

HÖRMANN

# PORTAL 01

PORTAL 01  
JANUAR 2004

DIE ARCHITEKTEN-INFORMATION  
VON HÖRMANN



## Architektur und Motorsport

Projekte von Atelier VIII, von Gerkan, Marg und Partner,  
Kay Kläning, Lamm Weber Donath und Josef Schmeing

# INHALT

3

## EDITORIAL

4 / 5 / 6 / 7

## VON DER RENNSTRECKE ZUR BOXENGASSE

Interviews über die zentralen Orte im Renngeschehen mit Peter Wahl/  
Tilke Ingenieure und Architekten und Thomas Biermaier/Abt Audi

8 / 9 / 10 / 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 / 17

## DREI AUTOHÄUSER GEWÄHREN EINBLICKE: AUTOHAUS TAMSEN, TOYOTA-AUTOWELT, MERCEDES-WELT AM SALZUFER

Trend im Autohausbau zu mehr Transparenz auch im Werkstattbereich  
Entwürfe: Kay Kläning, Stuhr; Josef Schmeing, Ahaus; Lamm Weber Donath, Stuttgart

18 / 19 / 20 / 21 / 22 / 23 / 24 / 25

## PORSCHEWERK UND KUNDENZENTRUM IN LEIPZIG

Ein Sportwagen wird zelebriert – Entwurf: von Gerkan, Marg und Partner, Hamburg

26 / 27 / 28 / 29 / 30 / 31

## JUGENDZENTRUM „JOCKEY CLUB SAI KUNG“ IN HONGKONG

Sport- und Freizeitanlage in den New Territories – Entwurf: Atelier VIII, Hongkong

32 / 33

## HÖRMANN UNTERNEHMENSNACHRICHTEN

– Geschichte der Firma HÖRMANN von 1935 bis heute  
– ProLogis Park Frankfurt: Tore und Verladetechnik aus einer Hand  
– Rolltore Dekotherm®

34 / 35

## VORSCHAU / IMPRESSUM



Martin J. Hörmann, Thomas J. Hörmann und Christoph Hörmann

## Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

in dieser ersten Ausgabe von PORTAL, unserer inhaltlich und grafisch komplett überarbeiteten Architekten-Information, berichten wir über Projekte und aktuelle Entwicklungen zum Thema „Architektur und Motorsport“ sowie den Neubau des Jockey Clubs in Hongkong.

Eine Synthese von Architektur und Motorsport ist mit Sicherheit das von den Hamburger Architekten gmp von Gerkan, Marg und Partner geplante Porschewerk in Leipzig (S. 18 ff.). Mittelpunkt dieser Produktionsstätte ist das kreiselförmige Besucherzentrum, das die Ausgangsbasis für Besucher bildet, die die benachbarten Produktionshallen und die Teststrecke erkunden möchten. Einen ähnlichen Trend, Bereiche zugänglich zu machen, die üblicherweise nicht als repräsentativ angesehen werden, lässt sich bei drei aktuellen Autohaus-Neubauten ausmachen: Bei der Mercedes-Welt am Salzufer in Berlin, dem Autohaus Tamsen in Hamburg und der Toyota-Autowelt in Saarbrücken sind die Werkstattbereiche für die Kunden bewusst einsehbar gestaltet worden (S. 8 ff.).

An dieser Stelle möchte ich auch noch kurz unsere Intension, eine Zeitschrift wie PORTAL herauszugeben, erläutern: Wir wollen mit PORTAL unsere Affinität zur Architektur belegen und Ihnen anhand der im Heft vorgestellten Referenzobjekte unsere technischen Kompetenzen aufzeigen. Darüber hinaus sei Ihnen unser kundennaher Vertrieb und Service empfohlen: Hinweise hierzu und zu unseren Produkten finden Sie unter [www.hoermann.com](http://www.hoermann.com).

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre von PORTAL.

Thomas J. Hörmann  
Persönlich haftender Gesellschafter

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Thomas J. Hörmann". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

## VON DER RENNSTRECKE ZUR BOXENGASSE – ÜBER DIE ZENTRALEN ORTE IM RENNGESCHEHEN

2005 ist die Formel 1 auf zwei neuen Strecken zu Gast: Bahrain und Shanghai. Beide Circuits wurden von Tilke Ingenieure und Architekten entworfen und realisiert. Längst wird Bürogründer Hermann Tilke in der Branche respektvoll „Herr der Ringe“ genannt. Er und sein Büropartner Peter Wahl beschäftigen 120 Mitarbeiter, Sitz des Büros ist Aachen in der Krefelder Straße. PORTAL sprach mit Peter Wahl über die speziellen Anforderungen bei Entwurf und Ausführung von Rennstrecken und von Boxengassen – keine alltäglichen Architektenaufgaben.

**PORTAL:** Der Formel 1-Kurs vor den Toren Shanghais stellt sicher eine große Herausforderung dar. Schließlich entsteht er mitten in der Sumpflandschaft des Jangtsekiang-Deltas.

**WAHL:** Ganz klar. Wir haben dort keine geeigneten Bodenverhältnisse. Erstellen müssen wir aber nicht nur ein 14 Meter breites Straßenband von fünf Kilometern Länge, sondern benötigen dazu auch die Infrastruktur mit Tribünen, Boxen und künstlichen Bergen: ein Areal von 5,3 Quadratkilometern für 200.000 Zuschauer.

**PORTAL:** Und wie vermeiden Sie, dass die Formel 1 dort im Sumpf versinkt?

**WAHL:** Die Anlage steht auf rund 40.000 Betonpfeilern, die bis zu 60 Meter in den Boden getrieben wurden.

**PORTAL:** Das erklärt, warum die Baukosten mit einem Gesamtvolumen von 240 Millionen Euro veranschlagt sind.

**WAHL:** Was immer man dort baut, es versinkt, wenn es zu schwer ist. Zwar ganz langsam, aber es versinkt. Die künstlichen Hügel sind daher aus Styropor, ein Meter Erde drauf, fertig.

**PORTAL:** Ihr Büro genießt das vollste Vertrauen von

Formel 1-Chef Bernie Ecclestone und Sie sind erster Ansprechpartner, wenn es irgendwo auf der Welt um eine neue Rennstrecke geht. Wie haben Sie diesen Status erreicht?

**WAHL:** Durch konstantes Engagement. Rennstrecken werden nicht nur im Kopf, sondern auch mit Herz und Bauch geplant. Mittlerweile haben wir bei 21 Rennstrecken weltweit mitgewirkt, sie umgebaut, modernisiert oder komplett neu gestaltet. Darunter den Nürburgring, den Hockenheimring, den A1-Ring in Österreich, den Renn-Kurs von Bahrain, Brands Hatch in England, Suchai in China und Sepang in Malaysia. Diesen Markt haben wir selbst geschaffen.

**PORTAL:** Neben Shanghai arbeiten Sie gerade noch an Bahrain und Istanbul. Gibt es etwa noch weitere Projekte?

**WAHL:** Sicherlich, aber diese unterliegen leider einer Geheimhaltungspflicht.

**PORTAL:** Der Kurs in Shanghai bildet das Schriftzeichen 'Shang' nach. Das Engagement in China macht für Ihr Büro sicher über die Formel 1 hinaus Sinn: 2008 Olympia in Peking, 2010 Weltausstellung.





Peter Wahl, Dipl.-Ing. Architekt, Geschäftsführer und Partner bei Tilke GmbH Ingenieure und Architekten

## Shanghai PitBuilding

## Circuit Park Zandvoort



**WAHL:** Keine Frage, China wird mehr und mehr zu einer Drehscheibe. Wir haben sowohl in Shanghai als auch in Bahrain versucht, erkennbar werden zu lassen, in welchem Land man ist. Die Philosophie in Bahrain ist die, dass wir im Start- und Ziel-Bereich eine Art Oase bauen, mit viel Grün und Palmen. Von dort fahren die Autos raus in die Wüste und kommen wieder in die Oase zurück – bildlich gesprochen. Das ist die übergeordnete Idee. Die Architektur benutzt die arabische Formensprache.

