

# Präsentation des Geschäftskomplexes PrJSC „Zentrum für Europäische Integration“

## Raum für Geschäftsentwicklung mit Potenzial

Komplex mit Büro- und Lagerflächen  
in günstiger Lage am Stadtrand von Lwiw



QR-Code scannen, um zur Website zu gelangen

# Inhalt

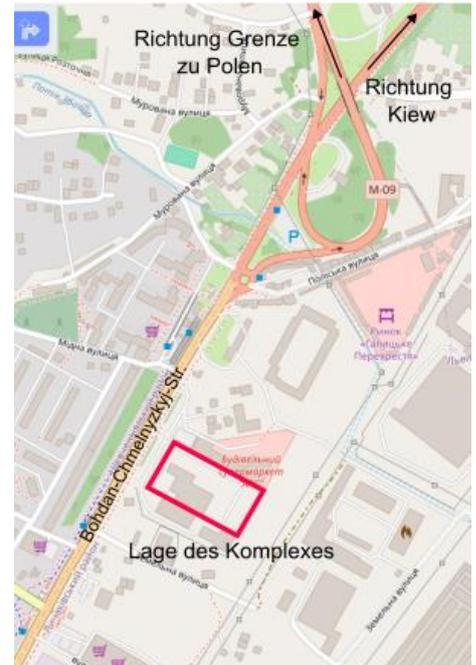
<b>Über den Komplex</b> .....	3
Lageplan .....	4
Plan des Grundstücks .....	5
<b>Ingenieur- und Laborgebäude</b> .....	6
Lageplan .....	6
Gebäudefotos.....	6
Grundrisse.....	9
<b>Loft-Fläche im 7. Obergeschoss</b> .....	11
Fotos der Loft-Fläche.....	11
Grundriss – 7. Obergeschoss.....	11
<b>Gebäude für Versuchsfertigung</b> .....	12
Lageplan .....	12
Gebäudefotos.....	13
Grundrisse.....	16
<b>Kantinengebäude</b> .....	18
Lageplan .....	18
Gebäudefotos.....	18
Grundrisse.....	21
<b>Weitere Lager- und Technikräume</b> .....	22
Lageplan .....	22
Grundriss .....	22
<b>Geschichte des Objekts</b> .....	23
<b>Büro- und Hotelprojekt</b> .....	26
<b>Kontakt</b> .....	30

# Über den Komplex

## Lage

Der Komplex befindet sich im Norden von Lwiw, direkt an den Zufahrten von internationalen Routen (Kyjiw, Brest, Warschau). Er bietet eine bequeme Zufahrt für Pkw und Lkw sowie einen direkten Anschluss an städtische Verkehrsachsen.

Das Grundstück und sämtliche Gebäude befinden sich im Besitz der Private Aktiengesellschaft „Zentrum für Europäische Integration“.



## Verkehrsanbindung:

- Anschluss an Autobahnen E40, M06, H17 (Kyjiw) sowie M09, E372 (Grenze zu Polen) – **200 m**
- Stadtzentrum – **5 km**
- Hauptbahnhof – **7 km**
- Flughafen – **11 km**
- Stadtgrenze – **0,2 km**

## Wesentliche Vorteile

- Standort in der Nähe wichtiger Verkehrsverbindungen am Stadtrand von Lwiw
- Umzäuntes Gelände mit einer Gesamtfläche von über 1 Hektar
- Flexible funktionale Raumplanung je nach Bedarf des Mieters
- Gute Infrastruktur in unmittelbarer Umgebung
- Anpassung der Flächen für Logistik-, Büro- oder Produktionszwecke möglich
- Attraktives Potenzial für Investitionsentwicklung

## Charakteristika des Komplexes

- Grundstücksfläche — **1,1562 ha**
- Gesamtfläche der Gebäude — **5 040,9 m<sup>2</sup>**
- Nutzungstypen — **Büro, Produktion, Lager**
- Hauptgebäude — **3**

