

Schindler Magazin



Schindler

04



Wohnen.
Wie wir
zu Hause sind

**»Die Stimmung,
die von der
Baukunst ausgeht,
kommt dem
Effekt der Musik
nahe.«**

Johann Wolfgang von Goethe, 1829



Liebe Leserin, lieber Leser,

wir alle wohnen. Nicht hin und wieder, dann und wann, sondern immerzu, und zwar hier und dort, oben und unten, gemeinsam und allein. Wir können gar nicht anders. Kein Wunder also, dass wir uns so gern mit dem Wohnen beschäftigen. Wir richten uns ein, werfen gern Blicke in fremde Wohnzimmer, verbringen verkaufsoffene Sonntage in Möbelhäusern.

Als Aufzugshersteller reicht unser Interesse am Wohnen aber weiter. Aufzüge ermöglichen das Wohnen, wie dies auch Wände, Türen und Dächer tun. Das Wohnen in der Höhe allemal, aber ebenso das Wohnen mit Komfort, das Wohnen im Alter, das Wohnen ohne Barrieren.

Mit der Erfindung des Aufzugs wurde nicht nur das Wohnen auf den Kopf gestellt – von der Beletage zum Penthouse –, es wurde auch für mehr Menschen komfortabler. Und das ist auch das Ziel, dass wir bei allen Höhenflügen und aller Begeisterung für die Technik nicht aus den Augen verlieren sollten: mit unseren Produkten das Leben der Menschen angenehmer zu machen.

Jetzt wird das Wohnen vor allem smarter. Wie so ein Gedankengebäude Realität wird, stellen wir Ihnen anhand des Park Tower auf Seite 36 vor. Auch dabei spielen Schindler Aufzüge nicht nur eine tragende Rolle. Dennoch wollen wir in diesem Heft nicht zu weit in die Zukunft schweifen, sondern auch darauf blicken, wo und wie wir wohnen. Und das tun wir ja heute schon.

Ihr Meinolf Pohle

Inhalt

Orte

Warum wir wohnen, **wie wir wohnen**. Wieso der **Städteplaner Kees Christiaanse** von der Straße abgekommen ist. Weshalb man in München wieder **im Hochhaus wohnen** will. Und warum in **Tokio oder Moskau einiges sogar kleiner** ist.

Seiten 10—23

Menschen

Worüber sich ein Immobilienentwickler und ein Aufzugsprofi unterhalten, wenn die **Stadt ihr Thema** ist. Wie **Deutschland wohnt**. Warum wir längst schon **im Internet zu Hause** sind. Und wieso alle **in die Stadt ziehen**, aber die Natur suchen.

Seiten 24—35

Dinge

Wo bereits **das Smartphone ein Gebäude organisiert**. Welche **Möbel** tatsächlich jeder hat. Wie sich ein junger Architekt die **Stadt von übermorgen** vorstellt. Wie oft wir **umziehen**. Und warum so **gerne in ein Fertighaus**.

Seiten 36—45

Schindler

Auftrag Istanbul Grand Airport **Tragfähig**
Das Schindler Innovation Hub **Trägt nicht auf**
Schindler 3300 ohne Dachaufbau

Seite 46



Orte

Man kann die Dinge planen – alles andere nennt man Leben. Auf wenige Orte trifft diese Weisheit wohl mehr zu als auf den 192 Meter hohen **Torre de David** in der venezolanischen Hauptstadt Caracas. Ab 1990 als Sitz einer Großbank gebaut und nie fertiggestellt, wurde die Rohbau ruine zur informellen Stadt in der Stadt mit zwischenzeitlich mehr als 5 000 Einwohnern. Das venezolanische Architektenbüro Urban Think Tank würdigte das in Eigenregie und Eigenverantwortung organisierte Leben in diesem Mikrokosmos mit einem aufsehenerregenden Projekt, das 2012 mit dem Goldenen Löwen der Architektur-Biennale in Venedig ausgezeichnet worden ist. Den Bewohnern des Torre de David half das wenig. 2015 wurde das Gebäude geräumt – offiziell aus dem Grund, weil es in den ungesicherten Treppenhäusern immer wieder zu tödlichen Stürzen gekommen war.





Menschen

Der Philosoph Peter Sloterdijk attestiert den Menschen »starke Gründe, zusammen zu sein«. Dennoch übt die **Einsamkeit einer Einsiedelei** wie hier auf einem Außenposten der schottischen Highlands eine tiefe Faszination auf uns aus. Wenn auch nur als spielerische Auszeit von der modernen Welt. Ich bin dann mal weg – und wäre doch zumindest ganz glücklich, wenn es dort draußen wenigstens WLAN gibt.



Dinge

Ein Gotteshaus hat schon von Haus aus einen guten Draht nach oben. Auf die **Herz Jesu Kirche in Mönchengladbach** trifft das definitiv zu. Zugegebenermaßen in einem eher irdischen Sinne. Der neugotische Bau wurde vom ortsansässigen Architekturbüro B15 Architekten so spektakulär wie dem Ort angemessen würdevoll in eine Wohnkirche verwandelt. In die 23 zwischen 52 und 82 Quadratmetern großen Wohneinheiten gelangt man ganz himmlisch – in den Aufzügen von Schindler.



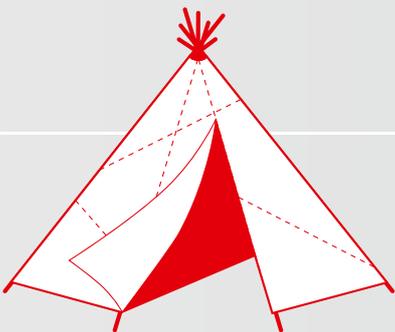


Probier's mal mit Gemütlichkeit

Kleine Kulturgeschichte des Wohnens

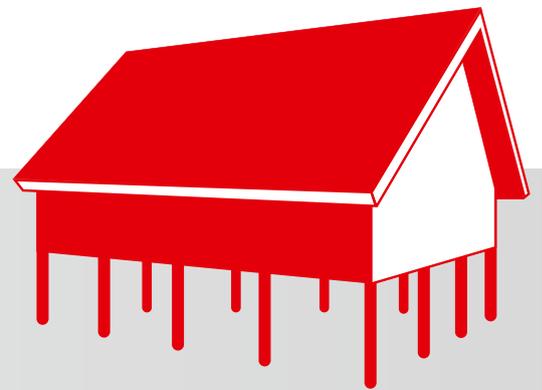


Wie wir wohnen,
was wir sind



PLANEN

Auch wenn wir uns noch heute
manchmal so benehmen –
Höhlenmenschen waren die
Menschen nie. Höhlen waren
religiöse, spirituelle Orte,
die ersten Behausungen waren
primitive Zeltbauten.





Dachparasit, entworfen von Architekturstudenten der TU Wien

Auf den Dächern hat die Stadt der
Moderne noch Raum zum Wachsen.

Wann hat das eigentlich angefangen mit dem Wohnen? Wann wurde das Zuhause zu mehr als nur einem Dach über dem Kopf? Seit wann ist es chic und schön, seine Wohnzimmerwand in modischer Wischtechnik zu inszenieren? Oder – zu einer anderen Zeit, zu einem anderen Zeitgeist – in alpinaweißen Raufasertapeten? Wann wurde die Schrankwand zum schichtenübergreifenden Statussymbol? Kurz: Wie und vor allem seit wann hat der Mensch sich überhaupt eingerichtet?

Lange, das sei vorweggenommen, wohnen wir noch nicht. Erst im 14. Jahrhundert hat sich aus der Zunft der Zimmerleute allmählich jene der Möbelschreiner emanzipiert, die fortan vor allem robuste Truhen fertigen sollte. Noch vor dem Tisch, dem Stuhl, dem Bett(-gestell) war die Truhe also das erste Möbel des Menschen. Ein praktisches Ding, das den Habseligkeiten Platz und Schutz bot. So ein gewöhnlicher Mensch des Spätmittelalters hatte ja noch nicht so viel.

Seit dieser Zeit aber leben die Menschen, und nicht mehr nur der höhere Klerus und Adel, mit Möbeln. Und der Mensch bekam langsam ein Gespür dafür, was der Philosoph Martin Heidegger rund 500 Jahre später als die Grundbedingung – und das Grundbedürfnis – der menschlichen Existenz postulieren sollte: ein Zuhause als festen Standpunkt und ja, auch Rückzugsort, von dem aus die

HOCHZEIT

Etwa 5 000 Jahre vor unserer Zeitrechnung wurde der Mensch endgültig sesshaft – in Pfahlbauten etwa, wie man sie beispielsweise im Alpenraum nachgewiesen hat. Gründe für das Wohnen in der ersten Etage: der Schutz vor Raubtieren – oder vor den wilden Nachbarn.



DURCHBLICK

Kommen Sie rein, können Sie rausgucken. Dem war nicht immer so. Erst im Neolithikum (ca. 10 000 v. Chr.) etablierten sich schlitzenartige Lichtöffnungen. Später fiel das Licht durch dünne Tierhäute oder Leinwandstoffe in die Räume. Um 100 v. Chr. wurden Fenster erstmals verglast. Noch war es eine eher trübe Angelegenheit.



Schachtelhäuser

Der New Yorker Architekt David Mora plädiert für die gestapelte Stadt.



FACHWERK

Bereits im 6. Jahrhundert ist vom Haus die Rede, wenn man den festen Wohnsitz meint. Häuser, wie wir sie heute kennen, etablieren sich in Mitteleuropa aber erst im 12. Jahrhundert. Typisch – eben typisch deutsch – wird bald der Fachwerkstil.

HAB & GUT

Für das Gros der Bevölkerung – also abgesehen von Klerus und Adel – sind Möbel eine relativ junge Erfindung. Erst im 14. Jahrhundert emanzipierte sich aus der Zunft der Zimmerleute jene der Möbelschreiner. Für die nächsten paar Hundert Jahre das populärste Möbel: die universelle Truhe für das überschaubare Hab und Gut.

Welt betrachtet werden kann und die Dinge verortet werden können. Wohnst du noch oder lebst du schon?, fragt eine schwedische Möbelhauskette. Für Martin Heidegger wäre das eine ohne das andere gar nicht erst denkbar gewesen.

Die Arbeit wird aus der Wohnung ausgesperrt

Mit der einsetzenden Industrialisierung sollte sich im 19. Jahrhundert etwas ganz Entscheidendes verändern. Zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit war für einen relativ großen Teil von ihr der Ort der Arbeit und der Ort des Wohnens nicht mehr derselbe. Man ging in die Fabrik, die Manufaktur, den Hafen, unter Tage oder ins Kontor. Und man kam irgendwann wieder nach Hause. Vor allem aber zog man dorthin, wo diese Arbeit war. Industriestädte und Industrielandschaften entstanden.

Vielleicht kann man – und viele Kultursoziologen tun genau das – sogar so weit gehen, dass mit diesem Moment der räumlichen Trennung von Broterwerb und Brotverzehr das eigentliche Wohnen überhaupt erst beginnt. Also der ästhetische und mehr noch ideengeschichtliche Diskurs ums sogenannte Zuhause sein. »Sich behagen, zufrieden sein« findet sich ganz in diesem Sinne denn auch im Deutschen Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm, wenn man den Begriff »Wohnen« nachschlägt. Es geht also nicht bloß um das Dach über dem Kopf – es geht auch um den zugehörigen Habitus, die zugehörige Haltung.

»Biedermeier« wird diese Haltung bald darauf genannt. Ursprünglich war das ein Spottbegriff, der jene nun vor

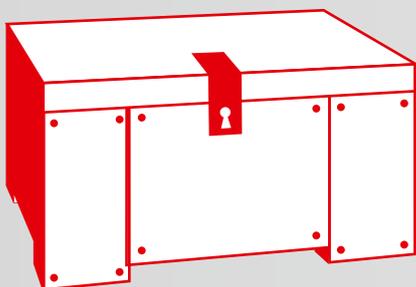
allem im Bürgertum um sich greifende Kultur der Häuslichkeit und Betonung des Privaten eigentlich despektierlich zur Schau stellen wollte. Ein ziemlich deutsches Wort kommt auf, das es sogar in der englischen Sprache zu einer gewissen Prominenz bringen wird: »Gemütlichkeit«.



Platz ist in der kleinsten Lücke
Buchstäbliche
Zwischennutzung
in Berlin

NUMMERIERT

Bereits im 15. Jahrhundert waren die 68 Häuser an der Notre-Dame-Brücke in Paris durchnummeriert. 1519 übernahm die Augsburger Fuggerei – ohnehin eine unglaublich fortschrittliche Wohnsiedlung – dieses Prinzip. Flächendeckend eingeführt wurden Hausnummern aber erst im bürokratieeifrigen 18. Jahrhundert. Es dankten die Post und das Steuerwesen.



Gemütlich soll das traute Heim also sein. My home is my castle – eine Trutzburg vor den Wirren der Welt. Zwei zentrale Einrichtungsgegenstände kommen im Biedermeier (1815–1848) auf: das sprichwörtliche Biedermeiersofa und die Topf- beziehungsweise Zimmerpflanze. Der Wohnung, also dem Wohnen, wurden nun erstmals Funktionen zugestanden, die nicht mehr im unmittelbaren Sinne funktional waren. Repräsentation, Besinnung, aber eben auch Gemütlichkeit sind etwa solche Funktionen. Wenngleich der in den prosperierenden Industriemetropolen knappe Wohnraum nur den bürgerlichen Schichten diesen Platz zum Müßiggang zugesteht.