**PORTAL:** Wieviel gestalterischer Spielraum bleibt dem Architekten, wenn es um Funktionsbereiche, wie die Boxengassen zum Beispiel geht?

**WAHL:** Die Größe der Boxen und der Renngasse ist meist festgelegt. Wir müssen planerisch alles berücksichtigen, was die Techniker später brauchen. Leerrohre, Licht, fest installierte Monitore, alles muss schaltbar sein und miteinander verbunden werden. Die gesamte Infrastruktur muss vorhanden sein, damit die Mechaniker nur noch ihre Geräte anschließen müssen. Die Gestaltung der Boxen nach außen hängt in erster Linie mit dem Tor zusammen. Hier greifen wir auf Bewährtes zurück: Belastbarkeit,

Funktionssicherheit und Optik sind dabei die wesentlichen Entscheidungskriterien.

**PORTAL:** Gibt es generelle Gestaltungsrichtlinien oder unterscheiden sich die einzelnen Anlagen gestalterisch?

**WAHL:** Beim Entwurf der übrigen Gebäudeteile haben wir sehr viel mehr Spielraum. Wir planen ja nicht nur die Boxen, sondern auch die VIP-Lounges, die Race Control und alles was an der Rennstrecke so gebraucht wird. Dabei sollten auch die Gebäude in jedem Land anders aussehen, damit gleich erkennbar ist – vor allem im Fernsehen – wo das Rennen stattfindet.

**PORTAL:** Sicher sind Rennstrecken nicht Ihr einziges architektonisches Betätigungsfeld.

**WAHL:** Ja, wir betreuen Infrastruktur-Projekte, das heißt Straßenbau, Be- und Entwässerung usw. Außerdem planen wir auch andere Sportanlagen und Hotels, aber auch Verwaltungs- und Fabrikgebäude. Und ein Bereich, der sich inzwischen gut entwickelt, sind Fahrsicherheitszentren, die wir momentan europaweit bauen – vielleicht wird das ja auch einmal etwas Weltweites. Wir haben diese Zentren, die sehr erfolgreich sind, mitentwickelt.

An jeder Rennstrecke gibt es natürlich auch eine Boxengasse. Die Boxenstopps – oft von den Zuschauer besonders gespannt verfolgt – geraten mitunter zu einem entscheidungsträchtigen Moment im Renngeschehen. Dafür, dass alle technischen Voraussetzungen optimal sind, sorgen die Rennteams im Vorfeld der Entscheidung. Was hinter den oft verschlossenen und gut gesicherten Toren vor sich geht, schildert der Teamkoordinator des DTM-Teams Abt-Audi Thomas Biermaier.

**PORTAL:** Für die Zuschauer stehen natürlich die Rennen am Sonntag im Mittelpunkt des Interesses. Sie sind jedoch schon Tage vorher an der Strecke aktiv. Wann beginnt denn für Ihr Team das Rennwochenende?

**BIERMAIER:** Ehe am Sonntag der Start erfolgt, steckt natürlich vor Ort in den Boxen eine Menge Arbeit. Schon bis zum Mittwoch haben wir die Einrichtung der Boxen, also Trennwände, Lichtkästen ... eingebaut. Dann wird die Renntechnik installiert, der ganze Bereich Werkzeug und Ersatzteile, auch die Überwachungs- und Diagnosegeräte.

**PORTAL:** Die Autos sind dann aber noch nicht vor Ort?

**BIERMAIER:** Nein, die werden erst am Donnerstag angeliefert. Ab da beginnen dann die Abstimmungsarbeiten auf die jeweilige Rennstrecke, einschließlich des Trainings an den folgenden beiden Tagen. Am Samstag schließlich ist dann das Qualifying.

**PORTAL:** Wir ahnen es schon: Zwischen Qualifying und den Rennen am Sonntag gibt es noch jede Menge Arbeit.

**BIERMAIER:** Sicher, alles was das Reglement erlaubt, wird auch zur Optimierung der Fahrzeuge ausgenutzt. Das heißt zum Beispiel, dass die Fahrzeuge nochmals kom-

plett durchgecheckt werden. Dabei wird jedes mal auch das Getriebe ausgebaut, komplett zerlegt und nach der Wartung wieder montiert. Danach erfolgt das Renn-Setup.

**PORTAL:** Wo werden die Fahrzeuge zwischen Qualifying und Start aufbewahrt? Gibt es dabei spezielle Auflagen?

**BIERMAIER:** Die Autos stehen von Donnerstag bis Sonntag immer in der Box und werden in den Nächten von Security-Leuten bewacht.

**PORTAL:** Das erscheint auch nötig, den die Boxen beherbergen ja während eines Rennwochenendes stattliche materielle Werte.

**BIERMAIER:** Eben. Wir müssen ja einen nicht unerheblichen Materialaufwand betreiben: Fernseher, Drucker, Messgeräte, Computer, das alles ist ja nicht in der Box fest installiert, sondern wir bringen es jedes Mal mit.

**PORTAL:** Das ist aufwändig! Kann das technische Equipment nicht fest in den Boxen montiert werden?

**BIERMAIER:** Die Zuteilung der Boxen richtet sich nach der Platzierung eines Teams in der vergangenen Saison. Die Sieger wählen meist die ersten Boxen am Beginn der Gasse. Wenn zum Beispiel ein Fahrzeug mit einem Defekt



Thomas Biermaier, Teamkoordinator des DTM-Teams Abt-Audi

Nürburgring

EuroSpeedway Lausitz



an die Box muss, sind so einige, entscheidende Meter gewonnen. Da wir im vergangenen Jahr Zweiter wurden stecken wir jetzt mitten zwischen Mercedes und Opel.

**PORTAL:** Wie viele Mitarbeiter bilden Ihr Rennteam und wieviele davon arbeiten maximal gleichzeitig in der Box?

**BIERMAIER:** Insgesamt treten wir an der Rennstrecke mit 70 Mitarbeitern an, also inklusive Rennfahrer, Teamchef, Mechanikern. Diese 70 Leute sorgen für den Einsatz von sechs Rennfahrzeugen. Meistens arbeiten rund vier Mechaniker an einem Auto und in einer Box.

**PORTAL:** Werden die Tore während der Arbeiten geschlossen, weil Sie sich vor Betriebsspionage schützen möchten?

**BIERMAIER:** Natürlich steckt viel Entwicklungsarbeit nicht nur in den Autos, sondern auch im Equipment, das wir schon gerne vor allzu neugierigen Blicken schützen.

**PORTAL:** Werden die Tore stark beansprucht durch ständiges Öffnen und Schließen?

**BIERMAIER:** Während der gesamten Tests bleiben die Tore immer geöffnet. Sie sind nur geschlossen, wenn an den Autos gearbeitet wird. Trotzdem werden die Tore

immerhin 20 bis 30 mal am Tag geöffnet und geschlossen.

**PORTAL:** Von außen sieht es so aus, als herrsche bei den Arbeiten in den Boxen durchaus drangvolle Enge.

**BIERMAIER:** Die meisten Boxen sind ziemlich klein. Optimal sind die Boxen am Nürburgring. Man hat genügend Platz um gute und saubere Arbeit an den Autos und in den Boxen leisten zu können.

**PORTAL:** Waren die Bauherren am Nürburgring großzügiger oder warum sind die Boxen dort so geräumig?

**BIERMAIER:** Ganz einfach, weil dort auch Truck-Races gefahren werden und die Renn-Zugmaschinen eben einiges mehr an Platz brauchen. Ein Glück für alle, die mit kleiner dimensionierten Fahrzeugen unterwegs sind.