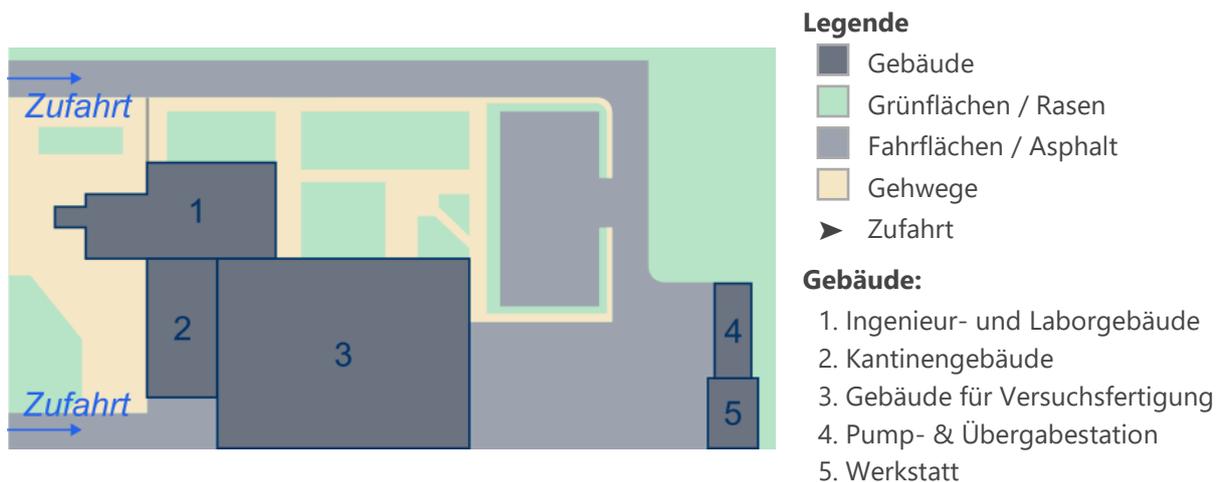
## Zusammensetzung des Komplexes

- Ingenieur- und Laborgebäude – **2 574,9 m<sup>2</sup>**
- Gebäude für Versuchsfertigung — **1 687,0 m<sup>2</sup>**
- Kantinegebäude — **562,3 m<sup>2</sup>**
- Weitere technische und Lagerflächen

## Technische Infrastruktur

- Eigene Transformatorstation 2×630 kVA mit Erweiterungspotenzial
- Moderne Telekommunikation: Internet, Festnetzanschluss
- Wasserversorgung über Stadtwerke und eigene Pumpstation
- Kanalisation und Abwassersystem vorhanden

## Lageplan



## Potenzial des Objekts

Der Komplex bietet erhebliches Entwicklungspotenzial dank seiner flexiblen Infrastruktur und durchdachten technischen Struktur. Bestehende Gebäude können modernisiert oder an moderne Formate angepasst werden – von Büroflächen und R&D-Zentren bis hin zu Logistikzentren oder Produktionsstätten.

