

VM Bjerget

80 Wohnungen auf einem Parkhaus in Kopenhagen: BIG Bjarke Ingels Group
Kritik: Nils Ballhausen Fotos: Jens Markus Lindhe

Das V- und das M-Haus und der VM-Berg stehen zwischen Hochbahn und Einfamilienhausteppich. Die sechs Parkgeschosse sind mit Aluminium-Elementen umhüllt, die nach einem gerasterten Foto der Mount-Everest-Berggruppe perforiert sind. Die Fassade der abgetreppten Wohngeschosse besteht aus Aluminium-Verbundplatten.

Luftbild und Fassadendetail:
Architekten

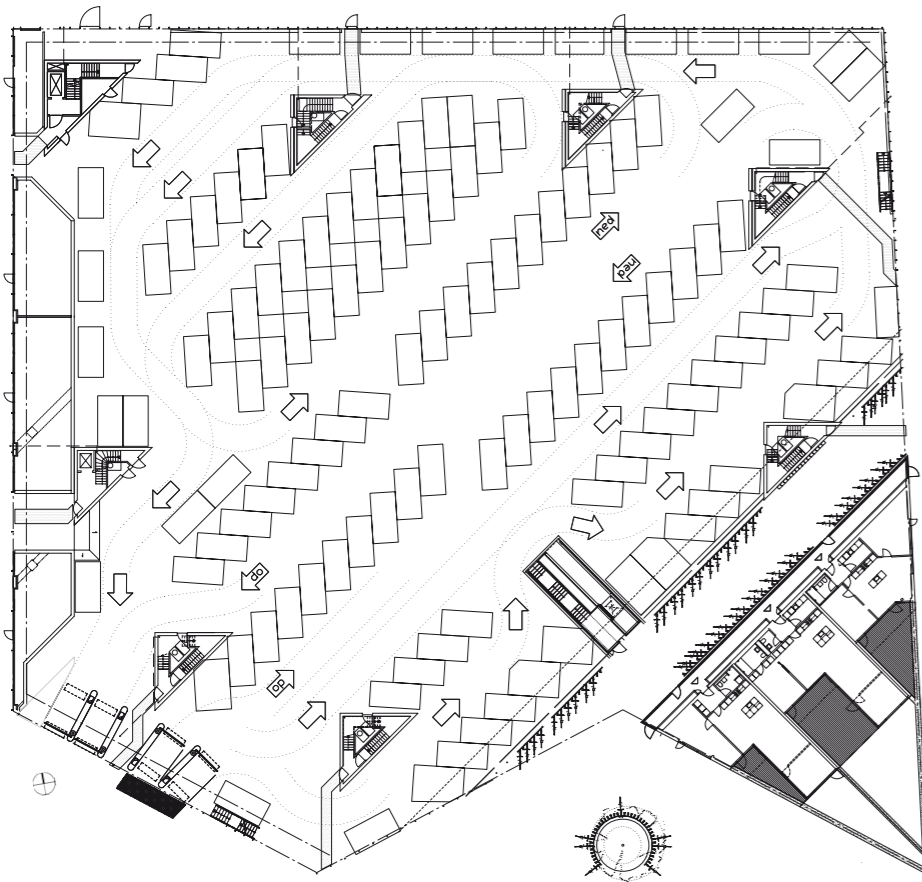
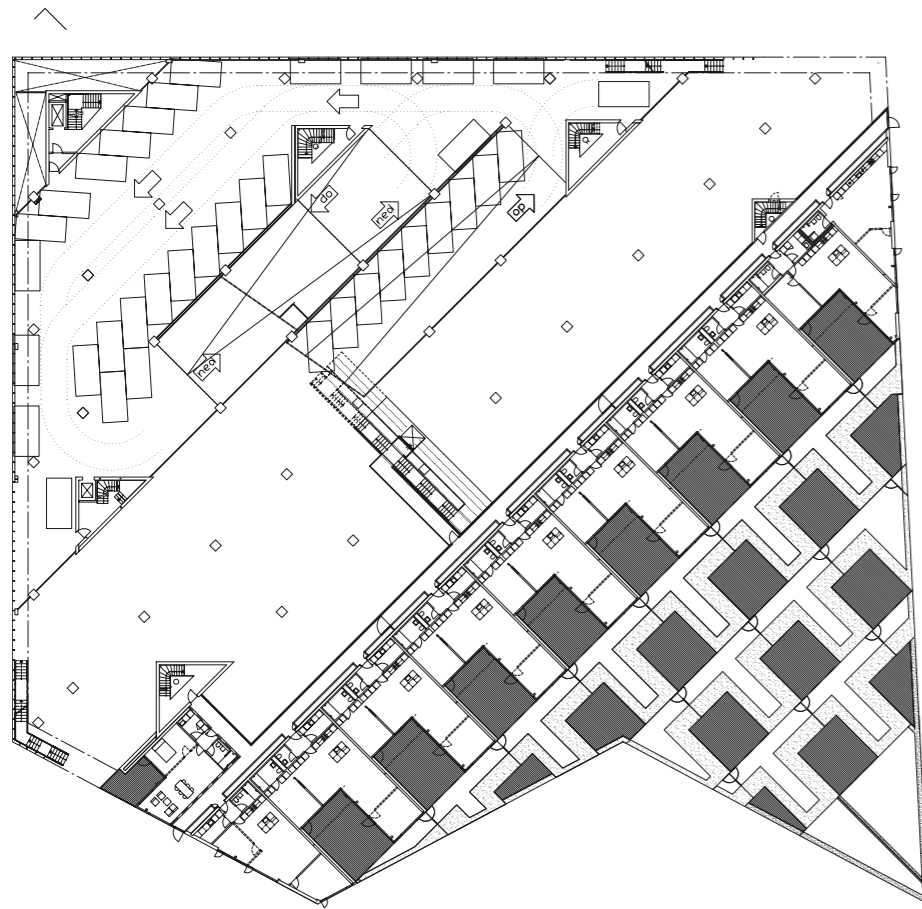
Ørestad City, auf halber Strecke zwischen dem Flughafen Kastrup und dem Stadtzentrum von Kopenhagen gelegen, soll einmal das Zentrum der Öresundregion werden. Seit Beginn des Jahrtausends wird an dieser Neustadt gebaut (Heft 12.2001), die trotz Metrolinie, einiger Firmenzentralen und zehngeschossiger Wohnblocks noch lange nicht als urban, im traditionellen Sinne, zu bezeichnen ist. Das Straßenleben findet in erster Linie unter dem Dach von „Field’s“ statt, angeblich Skandinaviens größtes Einkaufszentrum und werktags bis 20 Uhr geöffnet. Doch auch danach pendeln die fahrerlosen Züge noch trotziger weiter im schnellen Takt über den Viadukt, denn Ørestad ist Versprechen und Behauptung zugleich, auch wenn die Nebenstraßen nach Realisten wie Ove Arup und Kay Fisker benannt sind.