**PORTAL:** Werden die Boxen während des Rennens genutzt?

**BIERMAIER:** Nun, das Wesentliche spielt sich sicher vor der Boxen ab. Es müssen zwei Stopps pro Rennen absolviert werden. Dafür brauchen unsere Mechaniker zwischen 4,5 und 5,4 Sekunden. Die übrige Zeit verbringen sie, wenn alles rund läuft, in der Box an den Übertragungsmonitoren und fiebern beim Rennen mit.



## DREI AUTOHÄUSER GEWÄHREN EINBLICKE: AUTOHAUS TAMSEN, TOYOTA AUTO-WELT, MERCEDES-WELT AM SALZUFER

**Transparenz und Offenheit sind Qualitäten, die heutzutage auch beim Bau von Autohäusern gefordert werden. Dies gilt allerdings nicht nur für die Präsentationsflächen, sondern in zunehmendem Maße auch für die Serviceanlagen und Werkstätten. Bereiche, die früher möglichst verborgen bleiben sollten, werden einsehbar gemacht, um den Kunden vollständig am Geschehen rund um das Auto teilhaben zu lassen.**

Man könnte den Kauf eines Autos mit einem Restaurantbesuch vergleichen: Wer einmal einen Blick in den Küchenbereich geworfen und dort möglicherweise unappetitliche Zustände erblickt hat, wird nicht mehr so schnell dorthin zurückkehren. Dieses Prinzip lässt sich auch auf ein Autohaus übertragen: Es ist nicht nur das hochpolierte Endprodukt, was einen anspruchsvollen Kunden interessiert. Ob es sich um einen Luxuswagen oder ein Fahrzeug der „Economy-Class“ handelt – wer sich für ein Auto entscheidet, investiert nicht leichtfertig eine hohe Summe. Auch wenn die eigentliche Produktion zweifellos an einem anderen Ort stattfindet, ist es doch für einen Käufer von großer Bedeutung, was „hinter den Kulissen“ eines Autohauses passiert, wo Reparaturen, Inspektionen und sonstige Serviceleistungen ausgeführt werden. Die Bedingungen und das Maß an Einsehbarkeit, die ein künftiger Autobesitzer hier vorfindet, entscheiden durchaus mit darüber, ob der Besitzer seinen Wagen hier in guten Händen wähnt.

### **Gestaltung der Servicebereiche**

Ausschlaggebend beim Bau eines Autohauses ist in dieser Hinsicht sowohl die Positionierung der Servicebereiche als auch deren architektonische Gestaltung. Bemerkenswert ist, dass sich bei vielen aktuellen Projekten die Werkstätten direkt im repräsentativen Eingangsbereich befinden, so dass dem Kunden das Gefühl vermittelt wird, sich mitten im Geschehen zu befinden. Beispiele für diese Entwicklung sind drei vor kurzem fertig gestellte Projekte, deren Funktion hauptsächlich in der Präsentation und Darstellung der Autos liegt.

### **Autohaus Tamsen in Hamburg**

Im September 2003 wurde in Hamburg ein neuer Showroom des Bremer Luxus-Autohauses Tamsen eröffnet. Auf 4000 Quadratmetern Fläche finden sich hier Traditionsmarken wie Aston Martin, Bentley, Rolls-Royce, Ferrari, Maserati und Lamborghini in einem der weltweit exklusivsten Autohäuser zusammen. Das Gebäude selbst tritt in seiner Wirkung klar, dezent und zurückhaltend auf, um die Produkte optimal dem Umfeld zu präsentieren. Die optische Begrenzung zwischen innen und außen sollte laut dem Architekten Kay Kläning weitgehend aufgehoben werden. Lichtdurchflutet wirken sowohl die Verkaufsräume als auch die Büros, die Werkstätten und die Mitarbeiteräume. Dies wird durch eine das Gebäude fast vollständig umgebende Glasfassade erreicht, die teils aus opaken, teils aus transparenten Glasparten besteht. Wie unprätentiös sich die Architektur des Autohauses gegenüber den Verkaufsobjekten zeigt, beweist auch die Materialwahl des Architekten. Im Autobau verwendete Materialien wie Glas, Aluminium, Edelstahl, Stahl, Leder und Holz wurden aufgenommen und bestimmen das gesamte Gebäude. Ebenso spiegelt die äußere Gebäudeform das Geschehen im Inneren wider. So bilden sich die Erlebniswelten der verschiedenen Automarken in den unterschiedlich großen und hohen Kuben des Gesamtvolumens ab und bilden so ein klar ablesbares, geradliniges Gebäude. Das Autohaus wird von zwei Seiten erschlossen, einem Eingang im Nordosten und einen zweiten auf der gegenüberliegenden Seite, wo sich die Kundenparkplätze befinden. Auf dieser Seite ist auch der Gebäudetrakt mit den Werkstätten und der Waschanlage positioniert, der sich



Durch den Einsatz zahlreicher verglaster Industrie-Sectionaltore sind im Hamburger Luxus-Autohaus Tamsen selbst die Werkstätten hell und lichtdurchflutet.



## AUTOHÄUSER

Die unterschiedlich großen und hohen Gebäudekuben spiegeln die räumliche Anordnung der unterschiedlichen Automarken im Gebäudeinnern wieder [oben].

Das Autohaus Tamsen wird rundum von einer Glasfassade als Pfosten-Riegel-Konstruktion umhüllt. Optisch bewirkt dies einen fließenden Übergang zwischen innen und außen [unten].





Wie von außen dominieren auch im Innenraum einfache, geradlinige Formen, um die Aufmerksamkeit der Kunden auf die Autos zu lenken.

**BAUHERR**  
Tamsen GmbH

**ENTWURF**  
Dipl.-Ing. Kay Klänig, Stühr

**STANDORT**  
Merkurring 2, Hamburg

**FOTOS**  
Hörmann KG

**HÖRMANN-PRODUKTE**  
Industrie-Sectionaltore ALR



## AUTOHÄUSER

Die im Autobau verwendeten Materialien Glas, Aluminium, Edelstahl, Stahl, Leder und Holz fanden im Autohaus Tamsen auch im Gebäude selbst Verwendung.







## AUTOHÄUSER

In die „Schaufenstertore“ integrierte Schluftpüren ermöglichen eine schnelle und bequeme Passage ohne Zeit- und Energieverluste [oben].

Durch die außenliegende Stützenstellung bleibt die Ausstellungshalle der „Autowelt Saarbrücken“ im Innern stützenfrei und flexibel. Im Hintergrund sind die offen konzipierten Werkstattbereiche des Servicetrakts zu sehen [unten].





Die feuerhemmende Multifunktionsstür H3-D von Hörmann gewährleistet zuverlässigen Schutz gegen die Ausbreitung von Feuer und giftigen Rauchgasen.



sowohl in der Form als auch der Fassadeneinteilung ganz an die Struktur des Showrooms anpasst. Dieser Gebäudetrakt besitzt im Gegensatz zum vollständig verglasten Showroom jedoch eine Vorhangfassade aus Aluminiumkassetten, durchbrochen von einer Vielzahl großformatiger, verglaster Industrie-Sectionaltore, die den Blick des Besuchers bei der Einfahrt auf den Parkplatz sogleich auf sich und somit in die Werkstätten ziehen.

### **Toyota-Autowelt in Saarbrücken**

Auf ähnliche Weise, jedoch in kleinerem Rahmen, präsentiert die „Autowelt“ in Saarbrücken Modelle von Toyota und Lexus in einem von dem Architekten Josef Schmeing entworfenen Neubau. Durch die Lage an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des Saarlands, dem Ludwigs-kreisel in Saarbrücken, beansprucht dieser eine äußerst repräsentative Position mit dem Ziel, die Aufmerksamkeit auf sich und die Verkaufsobjekte zu lenken.