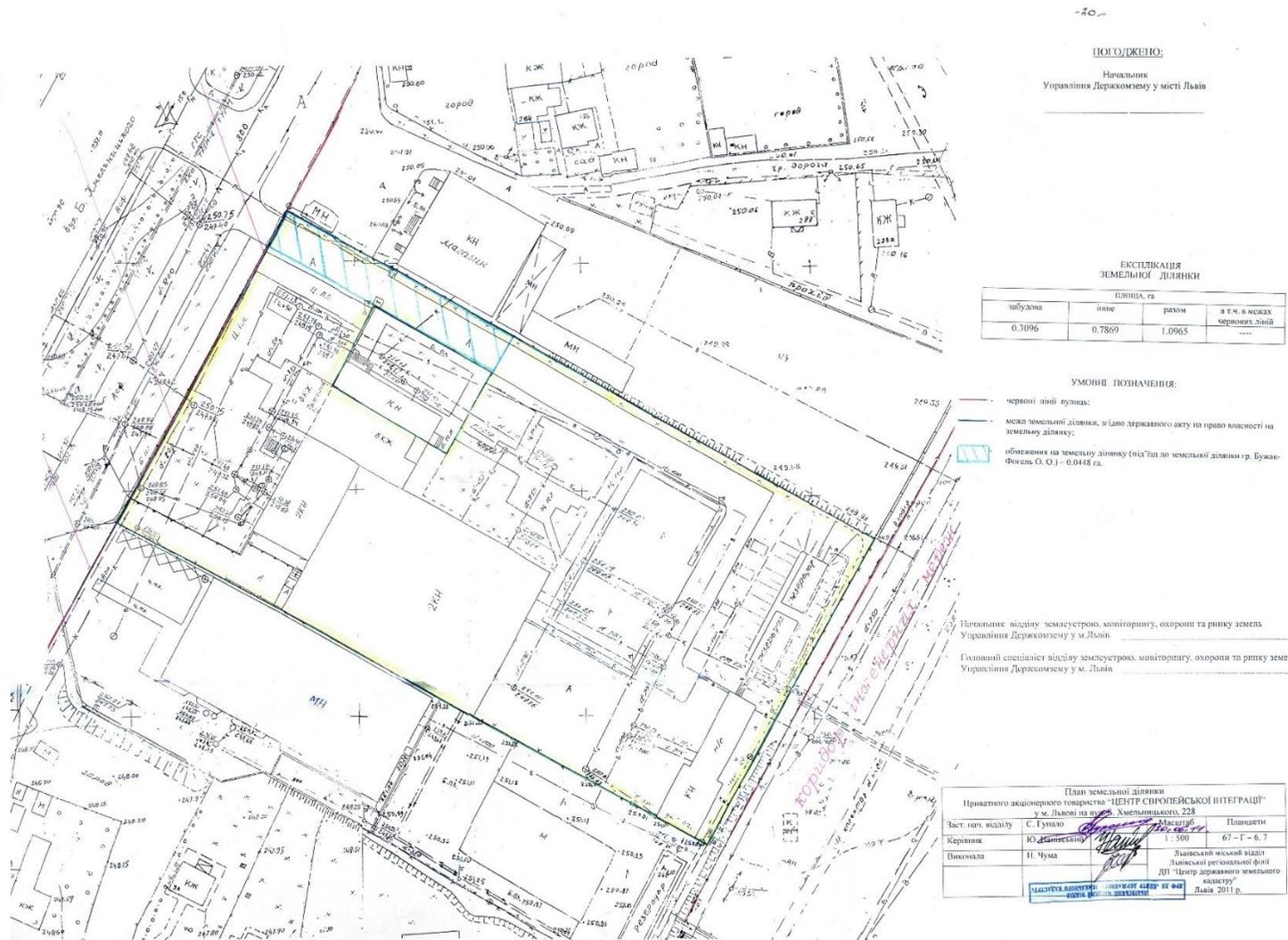
Das Objekt hat eine industrielle und forschungsorientierte Vergangenheit – hier war das Spezial-Konstruktionsbüro mit Pilotproduktion „Sportmasch“ untergebracht. Seine technischen Lösungen schufen eine Umgebung für Entwicklung, Tests und Implementierung neuer Technologien. Dieses Erbe macht das Objekt technisch vorbereitet für unkonventionelle Nutzungsszenarien: Teile davon dienten bereits als Filmkulisse, was seine Vielseitigkeit beweist.

### Entwicklungsrichtungen:

- Rekonstruktion und technische Modernisierung der Gebäude
- Ausbau der logistischen und administrativen Infrastruktur
- Schaffung neuer Flächen für kommerzielle oder Büro Zwecke
- Anpassung für Kreativwirtschaft und technologische Start-ups
- Potenzial zur Investorenakquise dank Lage und Skalierbarkeit

Besondere Aufmerksamkeit kann der Umgestaltung des Ingenieur- und Laborgebäudes im Loft-Stil gewidmet werden – so entsteht ein modernes Raumkonzept mit industrieller Ästhetik, das ideal für neue Büromodelle oder gemischte Nutzung ist.