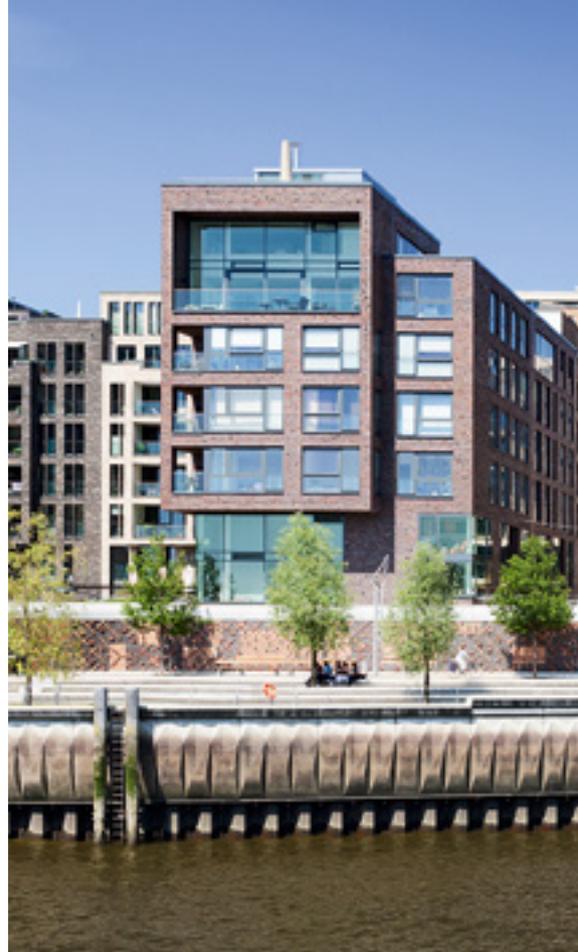
Die Demokratie des Wohnens

Überhaupt: Platz. Der Berliner Milieumaler Heinrich Zille porträtiert an der Schwelle zum 20. Jahrhundert das Gegenteil solch bürgerlicher Wohnentwürfe. Die Industrialisierung hat eine neue Topologie der Stadt hervorgebracht: das Arbeiterquartier. Viel Wohnraum auf wenig Raum und dennoch dominiert der Mangel an Platz. Sechs Quadratmeter Wohnraum werden jedem Großstadtbewohner um 1900 im Schnitt zugestanden. Jede Arbeiterfamilie hat, wenn sie denn überhaupt eine eigene Wohnung hat, sogenannte Kostgänger, also Untermieter. Die Betten werden im Schichtbetrieb belegt. Da geht es in diesen Wohnfabriken kaum anders zu als in den Fabriken selbst.

Mehr Wohnen wagen. Als Reaktion auf diese Missstände, die auch zur Verwahrlosung ganzer Stadtquartiere führen, gibt es unterschiedliche politische und vor allem städtebauliche Konzepte. Die Gartenstadt ist eine davon, wie sie am grundsätzlichen etwa in den Bergarbeitersiedlungen des Ruhrgebiets realisiert worden ist. Aus kleinen Wohnungen werden kleine Häuser. Ihr Mehrwert: viel freier Himmel und frische Luft und vor allem ein Garten, um Gemüse zu pflanzen und Tiere zu halten. Einen anderen Weg gehen die

Reformsiedlungen von Werkbund, Bauhaus und geistesverwandten Architekten. Moderne Materialien, zeitgemäße Grundrisse, pragmatische Klarheit: Das Wohnen unterwirft sich der Funktion und wird gerade dadurch, in sauberen, lichtdurchfluteten Wohnungen, erst möglich.

Und dennoch: Die Altbauwohnung – ob bürgerliche Beletage oder backsteinromantisches Arbeiterquartier – gilt heute gerade unter jungen Mensch als begehrteste Adresse. Es war und ist eine städtebauliche Herausforderung, dieses Kapital durch geschickten Um- und Rückbau und



EINRICHTEN

Die Industrialisierung erfand die Fabrik – und damit die räumliche Trennung von Arbeit und Wohnen. Im Biedermeier huldigte das (Klein-)Bürgertum dieser neuen Häuslichkeit. Ihre Statussymbole: das Biedermeiersofa und die Zimmerpflanze.



Stapelweise

Mit der HafenCity ist in Hamburg ein komplett neues innerstädtisches Stadtquartier entstanden.

zeitgemäße Sanierungen für ihre Bewohner, aber auch für die Stadtgesellschaft nutzbar zu machen.

Denn die Menschen wollen wieder in die Mitte. Die Zentren feiern, als Wohnadresse, eine Renaissance. Zumal, und davon erzählt das Interview mit dem Städteplaner Kees Christiaanse, künftig wieder mehr Menschen am selben Ort leben und arbeiten werden. Nicht mehr als Landwirt auf ihrem Hof. Sondern als Kreativarbeiter am weltweiten Glasfasernetz. Wohnen bleibt wichtiger denn je. Davon erzählt dieses Heft.



SPARDOSE

Auf diese Steine können Sie bauen. Und das seit 1885, damals hat der Bielefelder Pastor Friedrich von Bodelschwing die erste deutsche Bausparkasse gegründet. In China war man früher dran. Dort ist der kollektive Spargedanke bereits um 300 v. Chr. belegt.



»Straßen haben wir genug«

Ein Stadtgespräch

Zwischen Entfaltungsräumen und Platzangst sind urbane Ballungsräume eine Grundbedingung der modernen Welt. In den Städten ballen sich die Produktivität und das Leben. Auch deshalb sollten Städte lebenswert sein. Warum es dafür neue Hochhäuser, aber nicht unbedingt neue Straßen braucht, erklärt der Städteplaner Kees Christiaanse im Interview

Herr Professor Christiaanse, seit Jahrzehnten gilt mindestens in den westlichen Industrienationen: Wir nehmen immer mehr Wohnraum ein. Jetzt nimmt der Wohnflächenverbrauch erstmals wieder ab. Wohnen wir zukünftig nicht mehr auf großem Fuß?

Kees Christiaanse: In den Innenstadtbezirken gibt es tatsächlich diese Tendenz, dass die Wohnungen kleiner werden – weil man das ansonsten schlicht nicht mehr bezahlen kann. Ich war neulich in Hongkong. Da wurde eine 70-Quadratmeter-Wohnung, schlechter Zustand, schlechte Raumaufteilung, für 1,85 Millionen Euro angeboten. Das ist einfach crazy. Aber wenn man einen normalen europäischen Wohnungsbau nimmt, dann ist die Wohnungsgröße immer noch großzügig.

Überhaupt: Ist Raum ein Luxus?

Durchaus. Insbesondere für mitteljunge Leute zwischen 25 bis 45, die gut ausgebildet sind. Die wollen wieder in die Zentren, und das ist einer der Faktoren der Renaissance der Städte. Das hat viel mit der oft beschworenen Netzwerkökonomie zu tun, die nach urbanen Räumen verlangt. Aber insbesondere größere Räume, in denen man leben und arbeiten kann, sind knapp. Ich kenne keine

Mitarbeiter oder Studenten hier in Zürich, die sich nicht über die Größe der Räume, in denen sie leben, beklagen.

Wie müssen Architekten und Planer auf diese neue Knappheit reagieren?

Das ist weniger eine Aufgabe der Planer und Architekten als vielmehr der Stadtpolitik. Städte können Grundstücke innerhalb der Stadtgrenzen beispielsweise an Wohnungsbau-genossenschaften übergeben, um bezahlbaren Wohnungsbau zu finanzieren. Vielerorts gibt es leer stehende Bürogebäude – gescheiterte Spekulationsobjekte –, die jetzt zunehmend in Wohnungen umgebaut werden. Das ist vor allem Aufgabe der Gemeinden und funktioniert in den Ländern der EU viel besser als in angelsächsischen Ländern, wo der Markt weniger reguliert ist.

Obwohl sich unsere Lebensweisen durch technische und gesellschaftliche Veränderungen verändern, wohnen wir wie gestern. Ist Wohnen konservativ?

Das Wohnen ist nicht konservativ. Es ist vielmehr vom Bedürfnis nach Privatsphäre geprägt. Man möchte in einem Gebäude einen abgeschlossenen Wohnraum und in diesem Wohnraum ein abgeschlossenes Zimmer

haben. Das ist ein natürliches Grundbedürfnis. Drumherum gibt es eine Menge von Lifestyle-Varianten.

In einem Interview haben Sie von einem Nachbarn in Ihrem Ferienhaus in Graubünden erzählt, der aus diesem Bergidyll heraus dank Highspeed-Internet als Investment-Banker arbeitet. Wir erleben diese vermeintliche Ortlosigkeit des spätmodernen Kapitalismus eher als großes Gerücht.

Zugegeben, er ist eine Ausnahme. Es gibt nämlich ein Phänomen, das ich die Atomisierung der Haushalte nenne: Es werden immer mehr Services wie Einkaufsmöglichkeiten, Kinderbetreuung, Wäschereien etc. gebraucht, da viele Haushalte doppelt full-time arbeiten und normale Haushaltsaufgaben outgesourct werden müssen. Folglich ist wieder eine urbane Konzeption von Nähe gefragt. Außerdem: Eine qualitativ hochwertige Beziehung zwischen Menschen funktioniert nicht ohne persönlichen, physischen Kontakt. Zumal ein Leben, das wir nur per Bildschirm, Postkasten und Bankkonto führen, auch nicht gut für eine Gesellschaft sein kann.

»Die Stadtgesellschaft muss sich als Gemeinschaft denken.«

Kees Christiaanse über das urbane Lebensgefühl

Also gibt es keine Alternative zur immer voller werdenden Stadt?

Sie dürfen nicht größere Agglomerationen wie das Ruhrgebiet in Deutschland, La Chaux-de-Fonds in der Schweiz oder die Po-Ebene in Italien außer Acht lassen. Das sind große Netzwerklandschaften, die ähnliche Konditionen wie Kernstädte bieten – solange es ausreichend Mobilitätsangebote gibt. Wir nennen das auch produktive Landschaften. Es gibt also zwei Stadtmodelle der Zukunft: die kompakte Stadt mit ihren Kernen und die erweiterte Stadtlandschaft. Die kompakte Stadt ist das kleinere Problem. Sie ist durch ihre Attraktivität und

Flächenkonzentration aus sich selbst heraus sehr effizient und daher auch relativ nachhaltig. Die große Herausforderung sind diese urbanen Landschaften. Wenn Mobilität, Entsorgung, Verteilung hier nicht richtig organisiert sind, sind das katastrophale Gegenden.

Welche Rolle spielt das Thema Mobilität in der Stadtplanung?

Die Qualität der öffentlichen Räume und die Mobilität sind die größten Probleme in der Stadtplanung. In Zürich zum Beispiel hat man ein so gutes S-Bahn-Netz, dass man in den ländlichen Dörfern der Umgebung leben kann und trotzdem in einer halben Stunde in der Kernstadt ist. Oder nehmen Sie Amsterdam und Rotterdam oder Den Haag. Dort sind die Vororte so gut erschlossen, wie es Berlin nur innerhalb des S-Bahn-Rings ist. Man fährt heutzutage mit dem Schnellzug von Amsterdam nach Rotterdam in 30 Minuten. Deswegen pendeln viele Leute. Mobilität ist einer der wichtigsten Aspekte der Raumplanung und des Städtebaus.

Müssen wir auch mehr Straßen bauen?

Nein, nein, Straßen haben wir genug. Insbesondere die Deutschen müssen lernen, weniger Auto zu fahren.

Werden die Städte zukünftig höher? Sollten wir – zumal in Deutschland – das Hochhaus lieben lernen?

Hochhäuser werden zunehmend populär – als adäquate mittelgroße Seniorenapartments. Daneben natürlich auch für die Yuppie-Generation. Das sieht man in Europa derzeit überall, in Zürich-West, in der Hamburger HafenCity, im Wijnhaven-Quartier in Rotterdam, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Diese Gebäudeform gewinnt an Attraktivität, weil man genau dort wohnen kann, wo die kulturellen Angebote und Infrastruktur sind. Hinzu kommt die schöne Aussicht. In London gibt es wahnsinnig viel Hochhausbau zurzeit, in Paris auch.

Droht da nicht wieder die Anonymität der Trabantenstädte?

Die Gropiusstadt in Berlin ist so ein typisches Beispiel für eine monofunktionale Großraumsiedlung. Das führt automatisch zur Anonymität und hat überall Systemfehler. So ist zum Beispiel die Anzahl von Wohnungen an einem

Red Apple In Rotterdam schuf Kees Christiaanse 2008 einen ikonischen, schlanken 40-Etagen-Turm. Das Tragwerk aus eloxiertem Aluminium läßt den Turm rot schimmern. Der Name des Turms spielt auf den Big Apple Mannhattans an.

Erschließungskern gigantisch. Dadurch verschwindet der Bezug zum Gebäude und zu den kollektiven Räumen, die Folgen sind Verwahrlosung und Vandalismus. Das wissen wir schon seit einigen Jahrzehnten – bereits in den 1980er-Jahren wurden in Holland Wohnungsbauprojekte mit maximal 25 bis 30 Wohnungen pro Erschließung geplant. Das ist gut. Dann kennen die Leute einander. Zudem stehen die erfolgreichen Hochhausprojekte der Gegenwart zumeist in gewachsenen Quartieren. Sogar die Hochhäuser in der Hafencity sind in eine gewachsene Struktur, z. B. durch die Speicherstadt, eingebunden und dadurch identitätsstiftend.