Der Neubau beherbergt eine Ausstellungshalle und die Service-Bereiche wie Werkstätten, eine Direkt-Annahme, ein Kundencenter und eine Waschhalle. Die vollständig verglaste Ausstellungshalle, die einen annähernd quadratischen Grundriss besitzt, steht dabei im Mittelpunkt der Präsentation und gewährt ungehinderte Einblicke. Charakteristisch und entwurfsbestimmend ist die Stahlkonstruktion, deren außenliegende Rundrohrstützen

### **BAUHERR**

Vermögensverwaltungsgesellschaft  
Voigt-Ludwigskreisel GbR

### **ENTWURF**

Josef Schmeing, Ahaus

### **STANDORT**

Lebacher Straße, Saarbrücken

### **FOTOS**

Hörmann KG

### **HÖRMANN-PRODUKTE**

Aluminium-Sectionaltore ALR,  
Multifunktionsstüren H3-D,  
Stahlzargen

die Gebäudeform deutlich unterstreichen und eine maximale Flexibilität im Innern ermöglichen. Der Ausstellungsbereich wird von einer metallgedeckten Halbschale überspannt, die von gebogenen Fachwerkbindern getragen wird. Durch einen natürlichen Niveauversprung im Gelände befindet sich der hintere Ausstellungsbereich auf einer erhöhten Ebene. Dies lässt die Möglichkeit offen, im vorderen Bereich später ein zusätzliches Zwischengeschoss einzubauen.

Auf der hinteren Gebäudeseite schließt ein als Riegel ausgeformter Servicebereich an, der durch seine größere Breite links und rechts der Ausstellungshalle hervortritt und frontal sichtbar ist. Dieser Bereich ist in Stahlbauweise mit Mauerwerksausfachung ausgeführt und mit einem Trapez-Flachdach überdeckt. Die Belichtung erfolgt hier durch Oberlichter und vollflächig verglaste Sectionaltore, die im Design und ihrer Transparenz an die Ausstellungshalle anknüpfen.

### **Mercedes-Welt am Salzufer**

Insgesamt zehn Niederlassungen besitzt Mercedes-Benz allein im Berliner Raum. An dem seit 1915 genutzten Standort am Salzufer in Berlin-Charlottenburg entstand nach dem Totalabriss des alten Centers auf über 35 000 Quadratmetern Fläche die neue Zentrale der Mercedes-Benz-Niederlassung Berlin.

Als Kontrast zur geschlossenen Fassade des Servicegebäudes ist das Ausstellungsgebäude der Mercedes-Welt transparent und leuchtet nachts von innen heraus.



In repräsentativer Lage – direkt neben dem Haupteingang – befinden sich die Autowerkstätten, die durch ihre großflächig verglasten Industrie-Sectionaltore einladend wirken.



Schon der Markenname des Hauses „Mercedes-Welt am Salzufer“ verrät, dass sich die Funktion des Neubaus nicht auf eine gewöhnliche Verkaufsstätte beschränkt. Hier entstand ein Ort, an dem die gesamte Fahrzeugpalette von Mercedes-Benz vielfältig erlebbar gemacht wurde. Der Neubau gliedert sich in zwei optisch und funktional voneinander getrennte Baukörper, ein Ausstellungsgebäude und ein Servicegebäude, die rechtwinklig zueinander stehen und so einen Eingangsbereich mit Kundenparkplätzen formen.

An der Schnittstelle der beiden Gebäude befindet sich der Haupteingang. Die Form des transparenten Ausstellungsgebäudes folgt mit leichtem Schwung dem Verlauf des angrenzenden Landwehrkanals. Der Bau wird über seine gesamte Höhe von 22 Metern vollständig von einer Glasfassade abgeschlossen.

Die Ausstellung ist so konzipiert, dass sich die sieben zueinander versetzten Hauptebenen an den Schmalseiten des Gebäudes befinden und durch flach geneigte Ausstellungsrampen entlang der Nord- und Südfassade miteinander verbunden werden. Zwischen den Rampen befindet sich ein gebäudehohes Atrium, das durch eine aufgesetzte tonnenförmige Dachverglasung belichtet wird. Die Grundidee der Stuttgarter Architekten Lamm-Weber-Donath bestand darin, das Ausstellungsgebäude als eine Art kleine, lebendige Stadt zu gestalten. Im Erdgeschoss wird der Besucher an einer Infotheke mit einem angeleg-

erten Bistro empfangen, hinter dem sich zum Verkauf und der Auslieferung der Neuwagen ein von Bäumen überdachter „Marktplatz“ befindet.

Neben der Nutzung als Ausstellungsfläche für die Fahrzeuge – unter anderem auf einer sich drehenden Präsentationsbühne – dient das Erdgeschoss auch Freizeit- und Unterhaltungszwecken: So wurden hier Pflanzonen und Wasserlandschaften mit einem 15 Meter hohen Wasservorhang angelegt, ebenso Kletterwände und eine 40 Quadratmeter große LED-Wand.

Auf der obersten Ebene ist ein Tagungs- und Konferenzbereich und entlang der Nordfassade eine zweihüftige Büroschlange zu Verwaltungszwecken angeordnet. Im Gegensatz zum extrovertierten Ausstellungsgebäude besitzt das Servicegebäude wellblechverkleidete Stahlbetonwände mit unterschiedlich großen Loch- und Bandrasterfenstern.

#### **Kunden dürfen „in die Karten schauen“**

Nur der Bereich der Werkstätten im Erdgeschoss, direkt neben den Kundenparkplätzen und dem Haupteingang gelegen, ist wiederum durch großformatige Tore einsehbar. So signalisiert auch dieses Unternehmen die Bereitschaft, sich offenherzig „in die Karten“ schauen zu lassen und damit auch ein erhöhtes Interesse an den Ansprüchen und Wünschen der Kunden.



Entlang der Mittelachse des Ausstellungsgebäudes erstreckt sich ein gebäudehohes Atrium. Hier findet die Wagenübergabe statt, aber auch Autoausstellungen und Sportevents.

#### **BAUHERR**

DaimlerChrysler AG

#### **ENTWURF**

Lamm-Weber-Donath GmbH und Partner, Stuttgart

#### **STANDORT**

Salzufer 1, Berlin-Charlottenburg

#### **FOTOS**

DaimlerChrysler AG, Hörmann KG (S.16)

#### **HÖRMANN-PRODUKTE**

Aluminium Sectionaltore ALR 30, Falttore AFN, Feuerschutzschiebetore T30 HG21, Stahltüren D45-1, D45-2, D65-1, H16, H3, H3RS, H3D, H8-5, HG24, HG26, HG27



# PORSCHEWERK UND KUNDENZENTRUM IN LEIPZIG

**Am Standort Leipzig wird ein Porsche nicht nur produziert und ausgeliefert. Hier können Kunden und Interessierte eine bunte Welt erleben, in der sich alles um die Geschichte, Herstellung und vor allem das Fahrerlebnis des traditionsreichen Sportwagens dreht. Ob bei der Produktion oder einer rasanten Probefahrt - der Besucher ist überall hautnah dabei.**

Nachdem Porsche mit seinen räumlichen Kapazitäten im heimischen Zuffenhausen an seine Grenzen gestoßen war, entschied sich das Unternehmen, seine dritte Baureihe – den sportlichen Geländewagen Porsche Cayenne – am neuen Standort Leipzig zu produzieren. In direkter Nähe zum Leipziger Flughafen, der Autobahn und mittlerweile mit eigenem Bahnanschluss, entstanden hier in den vergangenen Jahren 370 Arbeitsplätze. Erst im August diesen Jahres startete Porsche in Leipzig auch die Herstellung des neuen Carrera GT.