# Plan des Grundstücks



[Grundstücksplan als separate Datei herunterladen](#)

(im .pdf-Format von der Website der PrJSC „Zentrum für Europäische Integration“ – <https://cei.lviv.ua>)

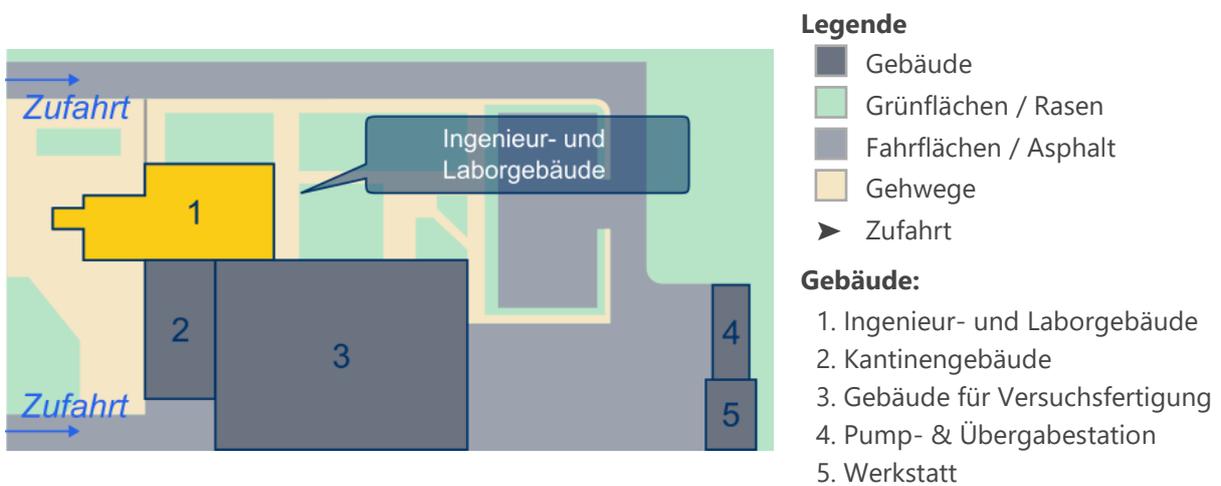
# Ingenieur- und Laborgebäude

Gesamtfläche: 2 495,6 m<sup>2</sup> | 7 Etagen | Räume von 10 bis 170 m<sup>2</sup>

Die Räume haben eine Deckenhöhe von 3 m und eignen sich für Büros, Repräsentanzen oder R&D-Bereiche. Priorität wird einer langfristigen Vermietung gegeben – sowohl ganzer Etagen als auch des gesamten Gebäudes.

Das Gebäude bietet die Möglichkeit zur Umgestaltung im Loft-Stil mit flexibler Nutzung als modernes Büro- und Industrieumfeld.