Jeder zweite Haushalt ist in deutschen Großstädten bereits ein Einpersonenhaushalt. Muss es ein Ziel sein, diese Vereinsamung des Wohnens aufzulösen?

In Berlin oder Hamburg in der Hafencity gibt es bereits Gebäude, die von Kollektiven beauftragt sind. Dort finden sich neben den Wohnungen auch Gästearts, Studios, Gemeinschafts- und Arbeitsräume, die von allen Bewohnern und Familien in dem Haus genutzt werden können. Das ist eine interessante Entwicklung. Man hat nicht mehr extra Gästezimmer, sondern Zimmer, die man wie beim Carsharing mit anderen teilt. Bis dato fängt man ja in einer kleinen Wohnung an und dann zieht man nach und nach in immer größere Wohnungen und Häuser. Ich sehe das ja bei mir selbst. Obwohl die Kinder aus dem Haus sind, wollen meine Frau und ich nicht umziehen. Das hat natürlich auch viel damit zu tun, dass man im Laufe der Zeit ein Heimatgefühl und eine örtliche Verankerung entwickelt. Da schaut man dann nicht mehr so stark auf die Nutzung der einzelnen Räume.

Wie wichtig sind Gemeinschaftsflächen in der Stadt?

Sehr wichtig. Die ganze Beziehung zwischen Straße, Eingangsbereich, Erschließungshalle, Treppenhaus, Garten – das ist ein großer Community-Katalysator. Ich glaube schon, dass sich eine Verschiebung beobachten lässt weg vom individuellen Wohnen hin zu Gruppen, die ein Haus bauen oder mieten, um dort gemeinsam zu wohnen und Flächen zu teilen. Das ist zwar ein zahlenmäßig sicher recht bescheidener Trend, aber es ist ein Ausblick in eine Zukunft, die die Stadtgesellschaft wieder als Gemeinschaft denkt.



Kees Christiaanse

Nicht nur, dass der Niederländer bereits für seine Diplomarbeit mit einem der bedeutendsten Architekturpreise seiner Heimat, der Berlage Vlag, ausgezeichnet worden ist. Besagtes Projekt, eine Wohnanlage in Den Haag, formulierte bereits eine zentrale Arbeitshypothese des 1953 geborenen Christiaanse: nämlich Architekt und Städteplaner in einem zu sein. Von diesem Anspruch aus denkt und gestaltet Kees Christiaanse den urbanen Raum, erst als Partner des renommierten Office for Metropolitan Architecture in Rotterdam und ab 1989 mit seinem eigenen Büro. Seit 2003 hat der Mann mit dem Auge für die sozialen Räume eine Professur an der ETH Zürich. Christiaanse war Kurator der Internationale Architektur Biennale Rotterdam (2009), er ist Mitglied der Jury des Schindler Global Awards.

Die Renaissance des Wohnhochhauses

Das Isarbelle in München

Immer höher, immer spektakulärer – mindestens global betrachtet geht der Trend zu gigantischen Wohnprojekten. So entsteht derzeit beispielsweise in Singapur Marina One, eine Anlage mit vier über 30-stöckigen Wohn- und Bürotürmen, öffentlichen Parks, Wasserfällen und Dachgärten. Obwohl also deutsches Know-how für Wolkenkratzer weltweit gefragt ist – das Marina-One-Projekt etwa wird von den Düsseldorfer Ingenhoven Architects geplant –, sieht die Hochhauslandschaft hierzulande anders aus. Selbst Frankfurt, Deutschlands einzige von einer Skyline geprägte Stadt, »sei völlig hintendran«, wie Peter Cachola Schmal, Direktor des Deutschen Architekturmuseums, in der »FAZ« klagte.

Die Zurückhaltung deutscher Immobilienunternehmen resultiert auch aus den schlechten Erfahrungen vergangener Jahrzehnte. Viele Hochhaussiedlungen – bis in die 1970er-Jahre vor allem als sozialer Wohnungsbau in den Vorstädten entstanden – haben sich zu sozialen Brennpunkten mit einem schwierigen Mietumfeld entwickelt.

Fehler vergangener Jahrzehnte vermeiden

Seit einigen Jahren findet daher ein Umdenken statt. Der Bautypus des Wohnhochhauses erfährt eine Renaissance – nicht als sozialer Wohnungsbau, sondern als Miet- oder Kaufobjekt für eine zahlungskräftige Klientel. So auch in München, wo die Pandion AG auf dem ehemaligen



Spirale des vertikalen Wohnens

Das Wohnhochhaus Isarbelle im Münchener Süden bietet 68 Wohnungen auf 16 Etagen. Nach dem sozialen Wohnungsbau der 1960er- und 1970er-Jahre war es in Deutschland lange unpopulär, so hoch zu wohnen.

Sichere Sache

Aufzug im Brandfall nicht benutzen? Mit diesem Schindler 5500 fährt sogar die Feuerwehr.

Siemens-Gelände in Obersendling einen Wohnturm mit dem klingenden Namen Isarbelle errichtet hat. Das Projekt ist das Ergebnis eines Architektenwettbewerbs, den das Münchner Büro Hierl Architekten mit einem außergewöhnlichen Entwurf gewinnen konnte, der von der BAM Deutschland AG als Generalunternehmer in die Tat umgesetzt wurde. Besonders ins Auge fällt dabei die geschwungene Fassade mit charakteristischen Loggien, die spiralförmig um das Gebäude laufen. 68 Wohnungen von 54 bis 197 Quadratmetern finden in dem 16-Geschosser Platz. Jede der Wohnungen besticht durch eine flexible Grundrissaufteilung, angenehme Raumhöhen von 2,70 Metern sowie Zugang zu mindestens einer Loggia.

Entsprechend hochwertig ist auch die Aufzugstechnik, denn den Aufzug, die Visitenkarte des Gebäudes, nehmen Bewohner wie Besucher als Gradmesser für die Funktionalität und den Komfort des ganzen Gebäudes wahr. Im Isarbelle-Hochhaus kommen zwei Aufzüge vom Typ Schindler 5500 zum Einsatz. Die flexible Anordnung von Gegengewicht und Steuerung ermöglicht Planern, den verfügbaren Raum möglichst effizient auszunutzen. Auf diese Weise werden Nutzflächen maximiert und die Baukosten reduziert.

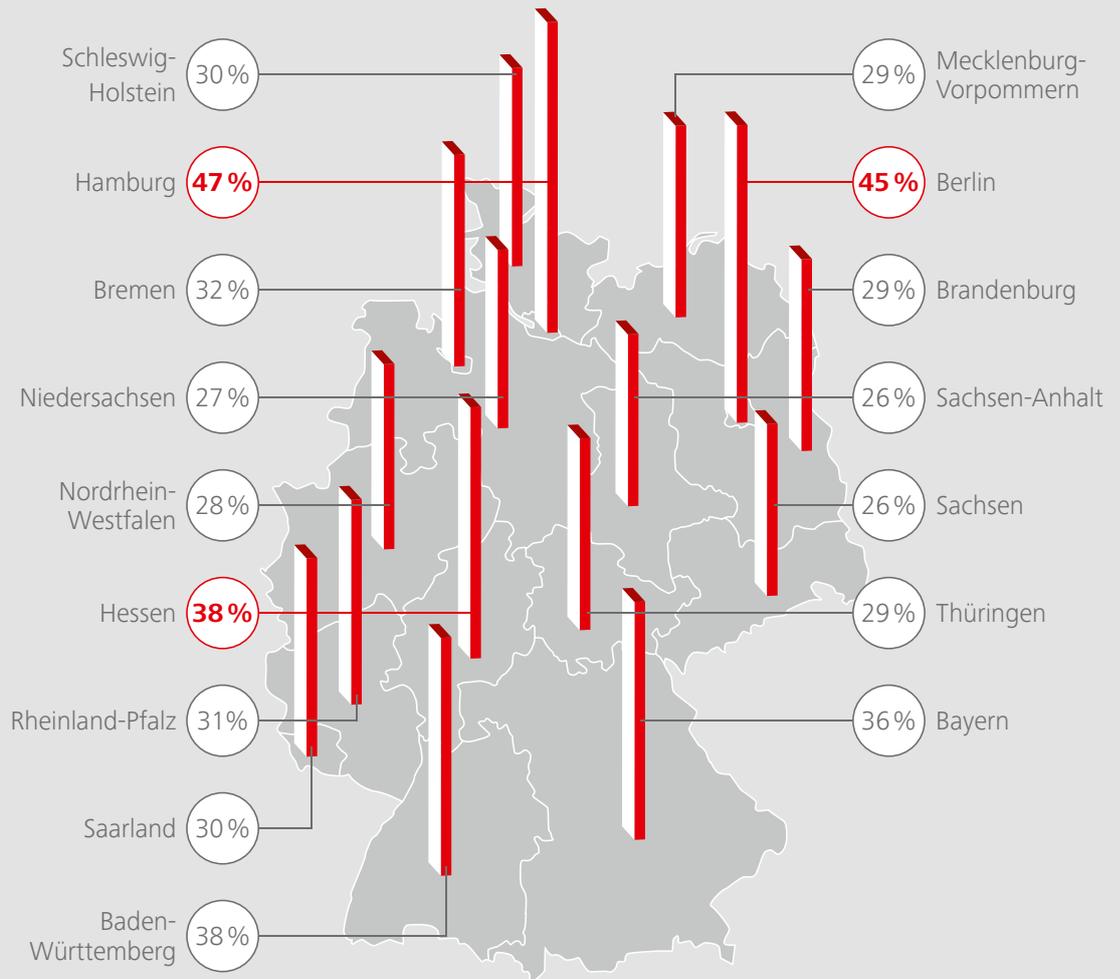
In München bedienen die Anlagen 17 Stockwerke bei einer Förderhöhe von 50 Metern. Die Entscheidung für den Aufzugstyp fiel dabei nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen. Großen Wert legte Pandion auf einen besonders geräuscharmen Betrieb. Der Schindler 5500 wird diesem Anspruch in vielfacher Hinsicht gerecht. Seine Aufzugsmaschinen arbeiten mit getriebeloser Technologie, laufen effizienter und verursachen weniger Lärm. »Die Laufruhe der Aufzüge passt hervorragend zu der hochwertigen Wohnatmosphäre unseres Projektes«, begründet Projektleiter Rudolph die Entscheidung. Dank einer Nenngeschwindigkeit von 1,6 m/s kommen Aufzugsnutzer dabei schnell zum Ziel. Mit Kabinengrößen von bis zu 1,10 mal 2,10 Metern sind die Anlagen auch mit einem Rollstuhl gut zu benutzen. Komplett gebürstete Edelstahloberflächen und in Bronze gehaltene Schachttüren geben der Anlage schließlich eine der sie umgebenden Architektur angemessene edle Erscheinung.



Feuerwehraufzug als Standardoption

Beim Brandschutz liegt die Anforderung an ein Hochhaus deutlich über der herkömmlicher Wohnhäuser. Schließlich können Geschosse, die mehr als 22 Meter über der Geländeoberfläche liegen, von der Feuerwehr nicht mehr mit einer Drehleiter erreicht werden. Bei Hochhäusern werden die Flucht- und Rettungswege daher komplett durch bauliche Maßnahmen gesichert. Im Isarbelle-Hochhaus wurde dazu unter anderem ein Sicherheitstreppehaus mit Rauchverdrängungsanlage gebaut, das nur über Schleusen aus den jeweiligen Geschossen erreichbar ist und im Brandfall mittels Überdruck rauchfrei gehalten wird. Für die Rettungseinsätze der Feuerwehr wurde einer der beiden Aufzüge als Feuerwehraufzug nach EN 81-72 ausgerüstet. Dieser Firefighter ist zum Transport einer Krankentrage geeignet und verfügt über eine Reihe von Sicherheitseinrichtungen.

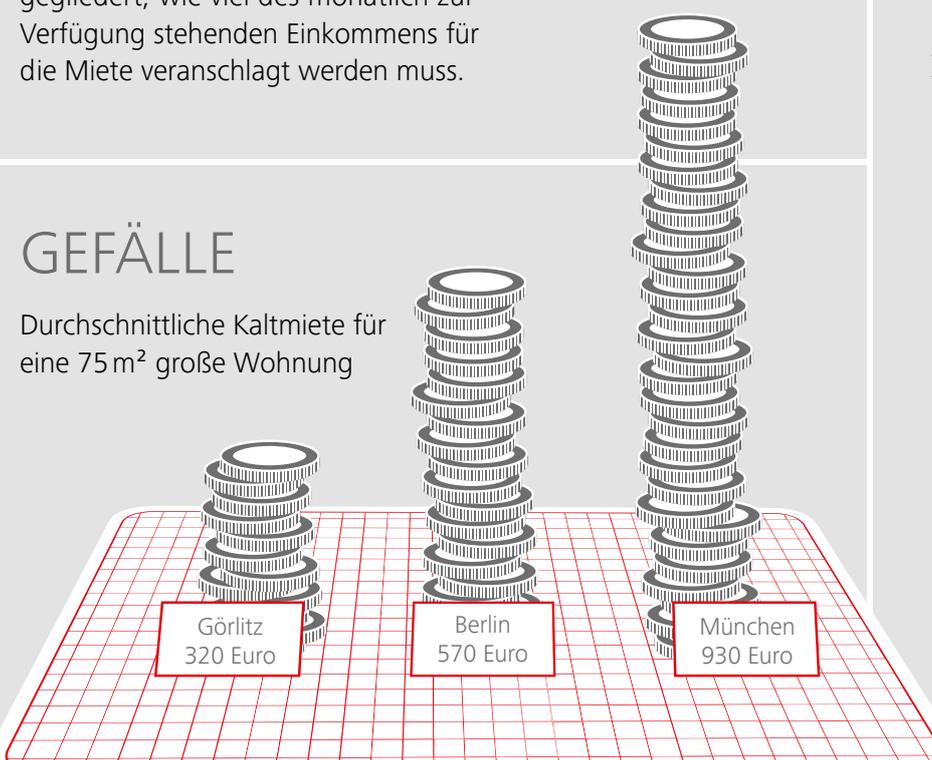
WIE VIEL MACHT DIE MIETE AUS?



