



©wagner-charles

Luxodrome

Konzept und Entwurf eines Velodromes der nächsten Generation

Wagner Charles, Technische Universität Wien

Als ich mir Gedanken gemacht habe, zu welchem Thema ich meine Abschlussarbeit verfassen will, bin ich sehr schnell auf ein Velodrom gekommen.

In meinem Heimatland Luxemburg herrscht eine sehr große Begeisterung dem Radsport gegenüber. Aus diesem Grund wurde jetzt in Luxemburg beschlossen, ein Velodrom zu bauen. Ich habe dies für mich als eine perfekte Einladung angesehen, meine Masterarbeit über ein Velodrom zu verfassen, anfangs noch mit dem Gedanken, es so zu entwerfen, dass es für eine Realisierung bereit sein könnte. Jedoch muss angemerkt werden, dass ich den Realisierungsgedanken sehr schnell verdrängt habe und mich auf einen innovativeren Weg fokussierte.

Neues Ziel ist es, den BahnradSPORT weiterzuentwickeln, sodass er nicht nur den momentanen Anforderungen eines modernen Velodroms entspricht, sondern ganz neue Möglichkeiten zur Verfügung stellt. Das Gefühl von Freiheit, das man beim Straßenrennfahren hat, und die Emotionen bzw. die Nähe zu den Sportlern, die man bei großen Straßenrennen erlebt, sollen ebenfalls im Velodrom spürbar werden.

Die drei Lösungsansätze

Auf den ersten Blick gilt es, die Form des Velodroms von einer sehr simplen Form in eine hochkomplexe Form umzuwandeln. Dies kann und soll jedoch nicht Sinn und Zweck sein, wenn man vorhat, etwas zu verbessern.

Ausgegangen von der bisherigen Form des Velodroms habe ich in erster Linie versucht, die Bahn für die Sportler interessanter zu gestalten. Hierbei habe ich versucht, die Athleten nicht wie bisher nur in eine Richtung, also immer nur gegen den Uhrzeiger fahren zu lassen, sondern auch Richtungswechsel mit in den Streckenverlauf einzubauen. Dies habe folgendermaßen gelöst, indem ich aus der Form einer „Null“ einen achtförmigen Bahnverlauf gestaltete. Dies bedeutet also, dass die Fahrer über eine Brücke fahren müssen. Auf den ersten Blick kann man von einer deutlichen Verbesserung sprechen, die Bahn ist interessanter. Jedoch ist sie nicht flexibler, im Gegenteil, sie ist unflexibler, da die Mindestgröße der Bahn bedeutend ansteigt, da sonst die Neigungswinkel, um über die Brücke zu kommen, so hoch ansteigen, dass man das Gefühl bekommt, die Fahrer fahren nur bergauf. Dies bedeutet also, dass es nicht möglich ist, eine Bahn kürzer als 250 m lang bauen zu können, um angenehme Steigungsverhältnisse zu ermöglichen. Hinzu kommt, dass dieser Lösungsvorschlag eine multifunktionale Nutzung des Gebäudes nicht mehr erlaubt.

Diese Idee war jedoch sehr inspirierend und hat sehr viel über den definitiven Lösungsvorschlag verraten. Dieser ist eine Mischung aus einer traditionellen Bahn und einer achtförmigen Bahn. Gelingen ist mir dies, indem ich zwei traditionelle Bahnen miteinander verbinde. Dies birgt fast nur Vorteile in sich, so ist sie flexibler, die Zuschauer sind näher am Geschehen und der Komplex ist weiterhin multifunktional nutzbar.

Campus Masters Wettbewerb

73 Januar / Februar 2013

Facts

Hochschule:
Technische Universität Wien

Lehrstuhl:
Manfred Berthold prof arch DI Dr

Präsentation:
24.04.2012

Rubrik:
Freizeit- und Sportbauten

Software:
digitale Modellierung: Rhino
Renderings: V-Ray und später in Photoshop
bearbeitet
Pläne: AutoCAD
Diagramme: Illustratore

Weitersagen

Ergebnis erfahren

