## Lageplan



## Gebäudefotos



Ingenieur- und Laborgebäude – Außenansicht



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Außenansicht



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Außenansicht



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume



Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume

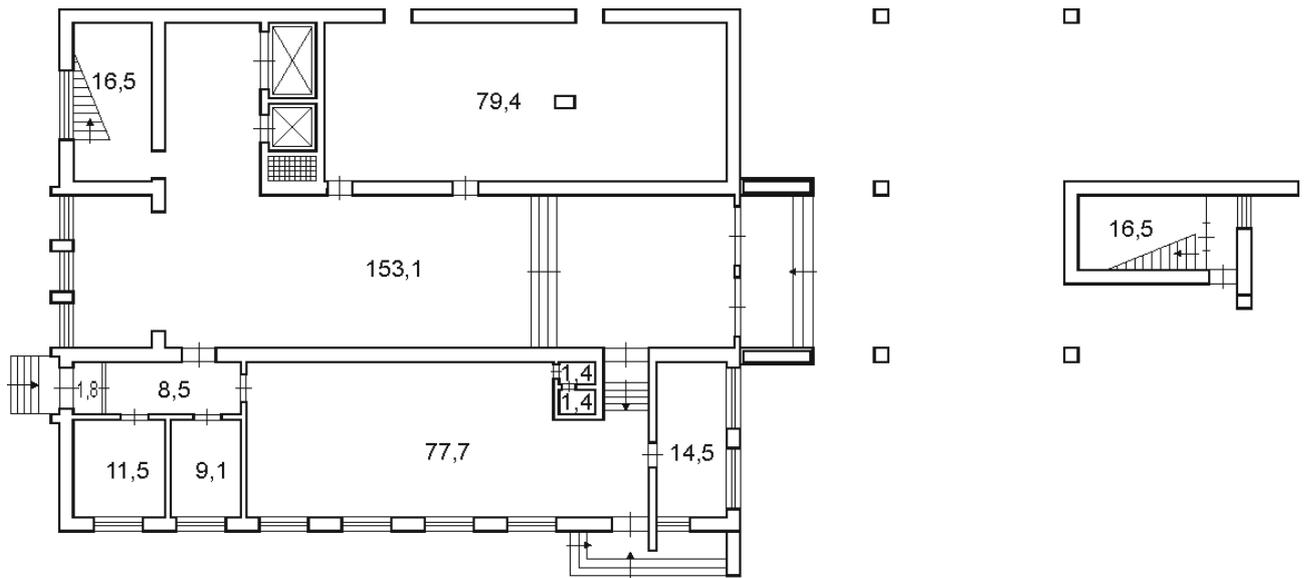


Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume



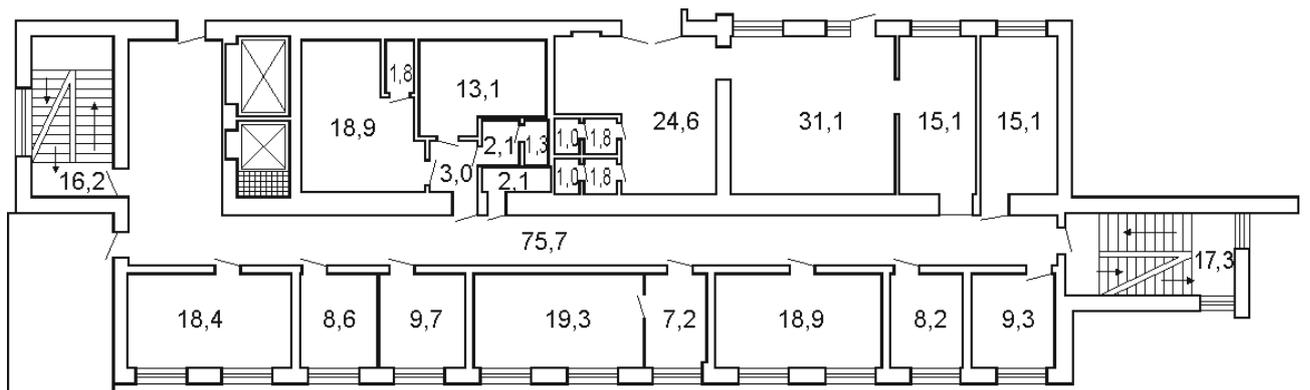
Ingenieur- und Laborgebäude –  
Innenräume

# Grundrisse



Grundriss – 1. Etage

Gesamtfläche – 391,4 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 192,2 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 199,2 m<sup>2</sup>



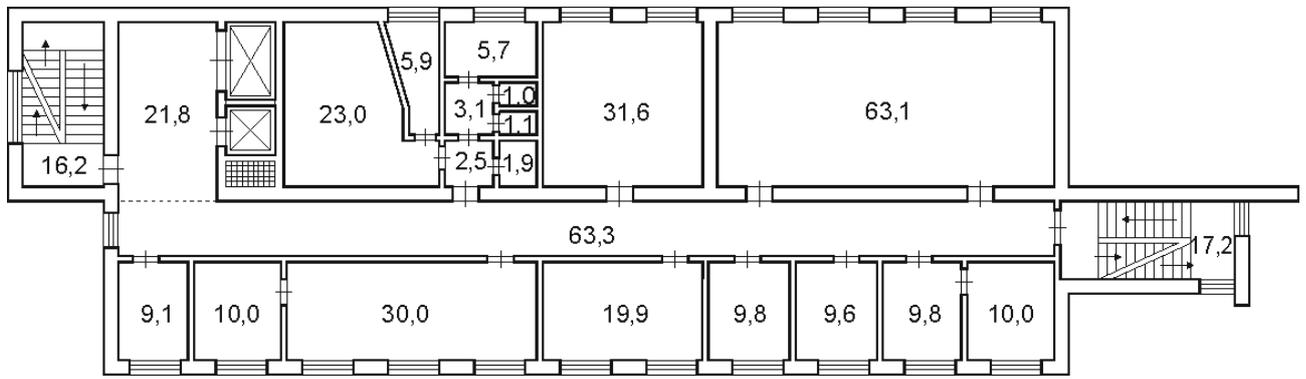
Grundriss – 2. Etage

Gesamtfläche – 342,6 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 206,2 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 136,4 m<sup>2</sup>