## **Kundenzentrum als Mittelpunkt**

Bei der Gestaltung des Areals im Norden der Stadt wurde nichts dem Zufall überlassen, schließlich sollte das Werk ein ungewöhnlich hohes Maß an Repräsentationsfähigkeit bieten. Von den Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner stammt der übergreifende Gesamtentwurf, der eine Reihe von Produktionshallen, eine Einfahr- und Prüfstrecke, eine Geländestrecke und ein Kundenzentrum zu einer Einheit verbindet.

Das ebenfalls von gmp entworfene Kundenzentrum befindet sich in der Mittelachse der Anlage – ein markantes und schon von weitem sichtbares Aushängeschild des Porschewerks, dessen Form oft mit der eines Ufos verglichen wird.

Dies ist der Ort, wo die Besucher empfangen und in die Welt der Rennwagen entführt werden. Das Gebäude dient als Präsentationsplattform und zur Auslieferung der Neuwagen, beherbergt aber auch Werkstätten und Verwaltungsräume. Es besteht aus einem massiven Sockel aus Sichtbeton und einem kreiselförmigen, mit Metallpane-

len verkleideten Turm, der als reiner Stahlbau konzipiert wurde. Beide Elemente sind sowohl funktional als auch räumlich horizontal voneinander getrennt: Im untersten Geschoss findet die Wagenübergabe und der Werkstattbetrieb statt, während sich im obersten Geschoss Platz für Veranstaltungen mit bis zu 500 Besuchern findet. Diese Eventebene ist auf Grund des offen konzipierten Grundrisses flexibel nutzbar.

Porsche präsentiert hier Filmvorführungen und Ausstellungen historischer Fahrzeuge, der Besucher kann auf einem Streckenleitstand auch das Geschehen auf der Einfahr- und Prüfstrecke verfolgen – sofern er nicht selbst daran teilnehmen möchte! Alle vier Bereiche können von den Besuchern eingesehen werden. Es werden Veranstaltungen durchgeführt wie die Besichtigung der Werkhallen, in denen die Produktion des Cayenne direkt miterlebt wird, oder eine rasante Probefahrt.

Angeboten wird auch ein Fahrsicherheitstraining auf den beiden von dem Architekten Hermann Tilke entworfenen Strecken, wobei der Rundkurs der Prüfstrecke zehn weltweit bekannte Rennkurven zum Vorbild hat.

## **Mehr als eine Produktionsstätte**

Perfekte Planung auch im Werk: Für den sicheren Außenabschluss der Hallen wurden Industrie-Sectionaltore und für den Innenbereich flexible Schnelllauf-tore mit transparentem Behang gewählt. Das Leipziger Porschewerk ist tatsächlich mehr als eine Produktionsstätte. Es ist ein Gesamtwerk, das von attraktiven Veranstaltungen bis hin zur Architektur bis ins kleinste Detail durchgeplant wurde und alle Autointeressierten ansprechen soll.



Das markante Kundenzentrum im Mittelpunkt der Anlage dient vor allem repräsentativen Zwecken. Hier befinden sich aber auch Verwaltungsräume und Werkstätten.



Der Empfangsbereich des Kundenzentrums ist im massiven Sockelgeschoss untergebracht, das zusammen mit dem Gebäudekern das gesamte Gebäude aussteift.







Auf der Galerie oberhalb der großräumigen Eventebene werden historische Fahrzeuge ausgestellt.



Im Gegensatz zu dem in Sichtbeton gestalteten Sockelgeschoss ist der „Turm“ des Kundenzentrums als reine Stahlkonstruktion konzipiert.





Als Torabschluss für die Andockstationen der Werkhallen wurde eine Kombination aus Industrie-Sectionaltoren für den sicheren Außenabschluss und Schnellauftoren mit transparentem Behang für den Innenbereich gewählt [oben].

Der Rundkurs der von Rennstrecken-Architekt Hermann Tilke entworfenen Prüfstrecke hat zehn weltweit bekannte Rennkurven zum Vorbild [unten].





**BAUHERR**

Dr. Ing. h. c. Ferdinand  
Porsche AG

**STANDORT**

Porschestra. 1, Leipzig

**ENTWURF**

Gestaltungskonzept für das  
gesamte Werksgelände: gmp  
von Gerkan, Marg und Partner  
(Volkwin Marg und Hubert  
Nienhoff)

Kundenzentrum: gmp von Gerkan,  
Marg und Partner (Volkwin  
Marg und Hubert Nienhoff)

Werkhallen: agiplan Integrale

Bauplanung  
Teststrecke: Tilke GmbH

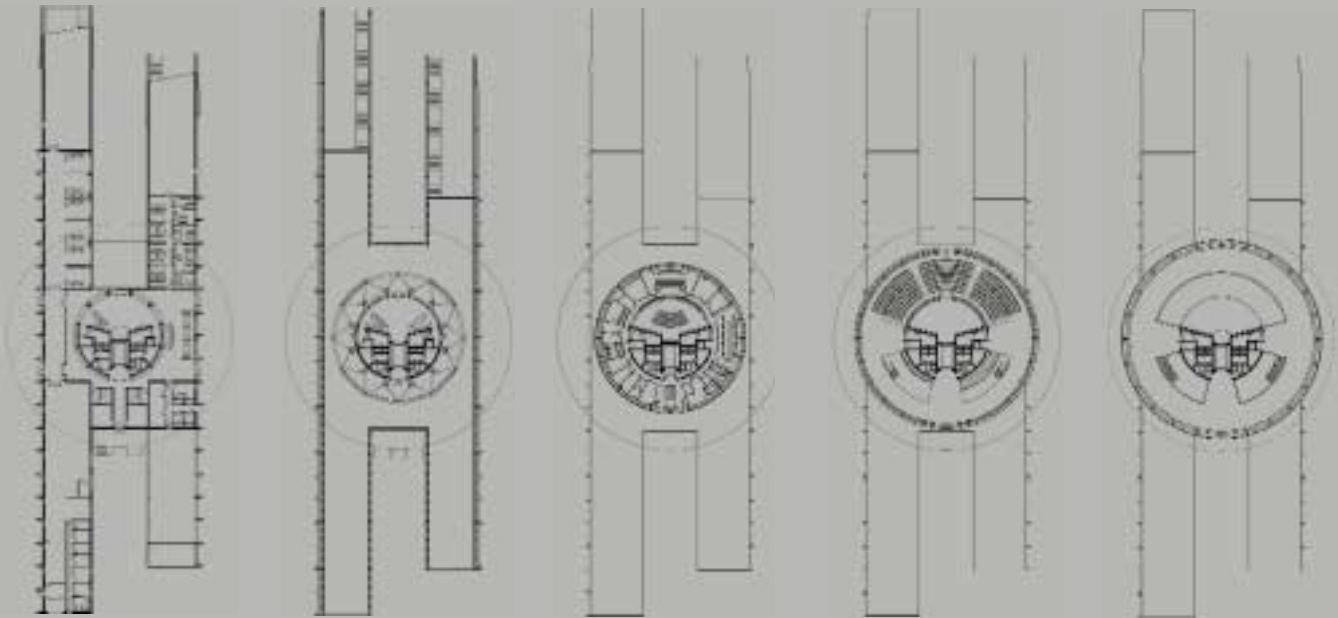
**FOTOS**

PUNCTUM/H. Ch. Schink (S. 19,  
20/21, 23), Michael Pfisterer (S. 22),  
Hörmann KG (S. 24)

**HÖRMANN-PRODUKTE**

Rolltore Decotherm, Feuerschutz-  
Schiebetore T90, Industrie-  
Sectionaltore SPU, Speed-  
Sectionaltore, Schnellauftore  
V 4011, Multifunktionsüren H3-D

Kundenzentrum/Grundrisse: Erdgeschoss, Besucherebene, Zwischen-  
geschoss, Eventebene, Galerie [von links nach rechts]



# JUGENDZENTRUM „JOCKEY CLUB SAI KUNG“ IN HONGKONG

Die Sport- und Freizeitanlage auf der Halbinsel Sai Kung in den New Territories von Hongkong nimmt eine Lage ein, die an Schönheit kaum zu übertreffen ist. An einer sanft geschwungenen Meeresbucht gelegen, am Fuße wild bewachsener Gebirgshügel, bietet die Anlage Kindern und Jugendlichen vielfältige Freizeitmöglichkeiten, ohne dabei stark in die idyllische Landschaft einzugreifen.