Man kann heute konstatieren, dass alle Bewohner von Ørestad-City solide und wetterfest untergebracht sind. Der Kopenhagener Wohnungsmarkt ist seit Jahren überhitzt, für die Kommune geht es hier um Entlastung, und für die Investoren rentiert sich der Wohnungsbau noch, wenn er architektonisches Mittelmaß bietet. Umso überraschender, wenn Bauten aus der Reihe tanzen. Vor zwei Jahren wurden das V- und das

M-Haus fertig gestellt (Heft 27.2006), zwei nach ihrer Grundform benannte Wohnungsbauten der Architekten Julien de Smedt und Bjarke Ingels, die sich über ihrem ersten großen Bauvorhaben entzweit haben. Nördlich davon entstand nun der dritte Bauabschnitt für denselben Bauherrn, allerdings unter der Regie der Bjarke Ingels Group. Er heißt VM Bjerget, der dem V und dem M zugehörige Berg; es ging also auch dem Namen nach in eine neue Dimension.

Die Entwicklungsgesellschaft By & Havn, zuständig für die Infrastruktur in Ørestad, hatte an dieser Stelle ein öffentliches Parkhaus mit 480 Stellplätzen vorgesehen, das dem Investor dadurch schmackhaft gemacht werden sollte, dass auf demselben Grundstück auch noch eine Wohnbebauung erlaubt war. Anstatt stur das eine neben das andere zu stellen, schlugen die Architekten vor, beide Typologien miteinander zu verschmelzen, also das Parkhaus als Basis für die Wohnungen zu benutzen. Entstanden ist ein erstaunlicher Bastard aus Parkpalette und Einfamilienhaus. Die Kreuzung dieser beiden Formen mag auf den ersten Blick wie ein billiger Gag wirken, an dieser Stelle liegt ihr jedoch eine nachvollziehbare städtebauliche Logik zugrunde: Östlich des Grundstücks schließt

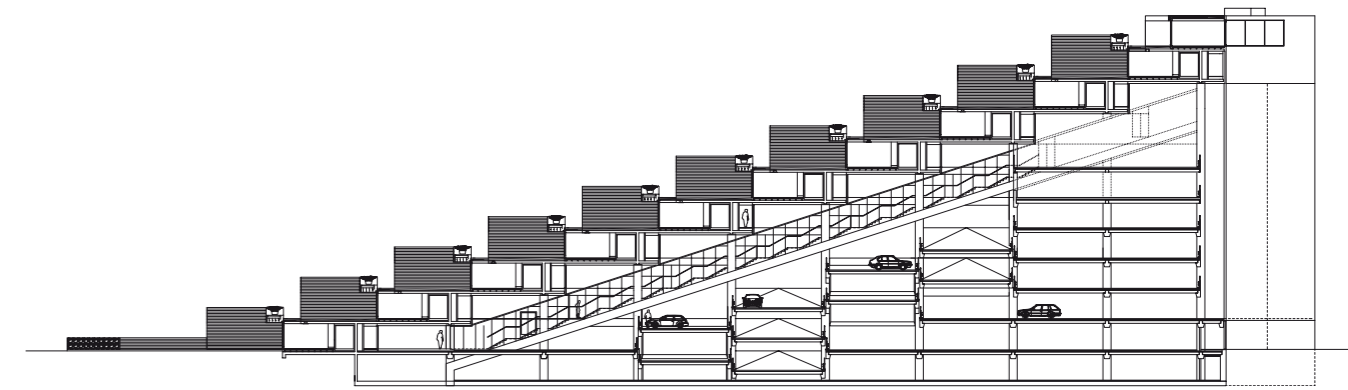


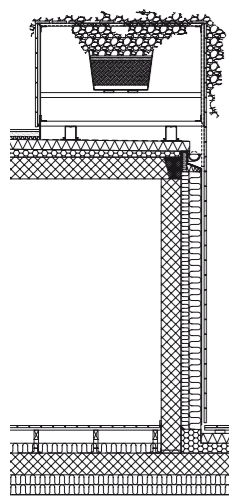


Jedes Wohngeschoss erhielt eine eigene Leitfarbe; über die verglasten Korridore bleiben die Parkplätze im Blick. Von hier führen Stege zur offenen Treppe und zum Schräg-

aufzug, mit dem der Raum durchquert wird.