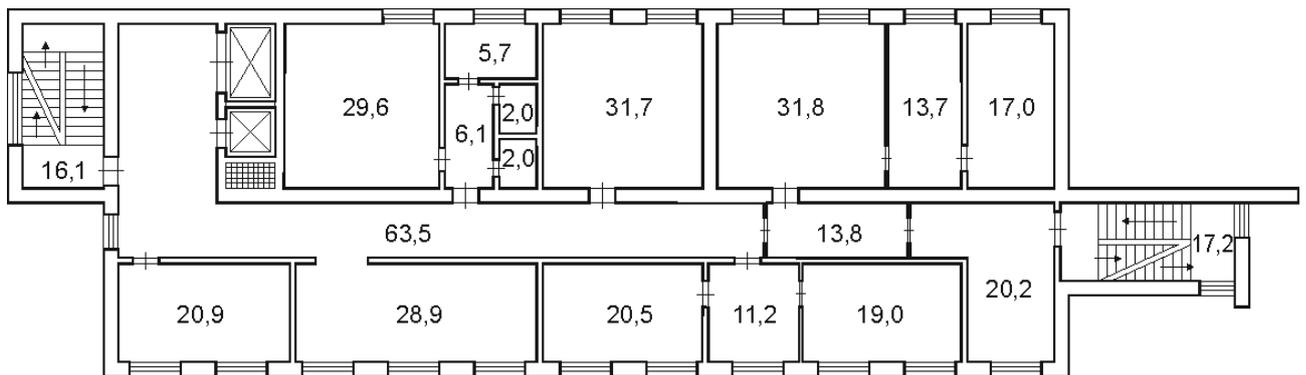
Grundriss – 3. Etage

Gesamtfläche – 368,5 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 205,0 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 163,5 m<sup>2</sup>



Grundriss – 4. Etage

Gesamtfläche – 365,6 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 202,9 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 162,7 m<sup>2</sup>



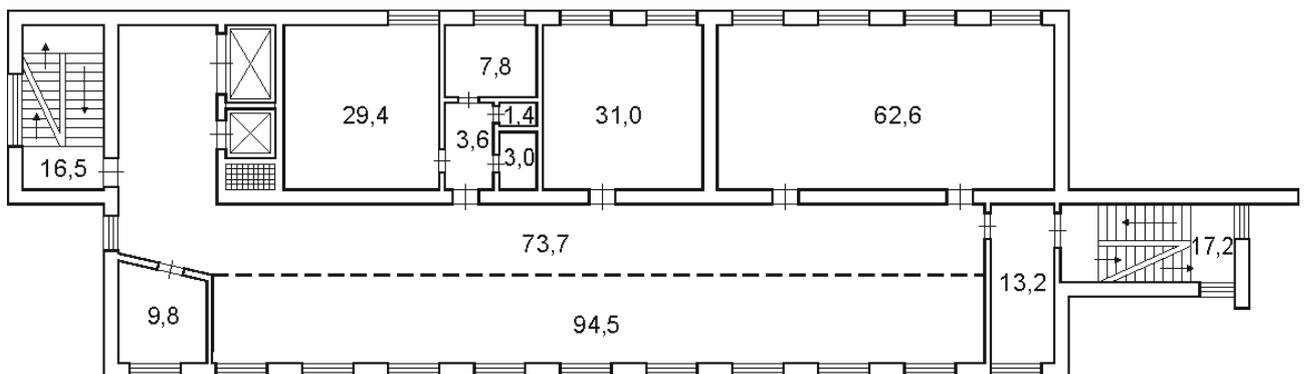
Grundriss – 5. Etage

Gesamtfläche – 370,9 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 228,7 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 142,2 m<sup>2</sup>



Grundriss – 6. Etage

Gesamtfläche – 365,9 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 202,9 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 163,0 m<sup>2</sup>