In den Städten wohnt es sich teuer: Die Grafik zeigt nach Bundesländern gegliedert, wie viel des monatlich zur Verfügung stehenden Einkommens für die Miete veranschlagt werden muss.

GEFÄLLE

Durchschnittliche Kaltmiete für eine 75 m² große Wohnung



»In deutschen Kleinstädten kann man sich die Zimmer ohne Fensterbretter gar nicht vorstellen.«

Walter Benjamin (1892–1940), deutscher Philosoph, fühlte sich vermutlich zu Recht beobachtet.

TRAUMHAUS

Eigentum meint vor allem Eigenheim. Denn während »nur« 4,5 Millionen Bundesbürger in der eigenen Wohnung wohnen, leben beinahe 30 Millionen im eigenen Haus. Diese Vorliebe hat eine eigene, vermutlich typisch deutsche Landschaft erschaffen: das Neubaugebiet.

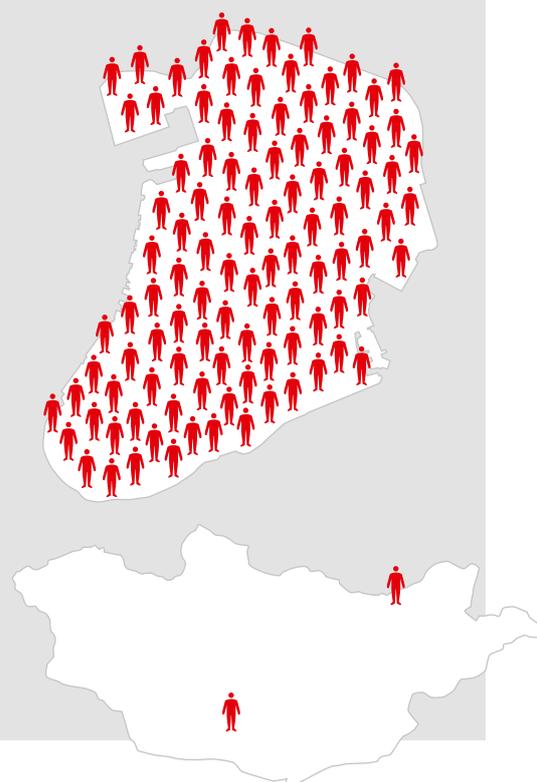


IN DIE ENGE

Raum ist relativ. Das wissen wir spätestens seit Albert Einstein. Die Relativität des Wohnraums belegt das obige Schaubild: Während jedem Bürger von Oslo durchschnittlich 48 Quadratmeter zur Verfügung stehen, muss man sich in Tokio auf nicht einmal einem Drittel häuslich einrichten.

DICHTER DRAN

Beide beginnen mit M, aber sonst haben Monaco und die Mongolei wenig gemeinsam. Monaco ist mit gut 18 000 Einwohnern pro Quadratkilometer das am dichtesten besiedelte Land der Welt, die Mongolei mit 1,9 Einwohnern das am dünnsten besiedelte.



»Die Städte werden in die Höhe wachsen, keine Frage«

Thomas Groth und Frank Böhnert
über die Zukunft des Wohnens



Thomas Groth und Frank Böhnert kennen sich aus in der Stadt. Der eine ist als Geschäftsführer der Groth Gruppe einer der engagiertesten Immobilienentwickler in Berlin und darüber hinaus. Der andere kümmert sich als Vorstandsmitglied von Schindler Deutschland um die vertikale Mobilität in unserem Leben. Denn das Wohnen, da sind sich beide einig, wird künftig in die Höhe getrieben. Damit die Preise für das Wohnen indes auf dem Boden bleiben, ist auch die Politik gefragt.

Herr Böhnert, Herr Groth, wie wohnen wir morgen?

Frank Böhnert Wir wohnen in Städten, auf kleinem Raum und eher oben. Nicht nur, weil unten kein Platz mehr ist, sondern auch, weil wir oben privater und sicherer wohnen und einen tollen Ausblick haben – vorausgesetzt, wir können es uns leisten.

Thomas Groth Sie sprechen einen wichtigen Punkt an. Die Städte wachsen in die Höhe, keine Frage. Auch in Deutschland. In Berlin wird derzeit dazu die Bauordnung novelliert und die Abstandsflächen werden neu geregelt. Aber: Hochhauswohnen ist teures Wohnen! Das können sich nur wenige leisten. Und die Frage ist auch: Will man überhaupt da oben wohnen? Da können Sie nicht mal ein Fenster aufmachen.

Frank Böhnert Stimmt, mit Penthouses werden wir das Wohnungsproblem nicht lösen. Wir brauchen mehr günstigen Wohnraum. Da hilft es aber nicht, den Investoren den Schwarzen Peter in die Schuhe zu schieben. Ich sehe hier auch den Staat in der Pflicht, Anreize zu schaffen.

Thomas Groth Wir brauchen eine vernünftige Wohnbauförderung. Allein schafft das die Privatwirtschaft nicht. Es geht um die Versorgung der wachsenden Bevölkerung mit Wohnraum, und zwar in allen Segmenten. Da müssen wir viel neu bauen, das geht nicht von heute auf morgen wieder aufzuholen. Wenn man im Wohnungsbau heute den Startschuss gibt, ist das Objekt frühestens in vier, fünf Jahren fertig.

Welche Rolle spielt denn der Aufzug im Wohnungsbau?

Thomas Groth Eine immer größere – und das hat weniger mit unseren nach oben wachsenden Städten zu tun als vielmehr mit unserem Alter. Unsere Gesellschaft wird immer älter und wir bauen inzwischen auch schon bei Zweigeschossern Aufzüge ein.

Frank Böhnert Wobei nicht nur die demografische Entwicklung eine Rolle spielt. Auch die junge Mutter mit Kinderwagen weiß es zu schätzen, wenn es einen Aufzug gibt. Barrierefreiheit kommt allen zugute.

Aber dem Aufzug wird andererseits auch nachgesagt, die Baukosten in die Höhe zu treiben.

Thomas Groth Eigentlich nicht. Entscheidend ist doch vor allem, wie viele Wohneinheiten sie mit einem Aufzug erschließen. Wenn es nur zwei sind, wird es natürlich teurer, bei acht oder mehr fällt es nicht so ins Gewicht.

Frank Böhnert Fragen Sie doch mal im Bekanntenkreis, was ein Aufzug kostet. Viele sind erstaunt, wenn sie erfahren, dass ein Aufzug im Schnitt auch nicht mehr kostet als ein gehobener Mittelklassewagen. Natürlich kommen noch Kosten für Wartung und Unterhalt hinzu. Da gibt es in Deutschland eine Vielzahl von Normen und Vorschriften, die Aufzugsbetreiber beachten müssen. Wir bieten den Kunden zwar an, ihnen Themen abzunehmen, bei den Prüfpflichten etwa, aber Kosten entstehen trotzdem.

Thomas Groth Das ist beim Neubau auch das Problem: Alles ist normiert, alles ist geregelt. Wir haben uns da zum Teil wirklich Luxusprobleme geschaffen. Mit der EnEV seit 2016 gönnen wir uns beispielsweise geringe Effizienz zu einem hohen Preis. Ähnliches gilt für unsere Schallschutzbestimmungen. Das müsste alles dringend mal überprüft werden.

Bleiben wir noch beim Aufzug. Was muss der Aufzug in Zukunft besser machen?

Thomas Groth Seien Sie mir nicht böse, aber der Aufzug ist doch heute so etwas wie das Nokia 3210 in einer Welt,



Frank Böhnert

ist seit 2015 Vorsitzender der Geschäftsführung der Schindler Aufzüge und Fahrtreppen GmbH Berlin, Deutschland. Zuvor leitete der Wirtschaftsingenieur bei Schindler die Region Südwest in Mannheim.

in der jeder bereits ein iPhone hat. Mit einem iPhone kann ich zwar auch noch telefonieren, aber eben noch sehr viel mehr tun. Der Aufzug sollte künftig auch noch weitere Services anbieten als nur das reine Hoch-und-Runterfahren.

Frank Böhnert Da haben Sie recht. Am Grundprinzip des Aufzugs hat sich seit mehr als 150 Jahren nicht viel geändert, aber die Digitalisierung, das Internet of Things, macht auch vor dem Aufzug nicht halt. Das haben wir rechtzeitig erkannt und zählen daher zu den Pionieren der sogenannten Industrie 4.0. Wir schließen Aufzüge ans Internet an und erhalten so rund um die Uhr Informationen über den Zustand der Anlagen. Auf diesem Weg sind wir schon ziemlich weit und das wird die Sicherheit, Verfüg-

barkeit und Effizienz der Anlagen noch mal deutlich steigern. Zukünftig wird es möglich sein, präventiv dann an die Anlage zu gehen, wenn es notwendig ist.

Das betrifft ja vor allem Wartung und Reparatur der Aufzugsanlagen, aber wird sich künftig auch für die Nutzer etwas ändern?

Frank Böhnert Definitiv. Vielleicht wirft uns ein kluger Aufzug in Zukunft auch mal auf der falschen Etage raus, damit wir mal wieder auf der Treppe jemandem begegnen können. Nein, Spaß beiseite. Der Aufzug wird immer stärker in die Gebäudetechnik integriert. Mit der PORT Technologie und der myPORT App können wir bereits jetzt den Zugang zum Gebäude individuell mit dem Aufzug steuern. Türen öffnen sich für Zutrittsberechtigte automatisch, das Licht geht an, der Aufzug wartet bereits und öffnet automatisch die Tür. Je intelligenter Aufzüge werden, desto effizienter werden sie auch. Folglich müssen Sie weniger Aufzüge im Gebäude installieren. Das spart wiederum Fläche und Kosten.

Wird intelligente Technik unser Wohnen revolutionieren?

Thomas Groth Nein. Wohnen ist nun mal erzkonservativ. Da hat sich den letzten 50 Jahren nicht viel geändert. Auch wenn die Architekten sich das anders wünschen. Das liegt vor allem daran, dass Wohnungen Funktionen

»Wohnen ist nun einmal erzkonservativ – auch wenn es sich die Architekten anders wünschen.«

Thomas Groth



Thomas Groth

ist seit mehr als 30 Jahren in der Immobilienbranche tätig und verantwortet als Geschäftsführer der Groth Gruppe unter anderem die Bereiche Produktentwicklung und Marketing. Die Groth Gruppe mit Sitz in Berlin realisiert seit 1982 als Projektentwickler und Bauträger städtebauliche Projekte in und um Berlin sowie an weiteren ausgewählten Standorten Deutschlands.

erfüllen müssen. Sie wollen den Mantel aufhängen, die Tasche abstellen, essen, schlafen. Jeder Raum lässt sich auf eine Funktion reduzieren.

Also werden wir in Zukunft nicht »smarter« wohnen, wie es überall zu lesen ist?

Thomas Groth Das würde ich so nicht sagen. Aber nicht alles, was möglich ist, macht Sinn. Wozu sollte ich etwa meine Heizung über das Smartphone steuern, wenn sie richtig eingestellt ist? Bei einer Alarmanlage hingegen kann es durchaus sinnvoll sein, wenn ich über eine App eine Kameraverbindung herstellen kann, wenn der Bewegungsmelder anschlägt.

Verraten Sie uns doch zum Schluss noch, wie Sie wohnen würden, wenn Sie es sich aussuchen könnten?

Frank Böhnert Oberste Etage mit Dachterrasse und Blick über die Stadt. Ein schönes Entree und ein schöner Aufzug gehören für mich auch dazu.

Thomas Groth Bei mir zu Hause. Ich habe mir mein Traumhaus bereits gebaut.

Welches Zimmer ist Ihnen am wichtigsten?

Thomas Groth Definitiv die Küche. Die ist unser Lebensmittelpunkt und Kommunikationszentrum.

Frank Böhnert Für mich ganz klar das Wohnzimmer und die Terrasse. Da verbringe ich einfach die meiste Zeit. Das Bad ist mir hingegen nicht so wichtig, weil ich mich da nur so lange aufhalte, wie es notwendig ist.

Wann nehmen Sie die Treppe?

Frank Böhnert Meistens bis zur vierten Etage.

Thomas Groth So geht es mir auch – buchstäblich. Wir haben sogar in unserer Firma eine Abmachung unter allen Mitarbeitern, alles bis zu drei Etagen zu Fuß zu erledigen. Das ist sozusagen unsere Variante des Betriebssports, im Alltag praktizierte Gesundheitsvorsorge.

