkrete Umsetzung geht, wird so manche schöne Theorie zum handfesten Problem. So auch beim neuen Baukonzept von Audi: dem Audi-Terminal. Da ist beispielsweise die Rede von einer dynamischen Steilkurve, die sich durch den Ausstellungsraum ziehen soll. Doch an der Frage, mit welchem Bodenbelag sich diese schwingvolle Bewegung fugenlos realisieren lässt, haben sich bereits einige Bauherren die Zähne ausgebissen.

Um eine einheitliche CI-Umsetzung zu gewährleisten,

lud die Audi AG Mitte August Architekten und Vertreter des Ingolstädter Automobilproduzenten zum Experten-Workshop nach Wuppertal ein. In der Stadt mit der berühmten Schwebebahn baut das Architekturbüro Schormann zurzeit ein Audi-Terminal für die Gottfried-Schultz-Gruppe, das noch vor Jahresende eröffnet werden soll. In intensiven Gesprächen suchten die Vertreter des Audi-Terminal-Competence-Centers und Architekten nach Baukonzepten, die den CI-Vorgaben des Automobilherstellers und den wirtschaftlichen Interessen der Bauherren beziehungsweise Händler gerecht werden.

Im Rohbau des Wuppertaler Audi-Terminals demonstrieren die Markenarchitekten einen alternativen Bodenbelag für die Steilkurve, besonders filigrane Stahlträger als vertikale Stützelemente, eine verdeckte Entlüftungs- und Entrauchungsanlage sowie ein neues Verfahren für die Vorangfassade.

Kurze Montagezeit

Die Audi-CI gibt eine silberfarbene, gekantete Lochblechfassade aus Aluminium vor. Die Architekten sahen sich dabei mit dem Problem konfrontiert, die Fassade möglichst kostengünstig und schnell an der



Die CI-Umsetzung bei der Steilkurve ist besonders heikel, insbesondere der Anschluss vom Boden zur Wand. Eine einheitliche Lösung gibt es nicht.



Für die Besucher aus Ingolstadt baute das Architekturbüro Schormann eine 150 Quadratmeter große Fassade auf, die den Betrachtern offensichtlich gefiel.

Gebäudekonstruktion zu befestigen. Sie entwickelten dafür ein modulares Stecksystem, das sich an jedes Bauvorhaben individuell anpassen lässt. Die Elemente für Wand, Ecken, Boden- und Deckenanschluss werden in vorgefertigte Halterungen eingehängt und fixiert. Das Ergebnis: Die Montagezeit wird verkürzt. Zudem verringert sich die Anzahl an Halterungen für die Unterkonstruktion auf die Hälfte und es entsteht ein homogenes Fassadenbild.

Der Vergleich: Beim Audi-Terminal in München sind die Fassadenhalterungen alle 1,25 Meter angebracht. Das System in Wuppertal beweist, dass eine Halterung alle 2,50 Meter ausreicht. Ein weiterer Vorteil dieses Baukastensystems: Der Hersteller liefert es komplett mit Montageplänen, was einen schnellen Aufbau ermöglicht.

Für die Besucher aus Ingolstadt bauten die Architekten von Schormann 150 Quadratmeter der Fassade auf, die die Audi-Vertreter kritisch begutachteten. Der Vorschlag gefiel Audi-Marken-

entwickler Georg Plasczymonka so gut, dass er ihn nun auch für andere Bauobjekte realisieren will. Allerdings wünschen sich die Bauexperten des Automobilherstellers eine etwas hellere Farbe für die Unterkonstruktion der Fassade.

Schlanke Stützen

Im Innenraum des Terminals sieht die Audi-CI geschlossene Stahlträger mit quadratischem Profil vor. Die für solche Stützelemente verwendeten Doppel-T-Träger müssten dafür mit Gipskarton verkleidet werden. Das ist nicht nur aufwendig, sondern wirkt auch relativ wuchtig. Das Architekturbüro Schormann präsentierte in Wuppertal eine schlanke Alternative aus zwei zusammengeschweißten U-Trägern. Audi prüft derzeit, ob auch diese Konstruktion künftig in die CI-Vorgaben einfließen soll.

Geschlossene Decke

Der Automobilhersteller wünscht zudem eine durchgehend weiße Decke als große,



Die Teilnehmer des Expertenworkshops begutachten die Zeichnungen der Audi-Kurve, die in Genf und München unterschiedlich umgesetzt wurde.

geschlossene Fläche. Um diese realisieren zu können, mussten die Architekten ein Konzept für die vorgeschriebene Entrauchungsanlage finden. Die Lösung: Beim Wuppertaler Audi-Terminal soll nun die Entrauchung über einen Lüftungsschlitz entlang der Außenfassade erfolgen. Er dient gleichzeitig als Lichtgraben und ermöglicht eine zusätzliche Beleuchtung der Schaufläche. Schließlich regten die Architekten noch an, die Abwärme der 160 Deckenstrahler für die Raumbeheizung zu nutzen. Auch diese Idee für die Energierückgewinnung überprüfen die Audi-Verantwortlichen.

Gute Resonanz

Den Workshop in Wuppertal haben alle Teilnehmer sehr positiv aufgenommen. Georg Plasczymonka und Floris Dreesman, bei Audi für die weltweite CI-Umsetzung zuständig, bedankten sich für das Engagement der Architekten und lobten die Qualität der Präsentation. Nicht nur durch die praktischen Beispiele vor Ort, sondern auch aus den intensiven Diskussionen hätten sich neue Sichtweisen und Ideen ergeben. Die Bauberater aus Ingolstadt konnten viele Anregungen für ihre Zusammenarbeit auch mit anderen Bauherren mitnehmen. Architekt Ralf Arno Schormann freute sich über das gute Feedback und die konstruktive Zusammenarbeit. Welche konkreten Auswirkungen dieser Workshop auf die Praxis haben wird, werden Folgeprojekte zeigen. Schließlich lässt sich auch ein Architekturkonzept durch konkrete Belastungstests verbessern.

Dorothee Pilavas