Die Halbinsel Sai Kung, ganz im Osten der New Territories gelegen, wird poetisch gerne als „der Garten Hongkongs“ bezeichnet. Sie ist beinahe vollständig von dem Naturpark Sai Kung Country Park bedeckt, der sich über eine Fläche von nahezu 7600 Hektar erstreckt. Dort befinden sich viele noch unerforschte Gebiete – trotz der Nähe zur Weltmetropole Hongkong. Sai Kung besitzt eine beeindruckende Küstenlandschaft mit zahlreichen Buchten, vorgelagerten Inseln und ins Meer ragenden Landzungen. Das vom Hongkonger Architekturbüro Atelier VIII entworfene Jugendzentrum liegt auf einem steil abfallenden, naturbelassenen Gelände, direkt am Ufer der Bucht von Sai Kung Hoi. Im Norden befindet sich der westliche Teil des Sai Kung Country Parks, der seit einigen Jahren bei Touristen immer beliebter wird. Auf Grund dieser Entwicklung war es das Anliegen der Architekten, mit dem Neubau die natürliche Schönheit der Landschaft zu unterstreichen und diese gleichzeitig für Besucher attraktiv zu machen.

## Soziale Ausrichtung

Die Anlage ist Teil eines Förderprogramms für Kinder und Jugendliche, der „Hongkong Federation of Youth Groups“, das neben Bildung, Freizeitaktivitäten und Familienberatung aktive Drogenprävention zum Ziel hat. Die Organisation finanziert ihre Programme weitgehend mit Hilfe von Sponsoren, in diesem Fall dem Sozialfond des renommierten Hongkong Jockey Club. Hier bieten sich den Jugendlichen Erholungsmöglichkeiten, aber auch die Gelegenheit zur Teilnahme an sozialen und sportlichen Aktivitäten – all dies inmitten einer atemberaubend schönen Landschaft.

## Freizeitaktivitäten

Das Jugendzentrum gliedert sich in vier Komponenten, die sich alle entlang der Küste aufreihen: eine Kette zweigeschossiger Häuser zur Unterkunft der Jugendlichen, ein Bootshaus mit eingelassenem Swimmingpool, das große Veranstaltungsgebäude, in dem sich eine Turnhalle und ein kleiner Theaterbereich befinden, und ein altes Bestandsgebäude, das in einen Kantinen- und Freizeitbereich umgewandelt wurde. Die in Sai Kung angebotenen Aktivitäten reichen von Kanufahren und Windsurfen, Klettern und diversen Ballsportarten bis hin zu naturkundlichen Ausstellungen und Multimedia-Veranstaltungen.

## Harmonie mit der Umgebung

Trotz dieses breiten Angebots fügt sich die langgestreckte Anlage als Übergang zwischen der Gebirgslandschaft und dem Meer sehr dezent und harmonisch in die Umgebung ein. Die Erschließung befindet sich auf der Rückseite der Gebäude, um diese so nahe wie möglich am Wasser positionieren zu können. Da beim Bau nur geringfügig in das Gelände eingegriffen werden sollte, entschieden sich die Architekten für eine Stelzenkonstruktion, auf der sich die Gebäude nun über den steilen Abhang erheben und fantastische Ausblicke auf das Meer bieten. Auch die die einzelnen Gebäude verbindenden Fußwege passen sich den gegebenen Höhengniveaus an und eröffnen durch ihre geschwungene Führung einen landschaftlichen Perspektivwechsel. Somit nimmt die Anlage zwar eine große Fläche ein, erdrückt die Landschaft aber nicht, sondern ordnet sich ihr unter – ganz im Sinne der asiatischen Harmonielehre.

Die Gebäude der Anlage befinden sich direkt am Wasser. Durch die Stelzenkonstruktion konnten Eingriffe in die natürliche Pflanzenwelt so gering wie möglich gehalten werden.





Terrassen und Außentreppen verknüpfen die Einzelgebäude zu einer zusammenhängenden Gesamtstruktur.



Jeweils individuell gestaltete Bereiche zwischen den einzelnen Baukörpern dienen im Jockey Club Sai Kung als Übergänge von Innen- zu Außenbereichen, zwischen Privatsphäre und Gemeinschaftserlebnis. Zwar sind die vier Bereiche der Anlage funktional klar voneinander getrennt, sie werden jedoch durch Terrassen, Stege, Treppen und andere Zwischenbereiche zu einer kontinuierlichen Gesamtstruktur verknüpft. So gibt es etwa zwischen den einzelnen Herbergsgebäuden, in denen insgesamt bis zu 224 Personen Unterkunft finden, zum Wasser hin ausgerichtete Terrassen. Sie sind für die Bewohner Orte der Kommunikation und geben gleichzeitig der geschwungenen Linearität des Herbergsbereichs einen aufgelockerten Zusammenhalt. Das gleiche Prinzip gilt auch für die anderen Gebäude. Überall finden sich Außenbereiche, zu denen hin sich die Innenräume durch öffnenbare Glaspartien erweitern lassen und die vom

großartigen Panorama der Bucht von Sai Kung Hoi profitieren. Der große Platz im Eingangsbereich etwa dient als multifunktionale Fläche, da sich der lichtdurchflutete Empfangsraum mit seinen raumhoch verglasten Partien vollständig zu diesem Platz hin öffnen lässt.

#### **Zusammenspiel der Materialien**

Auch in der Farbwahl zeigt sich der Freizeitkomplex in Sai Kung angenehm zurückhaltend. Die Farben Weiß, Grau und Terrakotta durchziehen die gesamte Anlage und lassen diese dadurch einheitlich und konsequent erscheinen. Aufeinander abgestimmt ist die Bandbreite der Materialien. Das Grau des gewölbten Metalldaches, der Stahltüren und des Sichtbetons erzeugt zusammen mit natürlichen Materialien wie Holz, Terrakottaböden und Dachziegeln, Kieselsteinen und Sichtbeton eine abwechslungsreiche

Auch vom Swimmingpool aus genießt man die weite Aussicht auf die Bucht von Sai Kung Hoi.



Die meeresnahe Lage stellte besondere Ansprüche an die Wind- und Wetterfestigkeit von Türen und Toren. Deshalb wurden auch hier im Bootshaus statt traditioneller Materialien Sectionaltore aus Stahl als sicherer Abschluss verwendet.



Materialmischung, die jedoch nicht allein aus ästhetischen Gründen gewählt wurde. Auf Grund der meeresnahen Lage mussten Feuchtigkeitseinflüsse und die korrosive Wirkung der Meersalze auf die zum Bau verwendeten Materialien berücksichtigt werden, ebenso die standortbedingte Taifungefahr, mit der extrem hohe Windkräfte, vor allem auf Fenster, Türen und Tore, verbunden sind. Abweichend von ihrer sonstigen Praxis, ausschließlich traditionelle Baumaterialien einzusetzen, verzichteten die Architekten deshalb auf natürliche Materialien. Stattdessen verwendeten sie überall dort, wo es für die Langlebigkeit und Stabilität der Gebäude ausschlaggebend war, Metall und Beton. Dass nicht-traditionelle Baustoffe – bewusst und gezielt eingesetzt – der Harmonie der Gebäude mit der natürlichen Umgebung keinen Abbruch tut, sondern die Nachhaltigkeit eines Bauwerks fördert, beweist das Jugendzentrum Sai Kung eindrücklich.