Unter deutschen Dächern

Wohnen in Zahlen

OPEN AIR

In Hamburg haben mehr als 60 Prozent aller Wohnungen einen Balkon, in Frankfurt sind es nur 39 Prozent. Letzteres ist vermutlich jenen gut 20 Prozent aller Balkonbesitzer egal, die in der Umfrage eines großen Immobilienportals angegeben haben, ihren Balkon nie zu nutzen.

IM BILDE

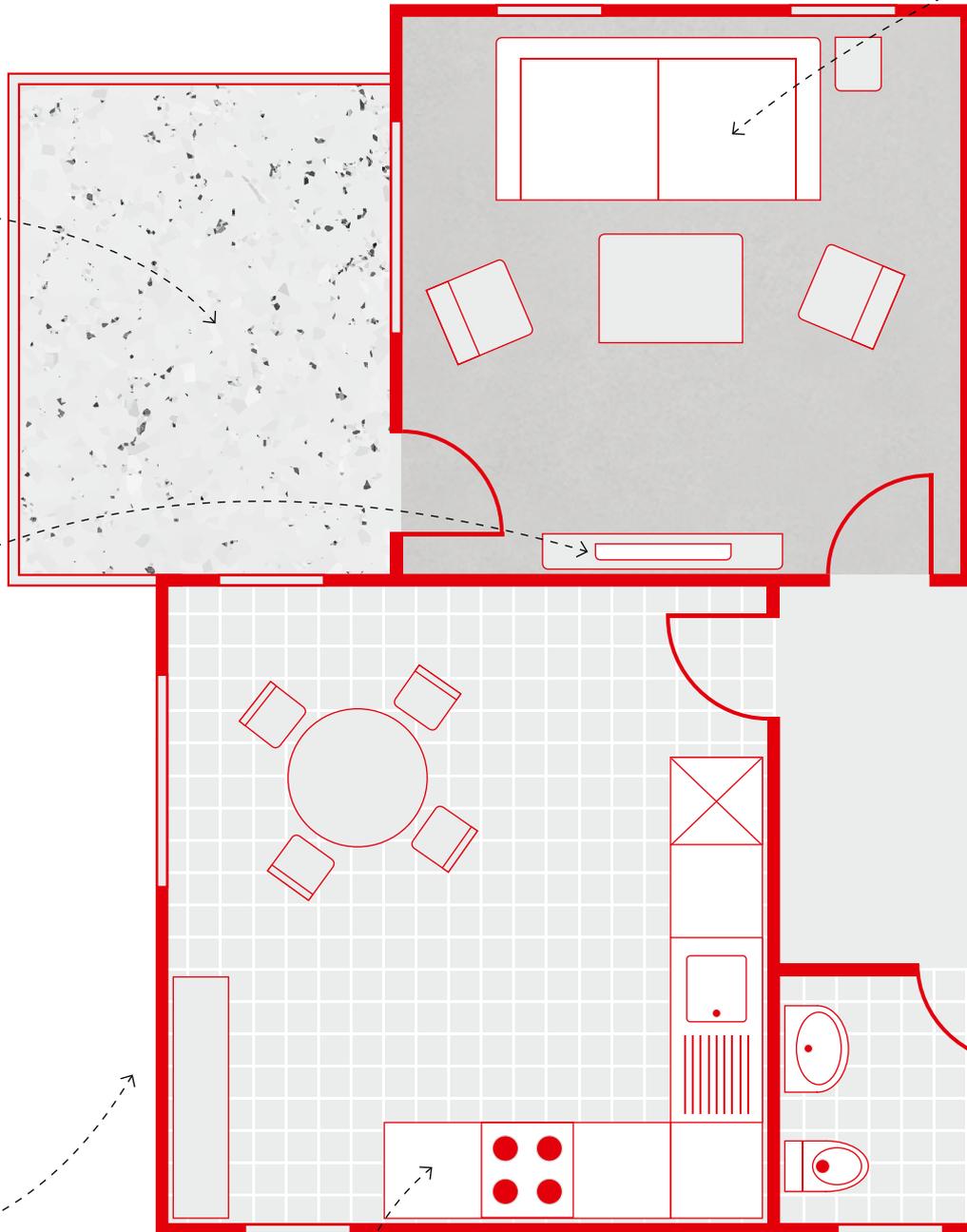
In 14 von 15 Wohnzimmern steht – zumeist in zentraler Position vis-à-vis der Couchgarnitur – ein Fernsehgerät. Doch die Zeiten könnten sich bald ändern: 2015 war diese Quote zum ersten Mal rückläufig, die Bilder verflüchtigen sich auf das Smartphone und statt Fernsehen guckt man künftig Clips.

LIEB & TEUER

Für 68 Prozent aller Deutschen ist die Wohnung das wichtigste Konsumgut – noch vor dem Auto, der Kleidung, dem Urlaub oder dem Internet. Allerdings ist diese Liebe auch teuer: Im Schnitt 35 Prozent aller Konsumausgaben gehen für Finanzierung, Miete, Energiekosten und Instandhaltung der Wohnung drauf.

STATUSSYMBOL

Was macht eine Traumwohnung aus? 81 Prozent aller Befragten wünschen sich eine moderne Einbauküche, gefolgt vom eigenen Garten (77 Prozent), einem Gäste-WC (77 Prozent) und einer Garage (73 Prozent).



EIGENE VIER WÄNDE

Hier bin ich Mensch, hier darf ich sein: 95 Prozent aller Bundesbürger geben an, sich bei der Wahl ihrer Einrichtung nur nach dem eigenen Geschmack und nicht nach etwaigen Moden zu richten. Zum Vergleich: Über ihre Kleidung sagten das nur gut 70 Prozent.

HEIMVORTEIL

Deutschland wohnt glücklich: Im Rahmen der Zensus-Befragung im Jahr 2011 gaben 87 Prozent aller Befragten an, mit ihrer Wohnsituation rundum zufrieden zu sein. In Sachsen und Bayern sogar noch ein wenig zufriedener. Interessant dabei: Zwischen Stadt- und Landbewohnern gab es keine signifikanten Unterschiede.

HOCHBETRIEB

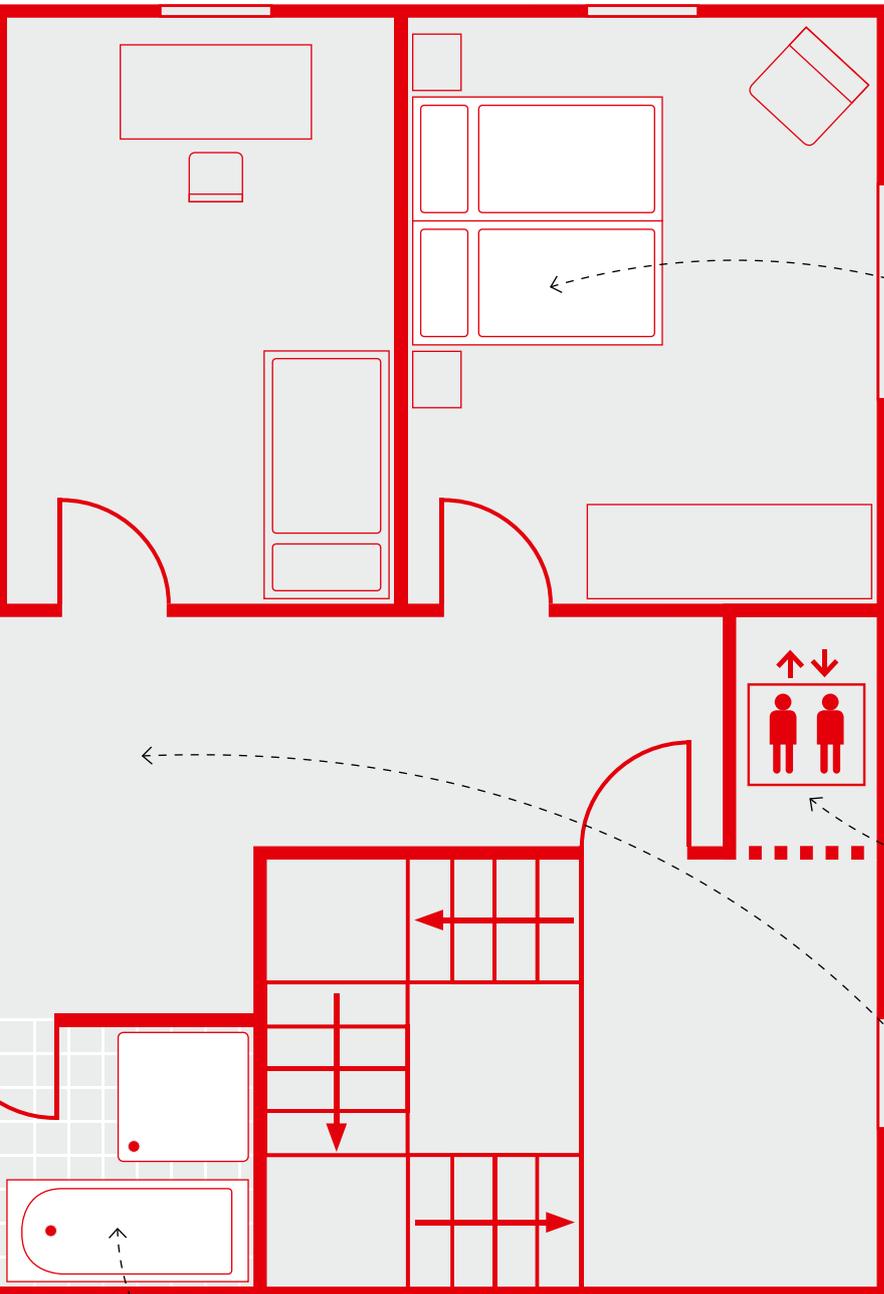
München hat mit 50,5 Prozent den höchsten Anteil an Aufzügen in Wohnhäusern. Gefolgt von Berlin (45,2 Prozent) und Freiburg (42,5 Prozent). In den neuen Bundesländern führt der Weg noch immer überproportional oft durchs Treppenhaus.

ENGER SCHNALLEN

Ob Wohnung oder Haus: In Deutschland misst eine Wohneinheit durchschnittlich 91 Quadratmeter und hat 4,4 Zimmer. Neu gebauter Wohnraum hingegen ist im Schnitt nur noch 3,2 Zimmer und rund 75 Quadratmeter groß. Auch weil dort, wo man Wohnraum braucht, die Grundstückspreise und damit die Kosten steigen.

STILLES ÖRTCHEN

In Deutschland haben 340 000 Wohnungen kein WC. In 570 000 Wohnungen kann weder geduscht noch gebadet werden. Es käme auf eine gerechtere Verteilung an: Jede dritte Wohneinheit hat nämlich zwei oder mehr Toiletten bzw. Badezimmer.





Im Netz zu Hause

Airbnb und überhaupt:
Wie das Internet schon heute
unser Wohnen verändert

In der Welt zuhause:

Portale wie Airbnb vermarkten die Utopie des authentischeren Aufenthalts.

Eine Luftmatratze. Na gut, ein Aufblasbett. Damit also hat das alles einmal angefangen. Und daher auch der Name. Airbnb. Luftmatratzen-Bed'n'Breakfast. Zwei junge Designer ohne Geld und ohne festen Job. Dazu eine zu teure Wohnung in einer Nachbarschaft, in der sich vor allem jene Menschen teure Wohnungen leisten konnten, die ihr Geld mit dem Internet verdienten. In San Francisco, gleich dahinter das Silicon Valley.

Joe Gebbia und Brian Chesky, so der Name der beiden Designer, hatten also eine Idee. Warum nicht ein paar Luftmatratzen in ihren Arbeitsraum legen und diese an den Wochenenden vermieten? Über das Internet. An einem Freitag im Oktober 2007 klingelten die ersten drei Airbnb-Touristen an einem dieser schmalen Stadthäuser von San Francisco. Keiner von ihnen hat geahnt, die Avantgarde einer buchstäblichen Bewegung zu sein. Echte Menschen übernachten bei echten Menschen.

Achteinhalb Jahre später wird der Wert des Unternehmens Airbnb auf gut 28 Milliarden Dollar geschätzt. Achteinhalb Jahre später finden sich in der Datenbank eben dieses Unternehmens rund 37 000 Übernachtungsangebote – nicht welt- oder landesweit, sondern alleine in Paris.

Aber halt! In diesem Text sind schon zwei Worte gefallen, die im Kontext von Airbnb nicht jeder gerne hört. Unternehmen und Tourist. War der Gründungsmythos von Airbnb also doch eine große, allzu coole Erzählung? Wo zunächst die große Freiheit behauptet wurde, die Welt zu Gast bei (neuen) Freunden, ging es schon bald ums große Geld. Touristen wiederum wollen all jene nicht sein, die Gebbia und Chesky mit ihrer Idee längst abgeholt haben, je nach Destination werden rund 80 Prozent aller Airbnb-Betten von Urlaubern gebucht, erst dann folgen Menschen, die für einen Job oder ein Praktikum, eine Unterkunft auf Zeit benötigen, dann erst typische Geschäftsreisende.