Grundrisse EG und 3. OG sowie Schnitt im Maßstab 1:750





der flächige Vorort Tårnby an, dessen wie mit dem Lineal gezogene Gemeindegrenze auch für die Metrotrasse maßgeblich war. Die suburbane Kleinteiligkeit von Tårnby und die Stadtvision von Ørestad treffen hier wie in einer Montage zusammen. Sie bilden einen derart starken Kontrast, dass es flimmert. Was früher äußerster Stadtrand war, liegt heute in zweiter Reihe, aus der ehemaligen Rückseite ist eine sich hinter hohen Hecken verbergende Front geworden. Das Thema der Umkehrung klingt auch im „VM-Berg“ immer wieder an. Das artifizielle Zusammenspannen von Park- und Wohnhaus lässt sich aber – im Maßstab des Gebäudes betrachtet – auch als Reflexion über das Stadtbauprogramm Ørestad verstehen, bei dem die Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die Hochbauten war und bereits funktionierte, bevor die ersten Baugruben ausgehoben wurden. Analog dazu hebt dieses Gehäuse das Thema Wohnen mit Hilfe des ruhenden Individualverkehrs auf eine andere Ebene, und zwar nicht nur räumlich, sondern auch inhaltlich.

Die Architekten gingen, wohl zu Recht, davon aus, dass das Einfamilienhaus den meisten Menschen als Ideal gilt. Der größte Vorteil gegenüber der Geschosswohnung besteht dabei in einem zugeordneten Garten, der eigentlich selten unter 100 Quadratmeter groß ist. Wer Wohnungen stapeln und mit einem vergleichbar geräumigen Außenbereich ausstatten will, gelangt unweigerlich zur Typologie des Terrassenhauses. Die von der großen Grundfläche ermöglichte flache Abtreppung des Baukörpers nach Südosten war hier aber auch deswegen angezeigt, weil sonst die Aussicht aus dem M-Haus beeinträchtigt gewesen wäre. Tatsächlich verfügen die meisten der achtzig Apartments über Terrassen, die im Durchschnitt genauso groß sind wie die Wohnfläche. Durch die Vor- und Rücksprünge des Baukörpers sind diese Bereiche sichtgeschützt; exponierter liegt der „Garten“ genannte Stich, der sich über das

Dach der jeweils darunter liegenden Wohnung vorstreckt. Hier wurde die Brüstung rundum tief genug ausgeführt, um Blicke von Nachbarn auszuschließen. Unter der Teakholzbeplankung sind Pflanztröge verborgen, aus denen Efeu, Clematis und Geißblatt wachsen, automatisch bewässert aus einem zentralen Regenwassertank. Es geht also gar nicht um individuelle Dachgärtnerei, sondern um das einheitliche Gesamtbild, das schon bald eine begrünte Oberfläche vorsieht. Betrachtet man die Grundrisse, wird deutlich, dass mit diesem Wohnungstyp vor allem Käufer angesprochen sein dürften, für die ein Zusammenleben mit mehreren Kindern entweder nicht mehr oder noch nicht in Frage kommt – oder die Nachwuchs grundsätzlich ablehnen. Der mittlere Quadratmeterpreis wird mit 5200 Euro beziffert. Dafür erhält man einen auf das Notwendigste reduzierten, somit skandinavischen Luxus: Einbauküche, Eichenparkett, Fußbodenheizung, Glasschiebetüren. Doch der *unique selling point* für die insgesamt 10.000 Quadratmeter Wohnfläche ist das Gebäudekonzept.

Zur geschossweisen Erschließung der Wohnungen gehört neben einer Stahltreppe auch ein Schrägaufzug, der, schon weil er ein Schweizer Fabrikat ist, in das Bergthema passt. In gemächlicher Fahrt unterquert man die verglasten, regenbogenfarbenen vertäfelten Erschließungsgänge der Wohnungen und blickt dabei hinunter auf die parkenden Autos. Dieser teilweise bis zu 16 Meter hohe Raum, in dem die Autos in Serpentinaffen fahren, bricht allein wegen seiner Weite mit gewohnten Vorstellungen von einem Parkhaus. Auch neugierige Fußgänger können hier einen Blick hineinwerfen, weil die Grenze zwischen öffentlichem und privatem Raum weiter oben liegt. Die Fluchttreppe der Parkgeschosse, die am äußeren Rand des Gebäudes entlang bis hinauf in das 6. Obergeschoss und über Eck wieder hinunterführt, wurde vom Bauherrn bereits „die Architektentreppe“ getauft.