## JOCKEY CLUB SAI KUNG

Im Zentrum der Anlage steht das Veranstaltungsgebäude, in dem sich eine große Sporthalle befindet. [unten, links]

Die Halle lässt sich über die raumhoch verglasten Aluminium-Falldtore zur Terrasse hin erweitern [unten, rechts].

1: Tai Mong Tsai Road, 2: Zufahrt, 3: Eingangsbereich, 4: Kantine, 5: Barbecue, 6: Transformator, 7: Veranstaltungsgebäude, 8: Bootshaus/ Swimmingpool, 9: Terrasse, 10: Slip, 11: Fußweg, 12: Herberge, 13: Hindernisparcours, 14: Sai Kung Hoi, 15: Sai Kung Country Park





Veranstaltungsgebäude: [oben]: Obergeschoss, Erdgeschoss [links]  
Untergeschoss, Querschnitt [rechts]

Ebenso steht der Empfangsbereich in direkter Verbindung zum  
Eingangsbereich, der so zur multifunktionalen Fläche wird [unten].

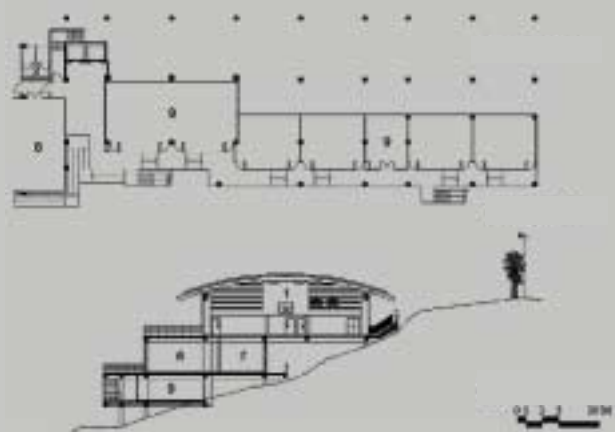
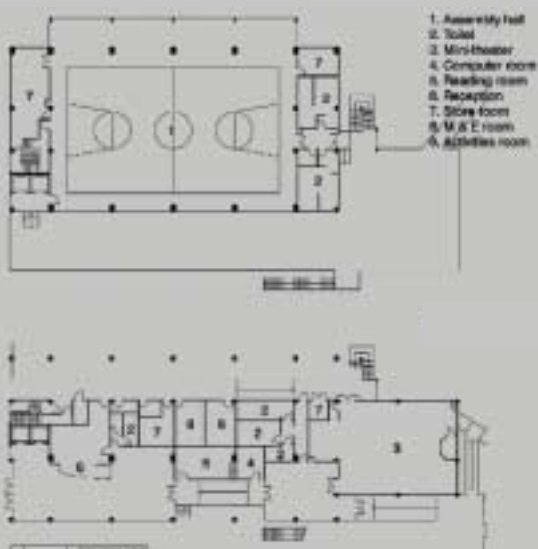
**BAUHERR**  
Hongkong Federation of  
Youth Groups

**ENTWURF**  
Atelier VIII, Hongkong

**STANDORT**  
Tai Mong Tsai Road,  
Sai Kung, N.T.

**FOTOS**  
Atelier VIII, Hörmann KG

**HÖRMANN-PRODUKTE**  
Industrie-Sectionaltore SPU 40,  
Aluminium-Falttüre AFN,  
Feuerschutztüre,  
gemäß British Standards –  
Stahl-Innentüren ZK,  
Mehrzwecktüren MZ,  
Aluminium-Innentüren AZ 40,  
Aluminium-Innentüren ES 50





## 1 GESCHICHTE DER HÖRMANN-GRUPPE

1935 gründete August Hörmann den Schlosserbetrieb „Bielefelder Stahltores“. Heute ist das Familienunternehmen Hörmann europaweit einer der bekanntesten Anbieter für „Tore, Türen, Zargen und Antriebe“.

Mehr als 65 Jahre wurden soeben leichtfüßig übersprungen. In der Realität jedoch war es vor allem die zeitgemäße Innovationsfähigkeit der Nachkommen August Hörmanns, aber auch deren Beharrlichkeit und ihr konstantes Qualitätsbewusstsein, die diesen kontinuierlichen Fortschritt des Unternehmens bis heute möglich machten. Die Hörmann KG wird bereits in der vierten Generation von den Enkeln und Urenkeln des Firmengründers geleitet. Thomas J. Hörmann ist der gegenwärtig persönlich haftende Gesellschafter.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gründete August Hörmanns Sohn Hermann (1912–1994) den väterlichen Betrieb praktisch neu und wählte dabei den Standort Steinhagen in Westfalen, wo sich noch heute der Firmensitz befindet. Er gab seiner Firma in den 50er Jahren den entscheidenden Wachstumsimpuls: Die Produktion eines völlig neuartigen Garagen-Schwingtores, nach seinem amerikanischen Erfinder „Berry-Tor“ genannt, bedeutete eine kleine Revolution auf dem Garagentormarkt, der bis dahin nur umständlich zu öff-

nende Drehflügeltore kannte. Was hätte dem Zeitgeist der boomenden Fünfziger besser entgegenkommen können als das Versprechen von Komfort und Bequemlichkeit? Inzwischen ist das Berry-Tor mit über acht Millionen Exemplaren das meist verkaufte Garagentor Europas.

Hörmann eroberte aber nicht nur den privaten Markt. Raumsparende, sich senkrecht öffnende Sectionaltore – hauptsächlich für Industrie- und Gewerbebauten – leiteten in den 60er Jahren eine zukunftssträchtige Entwicklung ein. Die Firma begann über die Grenzen des Stammhauses in Steinhagen hinaus zu wachsen, auch die Produktpalette erweiterte sich stetig. Sie umfasst heute neben den bekannten „Klassikern“ alle Industrietorsysteme wie z. B. Roll-, Falt-, Feuerschutz- und Schnelllauf-tore inkl. Antrieben und Steuerungen sowie Verladetechniksysteme, Feuer- und Rauchschutzabschlüsse, Haustüren, Vordächer und Zargen. Die Ästhetik der Produkte wurde jedoch bei allem Innovationsdenken nie aus den Augen gelassen. Hörmann-Produkte bieten den Kunden variable Gestaltungsmöglichkeiten, nicht zuletzt durch eine neue Produktlinie von Design-Garagentoren und Haustüren im „Partnerlook“.

Insgesamt elf Produktionsbetriebe entstanden seit Mitte der 60er Jahre in Deutschland und Belgien. Darüber hinaus gehören zur Hörmann-Gruppe heute auch weitere Firmen wie etwa

die Schörghuber GmbH in Ampfing (Produzent hochwertiger Holzobjekt-türen), die Firma Dyna Seal (Hersteller von Verladetechniksystemen), Tubauto SAS, Sens und Garador Holding Ltd., Yeovil, beides führende Hersteller von Garagenschwingtoren in Frankreich bzw. Großbritannien. Im Jahr 2000 wurde die Hörmann Beijing Door Production Co. Ltd. in Peking, China, gegründet, wo Industrietorsysteme und Türen für den asiatischen Markt gefertigt werden. 2002 wurde in Vonore, Tennessee, USA, mit der Produktion von Garagentoren und Antrieben für den amerikanischen Markt begonnen.