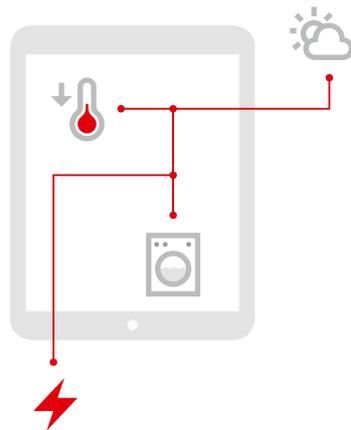
Spätmoderne Kosmopoliten, die auf der ganz Welt zu Hause sind – das ist das Bild, das der typische Airbnb-Tourist von sich selbst hat. Ein neuer Jetset, der seine Weltläufigkeit an der brüchigen Währung der Facebook-Freunde bemisst.





Im Netz einrichten

Lange galten Möbel – neben Lebensmitteln – als schwer verkäuflich im Netz. Die Leute wollten die Dinge anfassen, ihre Dimensionen begreifen. Inzwischen aber leben wir in der Augmented Reality. Das eigene Zuhause wird im Web realisiert: Foto hochladen, Sideboard hineinfügen, eindrücklich. Konsumforscher gehen davon aus, dass bereits 2025 jedes dritte Möbelstück im Netz gekauft werden wird. Doch der eigentliche Vorteil liegt nicht im Auge des Betrachters. Handel und Herstellern erspart es, zumal in teuren Innenstadtlagen, raumgreifende Ausstellungsflächen. Selbst der Autohersteller Audi ist bereits dazu übergegangen, seine Neuwagen in boutiquekleinen Showrooms digital zu visualisieren.



Das Zuhause vernetzen

Smart Home, das war eine Verheißung für die Geeks. Einfach mal aus dem Strandkorb im Urlaub zu Hause die Rollos hoch- und wieder runterfahren lassen. Oder mitten im Wald beim Winterspaziergang schon mal die Sauna anstellen. Über eine App auf dem Smartphone. Längst aber ist klar, dass etwa die Energiewende ohne das sogenannte Internet der Dinge nicht gelingen kann. So erfährt etwa die Waschmaschine aus dem digitalen Netz, wann überschüssige Energie aus dem Stromnetz effektiv in einen Vollwaschgang investiert werden sollte. Und die Heizung liest regelmäßig den Wetterbericht.

So jemand will eben nicht in einem Hotel übernachten – sondern im richtigen Leben. Diese Feststellung ist wichtig, um das Konzept von Airbnb und seine Auswirkung eben auf dieses richtige Leben zu begreifen. Denn wäre Airbnb einfach nur billiger als ein Hotel- oder Pensionsbett, würden durch Airbnb keine Wohnungen vom regulären Mietmarkt verschwinden und würden sich keine Städte oder Stadtquartiere verändern. Der Tourist, der so tut, als sei er ein Einheimischer, ist eben irgendwie auch ein Einheimischer. Beispielsweise in Berlin-Kreuzberg, wo die Zahl der angebotenen Airbnb-Wohnungen jene der tatsächlichen Mietangebote bei einer zufälligen Stichprobe während der Recherche zu diesem Text um das Achtzigfache übersteigt.

Apropos: Bereits jede 230. Wohneinheit in Berlin ist mindestens unregelmäßig bei Airbnb oder einem der inzwischen zahlreichen Mitbewerber gelistet. Weswegen Berlin, als weltweit erste Metropole, auch ein Gesetz gegen Airbnb und seine Mitbewerber erlassen hat: Seit 2016 ist es nur



Das Zuhause verorten

Landkarten und Stadtpläne sind längst in der virtuellen Welt zu Hause. Das hilft uns, uns zu orientieren, ja zu organisieren. GPS-gesteuert von A nach B. Doch diese Vermessung der Welt, allen voran Google Maps und Google Street View, ist auch eine soziale Kartografie. Wo komme ich her, was ist das für eine Nachbarschaft? Das Netz hält eine vermeintlich objektive Antwort parat. Das hilft, wenn das »Hotel mit Meerblick« doch eher hinter einer Fischfabrik liegt. Es stigmatisiert, wenn etwa ein künftiger Vermieter Rückschlüsse aus der vorherigen Adresse eines Mieters zieht. So oder so: Wir leben längst auch ganz konkret in einer virtuellen Welt.

noch erlaubt, regulär bewohnte Wohnungen über das Portal zwischen zu vermieten. Das Anmieten von Wohnraum zu diesem professionellen Zweck, tatsächlich gibt es in Berlin »Gastgeber«, die mit bis zu 40 Angeboten bei Airbnb aktiv sind, ist offiziell untersagt und soll geahndet werden.

Wer also sind die richtigen Menschen, die sich ein bisschen und Airbnb sehr reich machen? Wer teilt, oder besser gefragt, wer vermietet sein Zuhause? Vereinfacht lassen sich hier drei Gruppen ausmachen. Zunächst eine tatsächliche Sharing-Community. Menschen, die vom Konsum – oder zumindest der Verschwendung – tatsächlich enttäuscht sind. Und die ihre Wohnung vermieten, während sie selbst, natürlich auch via Airbnb, in den Urlaub fahren. Dann gibt es Menschen, die Airbnb so nutzen, wie man sich früher Hühner hinter dem Haus gehalten hat. Als Zubrot, um das eigene Leben oder zumindest die eigene Miete zu finanzieren. Und es gibt Soziologen, die nicht ohne Grund behaupten, dass Airbnb gerade in den großen



Kulturmetropolen der größte Förderer der Kunst sei – nämlich dank der Möglichkeit, Atelierräume über ihre Vermietung an Wochenendtouristen zu finanzieren. Und dann sind da noch jene, die haben aus Airbnb ein veritables Geschäftsmodell gemacht, ihr ganz persönliches Monopoly. Professionelle Hoteliers, nur dass sie eben keinem (physischem) Hotel vorstehen, sondern ein paar Dutzend Altbauwohnungen über die Szenekieze der Stadt verteilt.



- 1 **Zürich**, Schweiz
- 2 **Wien**, Österreich
- 3 **Genf**, Schweiz
- 4 **Vancouver**, Kanada
- 5 **Auckland**, Neuseeland
- 6 **Düsseldorf**, Deutschland
- 7 **München**, Deutschland
- 8 **Frankfurt**, Deutschland
- 9 **Bern**, Schweiz
- 10 **Sydney**, Australien

GLÜCKSSTADT

Städte mit Wohlfühlfaktor: Ausgerechnet das teure Zürich wird im jährlichen World Happiness Report regelmäßig als besonders lebenswerte Stadt genannt. An Vancouver schätzten die Befragten die Nähe zur Natur und die liberale Stimmung, an München das Lebensgefühl und die Jobgarantie. Als lebenswertestes Land wurde 2016 Dänemark ermittelt, gefolgt von der Schweiz und Island.

»Ich verlange von der Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Heizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.«

Der österreichische Schriftsteller Karl Kraus (1874–1936) hatte an den gestalteten Stadtraum eher pragmatische Wünsche.

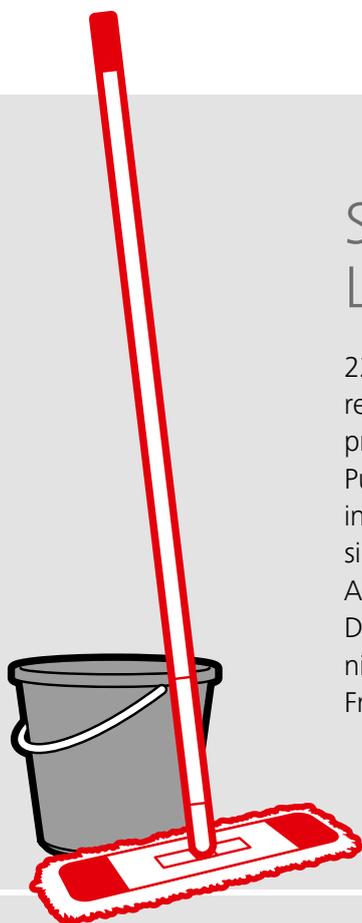


NATURFREUNDE

Felder und Wiesen und Auen – die deutschen Landschaften sind auch eine Sehnsuchtskulisse: Uns zieht es in die Natur. Zwar geben zwei von drei Bundesbürgern (67 Prozent) an, in der Nähe ihrer Freunde und Verwandten leben zu wollen. Noch wichtiger aber (85 Prozent) ist ihnen ein Wohnort im Grünen und in einer landschaftlich reizvollen Umgebung.

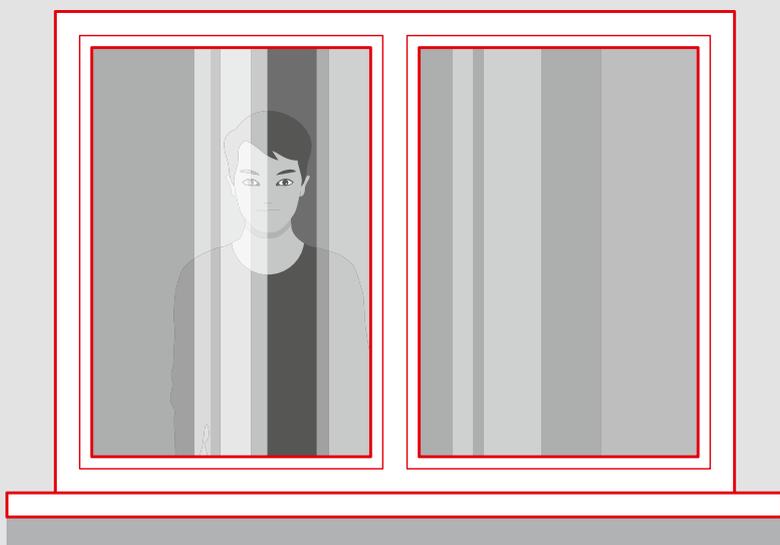
SAUBERE LÖSUNG

220 000 Tonnen Haushaltsreiniger werden hierzulande pro Jahr verkauft. 4 Millionen Putzhilfen, also ungefähr eine in jedem zehnten Haushalt, sind in Deutschland tätig. Allerdings kann sich fast ein Drittel der Deutschen gar nicht vorstellen, dass jemand Fremdes ihre Wohnung putzt.



VORHANG GEFALLEN

Die Deutschen lieben Gardinen. Hinter 80 Prozent der Fenster werden sie regelmäßig zugezogen, das ist weltweite Spitze. Dabei kommen schon unsere niederländischen Nachbarn meist ohne aus – ein Erbe des Calvinismus, der es für unsittlich hielt, etwas vor seinen Mitmenschen zu verbergen.



4 000 v. Chr.



1954



2050

DORF VS. STADT

Das Konzept der Großstadt ist bereits rund 6 000 Jahre alt, aber erst nach der Industrialisierung wurde die urbane Stadt zum zentralen Lebensraum. 1954 wohnten so erstmals mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land, 2050 werden es zwei Drittel der Weltbevölkerung sein.



Am Zug In der gleichnamigen Stadt in der Schweiz steht das momentan vielleicht cleverste Wohnhochhaus Europas: der 2015 eröffnete Park-Tower.

Gedankengebäude

Im Park-Tower sorgt myPORT für ein intelligentes Kommen und Gehen

Der Park-Tower im schweizerischen Zug ist ein Wohnhochhaus, das vielleicht weniger durch sein Äußeres besticht als vielmehr durch seine inneren Qualitäten – durch eine hier erstmals eingesetzte Technologie, die etwa Türen, Garagen und Briefkästen automatisch öffnen lässt, sobald ein Bewohner sich nähert. Und auch der Aufzug ist immer schon da.

Das höchste Gebäude des Kantons Zug ist also zugleich auch das klügste. Denn mit seinen 88 Metern Höhe bietet der Park-Tower nicht nur einen traumhaften Ausblick über den Zugersee und auf die nahen Alpen – in dem Wohnhochhaus sorgt das Verkehrsmanagementsystem The PORT Technology dafür, dass die Gebäudenutzer schnell, sicher und intuitiv ans Ziel kommen. Alles, was sie dafür brauchen, ist die Smartphone-App myPORT und eine Zugangsberechtigung. Verfügen sie über beides, öffnet sich die Schranke zur Tiefgarage automatisch, der Aufzug heißt sie willkommen und fährt sie in die richtige Etage, ohne dass ein Knopf betätigt werden muss. Schließlich öffnet sich auch die Wohnungstür wie von Zauberhand. Die Zutrittskontrolle trägt im Park-Tower keinen Bart, seinen Schlüssel trägt hier niemand am Bund.

Mehr als nur eine Smartphone-App

Bei insgesamt 100 Wohnungen und Gewerbeeinheiten auf 25 Etagen und einer Gesamtfläche von 14.200 Quadratmetern ist eine solche individuelle Zutrittskontrolle trotzdem eine komplexe Angelegenheit. Hinzu kommen rund 20 verschiedene Eigentümer, das macht es nicht einfacher. »Da ist man schnell bei 400 Zutrittsbereichen, bei denen festgelegt werden muss, wer da reindarf und wer nicht«, sagt Florian Trösch, der Projektleiter bei The PORT Technology. Apropos: »myPORT ist weniger eine Smartphone-Applikation als vielmehr eine konsequente Weiterführung der PORT-Steuerung«, so Trösch. Und als eines der wenigen Wohnhochhäuser in der Schweiz sei der Park-Tower gera-

dezu prädestiniert, die Möglichkeiten dieses Verkehrsmanagementsystems als erstes Wohngebäude auszukosten.