Architekten

BIG Bjarke Ingels Group,
Kopenhagen

Projektarchitekt

Jakob Lange

Projektleiter

Finn Nørkjær

Projektmanager

Jan Borgstrøm

Bauleitung

Henrick Poulsen

Mitarbeiter

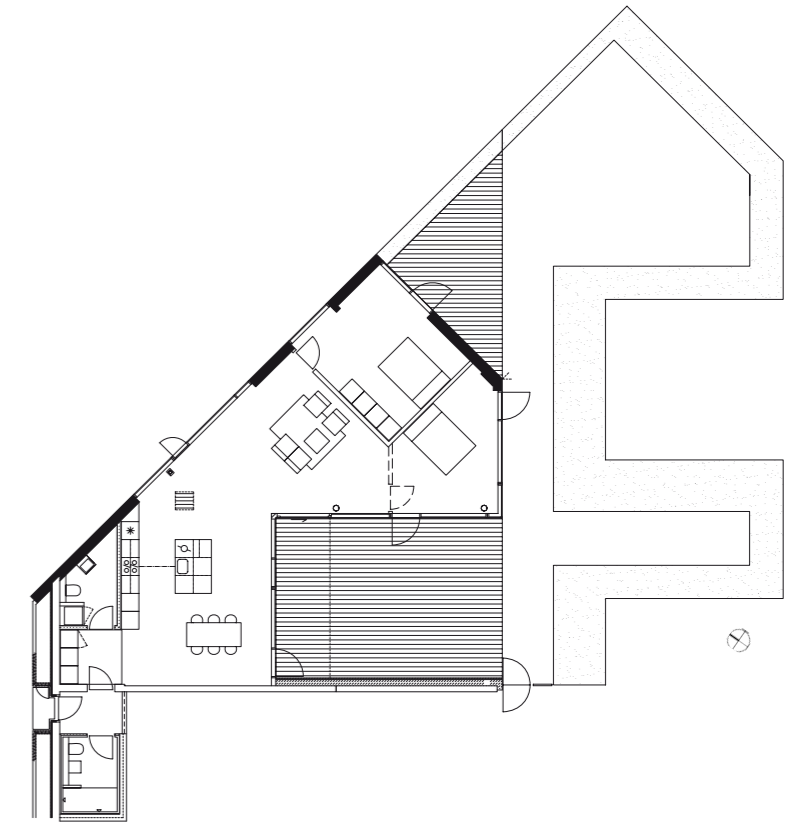
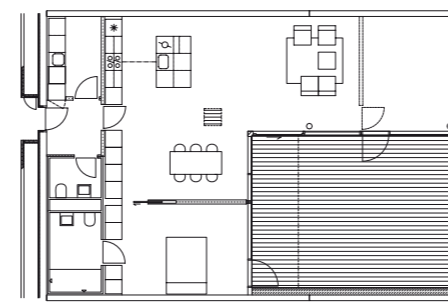
Annette Jensen, Dariusz Bojarski, Dennis Rasmussen, Eva Hviid-Nielsen, Joao Vieira Costa, Jørn Jensen, Karsten V. Vestergaard, Karsten Hammer Hansen, Leon Rost, Louise Steffensen, Malte Rosenquist, Mia Frederiksen, Ole Elkjær-Larsen, Ole Nannberg, Roberto Rosales Salazar, Rong Bin, Sophus Søbye, Søren Lambertsen, Wataru Tanaka

Tragwerksplanung

Moe & Brødsgaard, Rødovre

Bauherr

Høpfner A/S, Danish Oil Company A/S, Kopenhagen



Das Gebäude sechs Wochen vor der Fertigstellung: die unteren Wohnungen sind bezogen, an der Spitze wird noch gebaut.

Linke Seite: der Blick hinab in Richtung Tårnby

Wohnungsgrundrisse im Maßstab 1:250, Detail 1:75