## 2 PROLOGIS PARK FRANKFURT - TORE UND VERLADETECHNIK AUS EINER HAND

Das amerikanische Investmentunternehmen ProLogis entwickelt, baut und vermietet weltweit Logistikeinrichtungen an strategisch günstigen Standorten.

Bei der Ausstattung setzt das Unternehmen auf Qualität, um so langfristig günstige Betriebskosten zu sichern. In Deutschland besitzt ProLogis bereits vermietete Zentren in Köln sowie in Krefeld, München und Soest. Im Jahr 2002 wurde in Frankfurt/Main der erste Bauabschnitt eines weiteren Zentrums mit 21500 m<sup>2</sup> Lagerfläche fertig gestellt.

2



Die 280 Meter lange, beheizte Halle ist auf Grund eines Stützenrasters von 25,5 Metern flexibel nutzbar. 22 Ladepositionen sind an einer Längsseite der Halle angeordnet und werden durch manuell betätigte 3 x 3,25 Meter große Hörmann-Sectionaltore des Typs SPU 40 abgeschlossen. Da der Hallenboden über dem Geländeniveau liegt, sorgen höhenverstellbare HLS-Klappkeil-Überladebrücken für einen reibungslosen Übergang von den Lkw-Ladeflächen zum Hallenboden. Einen wind- und wetterfesten dichten Anschluss des Lkw-Aufbaus an die Halle garantieren Hörmann DDF Torabdichtungen.

Um ein direktes Befahren der Halle zu ermöglichen, ist diese zusätzlich mit vier 4 x 4,5 Meter messenden Sectionaltoren mit Antrieb ausgestattet, deren Sandwich-Verglasung Sichtbeziehungen ermöglicht. Rampen gleichen den Höhenunterschied zwischen Gelände- und Hallenniveau aus. Den Forderungen des vorbeugenden Brandschutzes entsprechen drei einflügelige, ebenfalls 4 x 4,5 Meter messende Hörmann-HG-18-Stahl-Schiebetore, die den Abschluss der Lagerbereiche für brennbare Güter bilden.

Mit dieser Angebotspalette bedarfsgerechter Tortypen samt Überladebrücken und Brandschutzabschlüssen erweist sich Hörmann als kompetenter Partner für die Ausstattung überzeugender Logistikobjekte. Dies zeigen nicht nur das Frankfurter

3



Beispiel und ein neuer ProLogis-Standort in Köln-Eifeltor, sondern auch weitere – ebenfalls von Hörmann ausgestattete – ProLogis-Niederlassungen in Tschechien, Polen, Ungarn, den Niederlanden, Spanien und Großbritannien.

Projektdaten:

Objekt: ProLogis Park Frankfurt  
Standort: Riederhofstr. 26, Frankfurt  
Bauherr: ProLogis Germany Management GmbH, Köln  
Hörmann-Produkte: Sectionaltore SPU 40, HLS-Klappkeil-Überladebrücken (Ausführung mit DPF-R-Ankern), DDF-Torabdichtungen, HG-18-Stahl-Schiebetore  
Lieferung, Montage, Service:  
Fa. Jotec, Josten Tortechnik GmbH.

### 3 ROLLTORE DECOTHERM®

Ästhetik, ein besonders hohes thermisches Dämmvermögen und eine dauerhafte Stabilität zeichnen die Hörmann-Decotherm-Rolltore aus. Durch die im Querschnitt leicht gewölbten Sandwich-Elemente lassen sich Decotherm-Rolltore sehr leicht und kompakt zusammenrollen und benötigen somit eine geringe Sturzhöhe. Decotherm Rolltore überzeugen durch Sandwich-Elemente mit FCKW-freiem PU-Hartschaum und galvanisiertem, beschichtetem Stahlblech für minimalen Verschleiß und optimalen Witterungsschutz. Laufgeräusche und Verschleißer-

3



scheinungen, die durch häufiges Bedienen der Tore verursacht werden, konnten durch verbesserte Profilkonturen reduziert werden. Eine praktisch unbegrenzte Auswahl an Farbbeschichtungen und viele Fensterformen ermöglichen maximale Gestaltungsmöglichkeiten.

## 4 AUSSCHREIBUNGSPROGRAMM ZUM DOWNLOADEN

Das neue Hörmann-Ausschreibungsprogramm führt Architekten und Planer schnell und zuverlässig zu schlüssigen Ausschreibungstexten von Hörmann-Bauelementen in den Formaten WORD und GAEB. Das Programm arbeitet unter Microsoft Word 97, Word 2000 und Word XP auf den Betriebssystemen Windows 98, NT 4.0, 2000 und XP.

Die Software umfasst Innen- und Außentüren samt Zargen, Garagen- und Industrietoren und Antriebssystemen sowie Feuer- und Rauchschutzabschlüsse.

Die Ausschreibungstexte lassen sich nach Bedarf individuell verändern oder auch ergänzen, sodass eine ebenso exakte wie umfassende objektbezogene Produktbeschreibung sichergestellt ist.

Interessenten finden das 2 MB umfassende Ausschreibungsprogramm im Hörmann Architektenforum unter <http://www.hoermann.de> und können es kostenfrei direkt auf den eigenen Rechner herunterladen.



# VORSCHAU

## Thema der nächsten Ausgabe von PORTAL: **Vorbeugender Brandschutz**

Effektiver vorbeugender Brandschutz und sichere Flucht- und Rettungswege sind das Ergebnis kompetenter Planung, des Einsatzes zuverlässig funktionierender Abschlüsse sowie fachgerechter Montage.

Als Spezialist mit mehr als 40-jähriger Erfahrung auf dem Gebiet „Feuer- und Rauchschutzabschlüsse“ hat Hörmann stets auf eigene Entwicklungen gesetzt und ist so zu einem anerkannten, starken Partner geworden. Hörmann Feuer- und Rauchabschlüsse überzeugen durch zertifizierte Sicherheit und perfekte Funktion und sind zudem absolut ansichtsgleich.

Daher gibt es keine Kompromisse zwischen architektonischer Vision und bautechnischer Realität. Mit einem kompletten Programm für vorbeugenden Feuer- und Rauchschutz – von der vollflächig verglasten Rohrahmenkonstruktion bis zu robusten Stahltüren in T30- und T90-Ausführung – bietet Hörmann seinen Kunden Europas größtes Feuer- und Rauchschutzprogramm.



#### **HERAUSGEBER**

Hörmann KG  
Verkaufsgesellschaft  
Upheider Straße 94–98  
33803 Steinhagen  
T 0180/5 75 01 00  
F 0180/5 75 01 01  
info@hoermann.de  
www.hoermann.com

#### **REDAKTION**

Dipl.-Ing. Ralf Biegert  
Dr.-Ing. Dietmar Danner  
Dipl.-Ing. Kristina Hajek

#### **VERLAG**

Gesellschaft für Knowhow-Transfer  
in Architektur und Bauwesen mbH  
Fasanenweg 18  
D-70771 Leinfelden-Echterdingen

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Bilder und Manuskripte übernehmen Verlag und Redaktion keinerlei Gewähr.

Printed in Germany –  
Imprimé en Allemagne.



Rennstrecke »Nürburgring« Boxengasse

# Nennen Sie uns Ihren Anspruch. Wir bieten Ihnen die perfekte Tor-Lösung.



Sie suchen Lösungen für Ihre Ideen? Hörmann hat sie. Bei uns finden Sie maßgeschneiderte Tore für jedes Objekt z. B. Sectional-, Roll- und Falttore. Und Komplett-

lösungen inkl. optimal abgestimmter Antriebe und Steuerungen. Alles aus einer Hand, entwickelt mit dem Know-how aus über 50 Jahren Tor-Produktion.

**HÖRMANN**  
Tore • Türen • Zargen • Antriebe