Mehr als nur vertikale Mobilität

Der Ausgangspunkt ist die Aufzugssteuerung. Sie ist das zentrale Nervensystem dieses vernetzten Hauses und ermöglicht nicht nur vertikale Mobilität, sondern sorgt auch für Sicherheit. Denn im Park-Tower sind die drei Aufzüge zunächst einmal der einzige Weg nach oben. Die Treppe ist vom Foyer aus nicht zugänglich. Wer also die Aufzüge kontrolliert, kontrolliert den Zutritt. Bei der Planung des Verkehrsflusses in Gebäuden sollte man aber nicht nur in der Kategorie der Vertikalität denken. Eine andere Frage ist viel grundlegender: Wie bringe ich einen Gebäudenutzer effizient, schnell, sicher und vor allem komfortabel von A nach B? Das ist der Ansatz von The PORT Technology. Der Grundgedanke: Der Personenverkehr in einem Gebäude wird effizienter, wenn die Bedürfnisse jedes individuellen Nutzers bekannt sind und zusammen optimal geplant werden.

Was sich anhört wie eine schöne Utopie, ist bereits in vielen Gebäuden der Welt Realität. Der höchste Wolkenkratzer Hongkongs, das 2010 eröffnete International Commerce Center (ICC), war eines der ersten Gebäude, in denen diese Technologie zum Einsatz kam. Nicht nur, dass die 30.000 Passagiere in diesem 484 Meter hohen Gebäude dank PORT schnell zum Ziel kommen – jährlich werden zudem 85.000 kWh Strom eingespart – allein dadurch, dass das System die Hälfte der Aufzüge in Zeiten mit wenig Verkehr stilllegt.

Um die Idee hinter The PORT Technology zu verstehen, muss man sich zunächst vergegenwärtigen, dass Aufzüge insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen oftmals das Nadelöhr in Gebäuden sind. Das große Manko von konventionellen Aufzugssteuerungen besteht



Zukunft vor Bergpanorama:

Der Park-Tower ist das höchste Gebäude im Unterland.

darin, dass die Nutzer ihr Ziel erst angeben, wenn sie bereits in der Kabine sind. Wäre dies bereits vor dem Betreten der Kabine der Fall, könnte jenen mit einem gemeinsamen Ziel derselbe Aufzug zugewiesen werden. Mit dieser Überlegung war die sogenannte Zielrufsteuerung geboren, die unter dem Namen Miconic 10 1992 von Schindler auf den Markt gebracht wurde.

Nutzer vor der Fahrt auf verschiedene Aufzüge zu verteilen, vermeidet Zwischenstopps. Alle kommen schneller ans Ziel und es wird weniger Energie verbraucht. Noch effizienter kann das System allerdings arbeiten, wenn sich die Nutzer identifizieren. Das war die Idee von Schindler ID, der zweiten Generation der Zielrufsteuerung, die 2000 eingeführt wurde. Wenn jeder Passagier über ein Identifikationsmedium – wie zum Beispiel eine Karte – verfügt, dann kann der Zutritt auch für jeden individuell geregelt werden. Das erhöht die Orientierung und Sicherheit in einem Gebäude. Von da aus war es nur ein weiterer Schritt zum Verkehrsmanagementsystem: Jeder Nutzer soll auf individuelle Weise schnell und sicher durchs Gebäude geleitet werden.

Mehr als einfach

Was das in der Realität bedeutet, kann man im Park-Tower Tag für Tag erleben. »Im simpelsten Fall hat der Bewohner eine Karte, mit der er Briefkasten, Garage, Woh-

nungstür öffnen und Aufzug fahren kann«, sagt Florian Trösch. Inzwischen nutzen jedoch die meisten Bewohner bereits die myPORT App auf ihrem Smartphone. Dadurch, dass das gesamte Gebäude mit Bluetooth ausgestattet ist, öffnen sich Türen und der Aufzug steht bereit, sobald der Bewohner mit seinem Smartphone in die Nähe kommt, gleichzeitig wird am Haupteingang die Sicherheit gegenüber herkömmlichen Systemen erhöht. Dazu wird hier ein vierstufiges System eingesetzt. Nach der Identifikation des Bewohners versendet das System einen Berechtigungsnachweis auf dessen Mobiltelefon. Erst wenn der Nutzer sich dann authentifiziert, indem er sein Telefon entsperrt, erhält er Zugang zum Gebäude. »Auf diese Weise können wir sicherstellen, dass es sich auch wirklich um die richtige Person handelt«, so Trösch.

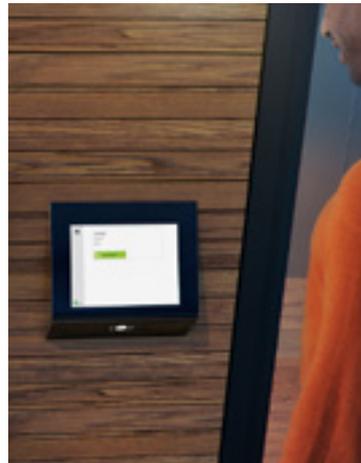
Wenn Besucher in das Gebäude möchten, benötigen sie einen Zugang. Dazu versendet der Bewohner einen sogenannten »Crazy Color Code« (CCC) an den Besucher, mit dem dieser Zugang zum Gebäude erhält. Der CCC stellt dabei eine signifikante Verbesserung gegenüber dem QR-Code dar. Er basiert auf Farben und wird so wesentlich schneller von einer Kamera gelesen. Sobald der Besucher das Gebäude betritt, wird der Einladende über die myPORT App sofort benachrichtigt. Er kann sogar via Livestream sehen, wer vor seiner Tür steht. Selbst dann, wenn er gar nicht im Gebäude ist.

**Zu Hause im Internet
der Dinge** Das Wohnen
im Park-Tower lässt sich
am iPad konfigurieren.



An der Schnittstelle

kommunikatives Wohnen,
interaktives Miteinander



Das ist der Park-Tower

Auf den ersten Blick nimmt man ihm die Extravaganz nicht einmal ab: Architektonisch nämlich – im so strengen wie klaren Raster seiner Fassade und mit dem dunklen Teint – erinnert der 88 Meter hohe Park-Tower etwa an Nachkriegsbauten des Bauhaus-Architekten Ludwig Mies van der Rohe. Wolkenkratzer, die gerade in ihrer Schlichtheit edel und gewiss auch selbstbewusst wirkten. Dabei hat es der Park-Tower in sich! 100 Wohn- und Gewerbeeinheiten auf 25 Etagen, gut 14000 Quadratmeter Nutzfläche. Dass das Hochhaus etagenweise vermarktet wurde, prägt den Park-Tower und das Neben- und Miteinander verschiedener Eigentümer – hier spielt Schindlers PORT Technologie ihre Stärke aus. Sie sorgt für ein intuitives, intelligentes Gebäudemanagement weit über die reine Aufzugsteuerung hinaus. Der Park-Tower war das erste Wohngebäude, in dem die myPORT Technologie zum Einsatz kam. Schon jetzt ist er nicht mehr das einzige.

www.park-tower.ch

Gewohnte Situationen

Diese Möbel kennt irgendwie jeder – eine Typologie

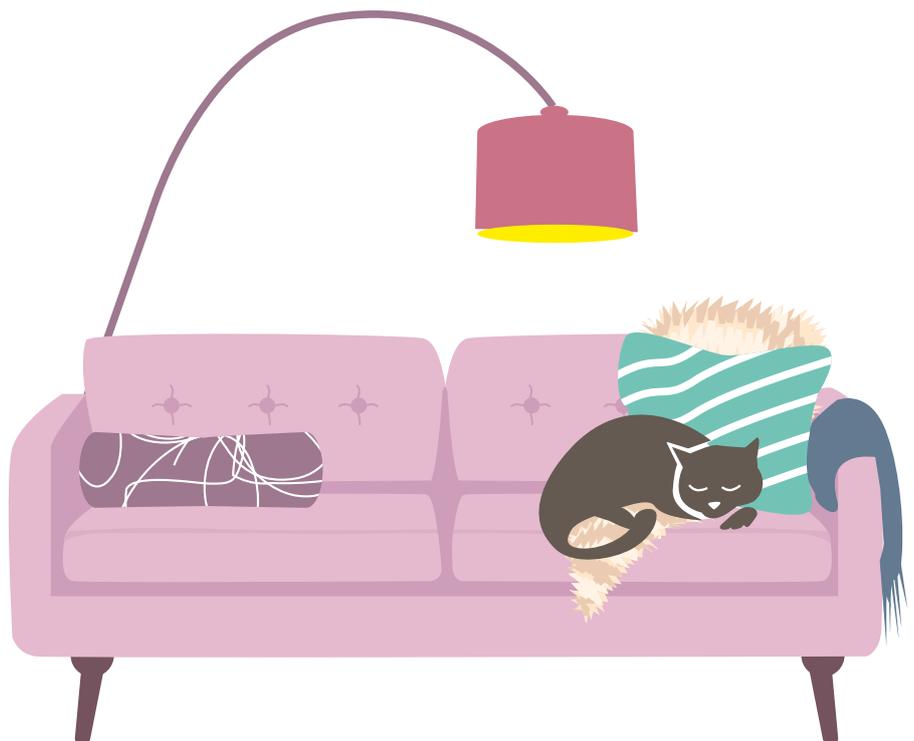


DAS MEDIENMÖBEL

Der Fernseher, so postulierten es die Wohnsoziologen der 1970er-Jahre, sei so etwas wie die Feuerstelle der Moderne. Der Ort, an dem die Hausgemeinschaft zusammenkommt, zusammensitzt. Dementsprechend lebten wir in einer Ära der Unterhaltungsmöbel. Von der Musiktruhe über den furnierten Hifi-Schrank mit den Rauchglas-Türen bis zu den Sideboards für das Flachbild-TV. Geräte und Kabel wurden immer mehr – und bald auch wieder weniger. Jetzt könnten sie ganz verschwinden. Den Fernseher trägt man heute, als Smartphone, in der Hosentasche.

DAS SOFA

Couchsurfing. Was für ein Wort. Man bleibt daheim und ist doch in der Welt zu Hause. Guckt einen Abend lang nur Fernsehen. Oder streamt ein ganzes Wochenende die neuesten amerikanischen Serien auf den Laptop. Das Sofa ist das Herz, ist der Bauch jeder Wohnung. Und wenn es tatsächlich stimmt, dass das »home« ein »castle« ist, dann ist das Sofa der Thron.



DIE SCHLEUSE

Die Garderobe ist eigentlich kein Möbel. Viel eher ist sie ein Ritual: den Tag abstreifen – eine Schleuse zwischen drinnen und draußen. Zumal in einer Wohnkultur wie der Deutschen, die diesen Übergang so sehr zelebriert. Wir würden nie, wie etwa die Amerikaner, gleich mit der Tür ins Haus beziehungsweise ins Wohnzimmer fallen. Wir machen erst mal an der Garderobe halt.



DER KLAMOTTENSTUHL

Er steht in jedem Schlafzimmer. Und erfüllt in keinem seine Funktion. Schließlich ist der Stuhl ja ein Sitzmöbel. Dieser hier ist eine Kommode. Ach was, ein Kleiderschrank. Nur ohne Türen. Und ohne jedwedes Ordnungssystem. Vielmehr landet auf dem Kleiderstuhl all das, was wir gerade eben noch am Körper getragen haben. Und gestern. Und vor drei Tagen. Aber andererseits: Wer braucht in einem Schlaf-, also Liegezimmer, denn auch eine Sitzgelegenheit?



DER ALLESTISCH

Autos werden wieder kleiner. Zumal in den urbanen Ballungsräumen. Der Esstisch aber, der legt sich mächtig ins Zeug. Bis zu drei Meter lang steht er im Möbelhaus und erzählt den Mythos der großen Tischgesellschaft. Kochen für die Freunde – und zwar jedes Wochenende. Dabei ist die Wahrheit dann doch eine andere: Der moderne Tisch ist das simpelste aller möglichen Multifunktionsmöbel. Schreiben, Spielen, Essen, Stapeln, Sortieren: Alles passiert zu Tisch. Und da ist es schon wohnlich, wenn zwischen dem Sonntagsessen und dem Quittungsstapel für die Steuererklärung ein wenig Raum bleibt.

Stadt anders aufziehen

Die urbanen Utopien des Max Schwitalla



Max Schwitalla war überall dort, wo die Stadt in diesen Tagen ein Thema ist. Er hat in China gearbeitet, war planender Architekt bei Graft und bei Rem Koolhaas. Große, großartige Architekturbüros mit kühnen Ideen. Dann hat Schwitalla, Jahrgang 1980, beschlossen, das mit den kühnen Ideen künftig noch wörtlicher zu nehmen. Sein Studio Schwitalla ist in diesem Sinne mehr Thinktank denn klassisches Architekturbüro. Mit Paul Friedli, bei der Schindler AG zuständig für die kühnen Ideen, hatte er früh einen neugierigen Partner, einen Mentor gefunden.

Eigentlich hatte das schon während des Studiums an der ETH Zürich angefangen. Eine aus den gewohnten Bahnen ausbrechende Mobilitätsutopie hatte Friedlis Neugier geweckt: Schwitalla fusionierte die U-Bahn und den Aufzug – als eine Art urbane Achterbahn, deren Kabinen an Teleskopgelenken gelagert sowohl in die Weite als auch in die Höhe reisen. Upway, so der Name dieser aufstrebenden Idee. Das vor vier Jahren gegründete Studio Schwitalla hat sich

nun die Zukunft der Städte zum Thema gemacht. Und damit, so Max Schwitalla, die Zukunft des Wohnens, ja der menschlichen Existenz: »Wir stehen nun mal am Beginn einer epochalen Urbanisierung. In nächster Zukunft werden zwei Drittel der Menschheit in Städten, ja in sehr großen Städten wohnen. Es wird schlichtweg so sein, dass wir verdichtet wohnen müssen – aber ich sehe die Verdichtung als große Chance.« Der Architekt spricht's und verweist lustvoll auf die kühnen Großstadtutopien der 1960er-Jahre. Visionen, die nicht realisiert worden sind, weil die Zeit noch nicht reif dafür war. Noch gab es genug Platz für die Vorstadtsiedlungen auf der grünen Wiese.

Langsam aber wird, überall auf der Welt, der Stadtraum knapp. Und so entsteht Raum für neue Diskussionen. Der Fahrrad- und Skateboardfahrer Schwitalla stellt gleich einmal das Auto zur Disposition, zumindest den Besitz eines eigenen Pkws – und plant schon mit den Flächen, die entstehen, »wenn der innerstädtische Parkraum obsolet wird, weil es



Plant schon mal die autonome Zukunft
Architekt Max Schwitalla



autonome Carsharing-Angebote gibt und sowieso alle Fahrrad oder E-Bike fahren».

Die Stadt ganz anders denken: In Schwitallas Büro – einem ostmodernen Plattenbauerdgeschoss in der Leipziger Straße in Berlin – hängen diese Visionen an den Wänden. Die **Spiral Town**: beispielsweise, eine sich nach oben windende, naturgrüne Spirale, von der die Hochhäuser wie Bienenstöcke in die Tiefe ragen. Oder das **V-Village**, eine Hochhauskulptur, schmal im Fundament und weit ausladend in den oberen Etagen. Daher ihr Name: eine Silhouette wie ein V. Das Urban Shelf schließlich, eine Art Gebäuderegal, in das verschiedene Nutzungen flexibel »hineingeräumt« werden können, verschiebt die Grenzen zwischen privaten und öffentlichen Räumen.

Immer geht es Max Schwitalla um die Quadratur des Kreises: Seine Entwürfe, er selbst nennt sie architektonische Theoreme, sollen Stadtraum erzeugen, anstatt ihn zu verbrauchen. Zwei Dinge sollen sich nach seiner Meinung grundlegend ändern. Zum einen müsse die Grenze zwischen horizontaler Stadt- und vertikaler Gebäudeplanung aufgehoben werden. Seine Entwürfe spielen deshalb mit den Ebenen und Dimensionen. »Zwischen den Stadtplanern und Architekten plädiere ich deshalb für eine neue Instanz: den Quartiersplaner.« Zum anderen sei das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Raum neu zu

verhandeln. »Wir stehen am Beginn einer Sharing Economy. Wir werden künftig nicht nur Autos, sondern auch den Wohnraum – oder Teile davon – teilen.«

Was Schindler damit zu tun hat? Max Schwitalla verweist auf die PORT Technologie, die es ermöglicht, diese zukunftsfähigen Räume intelligent und intuitiv zu organisieren. »Wenn wir in einem Gebäude etwa gemeinschaftlich genutzte Räume haben, Gästeapartments, Werkstätten oder Freizeitflächen, könnte myPORT diese dem jeweils temporären Benutzer intuitiv zuweisen.« Ein Unternehmen wie Schindler wird künftig zum ganzheitlichen, intelligenten Mobilitätsanbieter. Und die PORT Technologie »sozusagen ein Google Maps für Indoor-Anwendungen«.

In Tübingen wird Max Schwitalla jetzt übrigens doch ein Gebäude bauen. Ein Flüchtlingsheim, ein Investor ist bereits gefunden und auch die Stadt steht hinter dem Entwurf: ein Stahlbetonskelett ähnlich einem Parkhaus, in das, in Lehmbauweise, die einzelnen Wohnungen hineingebaut werden. Letztere sollen die Geflüchteten teilweise in Eigenleistung bauen. Eine soziale Wohnkulptur, die, so Max Schwitalla, »Wissenstransfer mit den Geflüchteten schafft und am Ende sogar noch gut aussieht«.

Ein schönes Schlusswort von einem, der die Fragen nach der Stadt von morgen gerade kühn und lustvoll zu Ende denkt.

TYPISCH DEUTSCH

Die Werbeagentur Jung von Matt hat die DNA unserer Wohnzimmer entschlüsselt. Ergebnis ihrer landesweiten Analyse: Wir Deutschen wohnen mit Schrankwänden, Sofalandschaften – und Deckenflutern.



DIE WANNE IST VOLL

Im Laufe ihrer Geschichte war sie von unterschiedlichster Gestalt, vom hölzernen Waschzuber bis zur zentnerschweren Keramik der Gründerzeit. 1906 aber fertigte das Rankewerk in Brühl die ersten Badewannen aus emailliertem Stahl. Inzwischen mag man es im Bad auch weniger eisern: Moderne Wannen sind aus Silikon.

FERTIGHAUS

Satteldach, eine Gaube, zwei Etagen, 113 Quadratmeter Wohnfläche: Das »Deutsche Architektenblatt« hat das Fertighaus Flair 113 unlängst als »Haus ohne Eigenschaften« titulierte. Eine Eigenschaft hat das ab 150 000 Euro teure Eigenheim aber mindestens: Erfolg. Rund 7 500 Mal wurde es landauf, landab bisher gebaut.



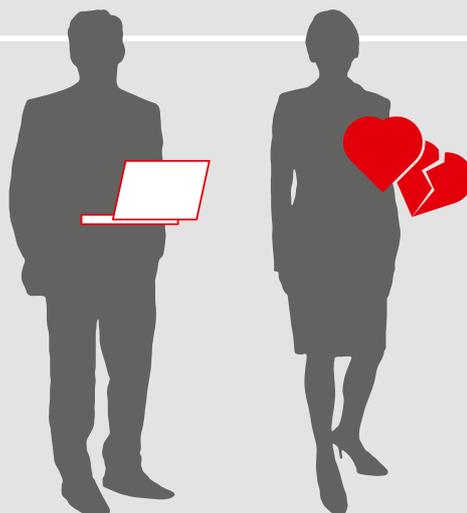


UM DIE WELT

5,5 Millionen Haushalte (das entspricht 9,3 Millionen Menschen) ziehen jährlich innerhalb Deutschlands um. Oder anders gesagt: Die Deutschen ziehen pro Jahr rund 12 000 Mal um die Erde.

EHER FRÜH ALS SPÄT

... zieht ein Bundesbürger im Durchschnitt um. Allerdings sind die heute 80-Jährigen im Schnitt nur gut drei Mal umgezogen, während ein heute 30-Jähriger dieses Soll bereits erreicht hat. Die Gesellschaft wird also mobiler.

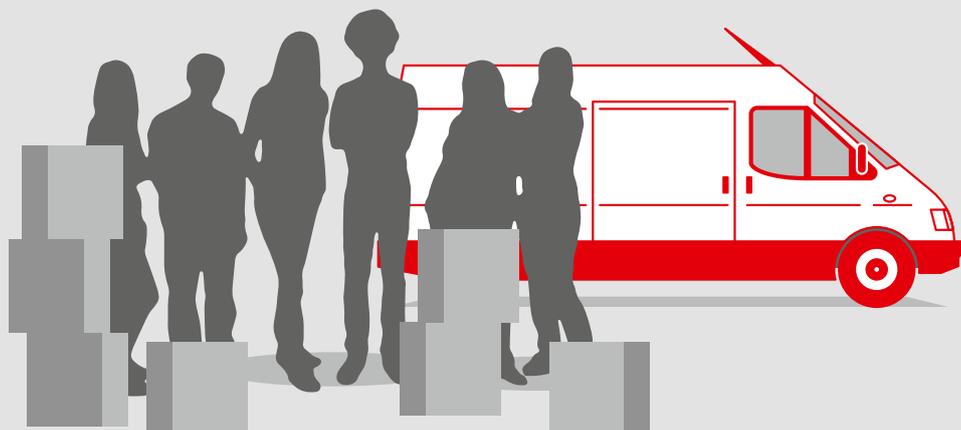


GELD ODER LIEBE

Gründe für einen Wohnungswechsel gibt es viele. Und dennoch scheinen sie nach den Geschlechtern sortiert zu sein: Männer packen vor allem für den Job die Kisten und Koffer – Frauen der Liebe wegen.

GELD GESPART

Die Deutschen sind ein Volk der Selbstermacher, mindestens auf den Umzug trifft das zu. Nur für jeden fünften Wohnungswechsel wird ein professionelles Unternehmen engagiert.





Istanbul Grand Airport Auf Schindler vertraut

Mit insgesamt 648 Anlagen wird Schindler auf dem größten Flughafen der Welt für Bewegung sorgen. Der Istanbul Grand Airport hat Schindler als Hauptlieferanten für Aufzüge und Fahrtreppen am neuen internationalen Flughafen in Istanbul gewählt, der bereits 2018 fertiggestellt werden soll. Der Auftrag für den neuen Flughafen umfasst die Lieferung, Installation und Wartung von 306 Aufzügen, 159 Fahrtreppen sowie 183 Fahrsteigen. Der Istanbul Grand Airport wird von mehr als 150 Airlines genutzt werden, die wiederum über 350 Destinationen anfliegen. Es wird ein jährliches Passagieraufkommen von rund 200 Millionen erwartet.

www.igairport.com/en

Innovation Hub Netz in die Zukunft

Schindler Deutschland wird seine Firmenzentrale in Berlin bis zum Jahr 2020 umbauen. Dazu hat der Schindler Konzern eine Investitionssumme von 44 Millionen Euro bereitgestellt. Der Standort in Berlin Alt-Mariendorf soll ausgebaut werden und um ein »Innovation Hub« für alle Themen rund um die Digitalisierung ergänzt werden. Im Kern geht es darum, digitale Services für Aufzüge und Fahrtreppen anzubieten. Bereits jetzt ist es möglich, Probleme an Aufzügen vorausschauend zu identifizieren, analysieren und zu beheben – vorausgesetzt, die Anlagen liefern Daten über das Internet.

www.schindler.de



Weniger ist mehr Schindler 3300 ohne Dachaufbau



Dafür ist Platz, wo eigentlich kein Platz mehr ist: Die neue Version des Schindler 3300, des meistverkauften Schindler Aufzugs, benötigt dank einer Schachtkopfhöhe von nur 2,42 Metern keinen gesonderten Dachaufbau mehr. Für Planer, Architekten und Bauherren bedeutet das weniger baulichen Aufwand und mehr Freiheit bei der Dachgestaltung. Zudem erfüllt das Aufzugsmodell bereits jetzt die Anforderungen der ab September 2017 verbindlichen Aufzugsnorm EN 81-20/50. Die ebene Dachfläche wiederum kann effizient genutzt werden: für eine extensive Begrünung oder auch eine Solaranlage. Auch bei einer späteren Aufstockung des Gebäudes sind keine Dachaufbauten mehr im Weg.

www.schindler3300.de

Herausgeber

Schindler Deutschland AG & Co. KG
Brand & Communication
Schindler-Platz
12105 Berlin
Telefon (030) 7029-0
Telefax (030) 7029-2406

marketing@de.schindler.com
www.schindler.de

Verantwortlich

Birgit Dirks (V. i. S. d. P.)
birgit.dirks@de.schindler.com

Redaktion

Jan Steeger
jan.steeger@de.schindler.com
Clemens Niedenthal, Raufeld Medien

Art Direction & Gestaltung

Daniel Krüger (CD), Raufeld Medien
Lotte Rosa Buchholz (AD), Raufeld Medien

Druck

Kauffeldt GmbH & Co. KG, Ahrensburg

Bildnachweis

Schindler Deutschland (S. 3, 20–21, 36–39, 46),
Gerd Metzner (Titel, S. 48), Reuters/Jorge
Silva (S. 4–5), Getty Images/Maciej Noskowski
(S. 6–7), Philip Kistner (S. 8–9), RENOLIT SE/
Johannes C. Hüscher (S. 10–11), MIR (S. 12),
Arwed Messmer/Hoyer Architekten Berlin
(S. 13), Fotolia/Starpics (S. 14–15), Gerry Nitsch
(S. 16), Wikimedia/Wikifrits (S. 19), Harry
Schnitger (S. 24–27), Fotolia/Photographie.eu
(S. 30–33), Fotolia/Sergey Nivens (S. 30),
Fotolia/Africa Studio (S. 30), Fotolia/bevis-
photo (S. 30), Fotolia/ryanking999 (S. 30),
Fotolia/drubig-photo (S. 31), Fotolia/Alena
Ozerova (S. 32), Fotolia/nd3000 (S. 33), Fotolia/
bernardbodo (S. 33), Studio Schwitalla (S. 42, 43),
Valeria Petkova (S. 43)
Illustrationen: Florian Hauer (22–23, 34–35,
44–45), Kathrin Fleischmann (S. 10–15, 28–29),
Juliana Hesse (S. 40–41)

Erscheinungsdatum

Dezember 2016

Heftbestellung

Abonnement und Hefte bestellen unter
<http://tinyurl.com/schindlermagazin>

 facebook.com/schindlerdeutschland

 tinyurl.com/googleplusSchindlerDE

 instagram.com/schindler_de

 twitter.de/SchindlerDE

 youtube.com/SchindlerDeutschland