Grundriss – 7. Etage

Gesamtfläche – 363,7 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 211,1 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 152,6 m<sup>2</sup>

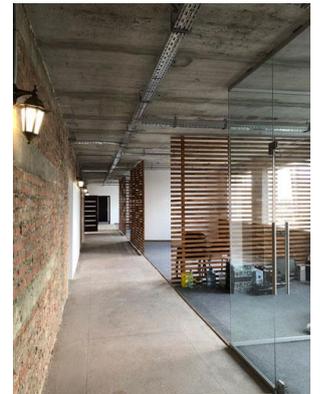
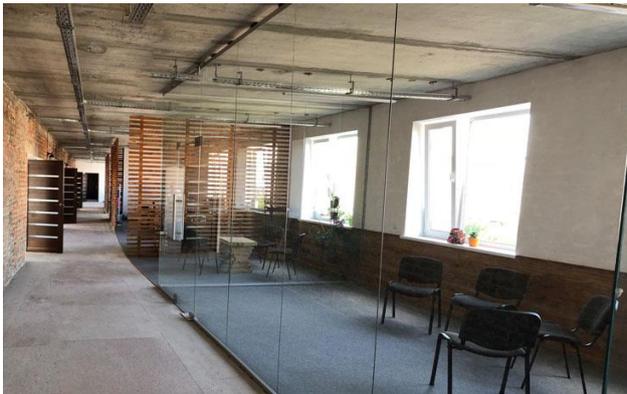
# Loft-Fläche im 7. Obergeschoss

Die siebte Etage des Ingenieur- und Laborgebäudes wurde im Loft-Stil umgebaut – mit modernem Design, offenem Grundriss und einer Gesamtfläche von 365 m<sup>2</sup>.

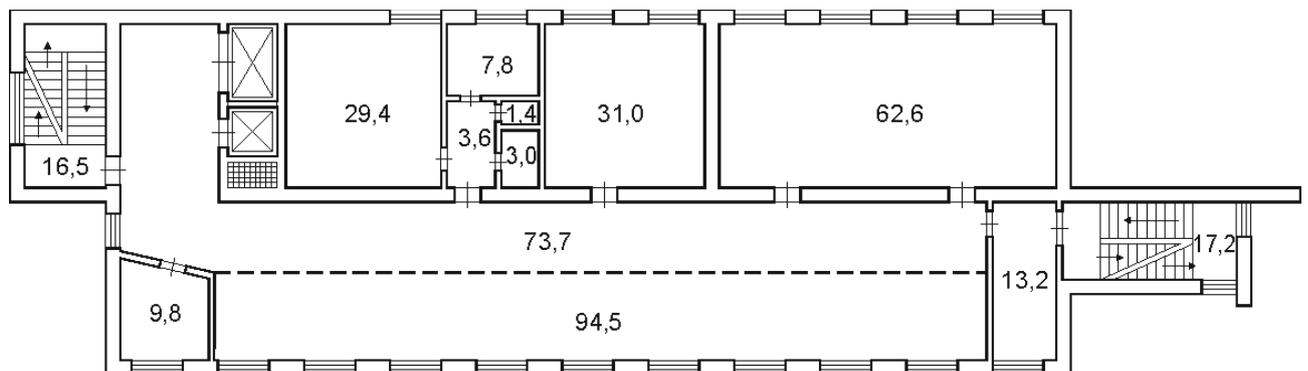
Die Fläche verfügt über große Fenster, die für hervorragendes Tageslicht sorgen. Der Zugang erfolgt bequem über einen Personen- und einen Lastenaufzug – ideal für Mitarbeitende, Technik oder Waren.

Unten finden Sie Fotos des Innenraums sowie den Grundriss der Etage.

## Fotos der Loft-Fläche



## Grundriss – 7. Obergeschoss



# Gebäude für Versuchsfertigung

**Vielseitige Fläche für Produktion, Lagerung oder kreative Projekte.**

Eine eingeschossige Halle mit einer Fläche von 2 000 m<sup>2</sup>, ausgestattet mit Büroeinheiten, einem Hallenkran und moderner technischer Infrastruktur. Geeignet für unterschiedlichste Anforderungen – von der Industrie bis zur Filmproduktion.

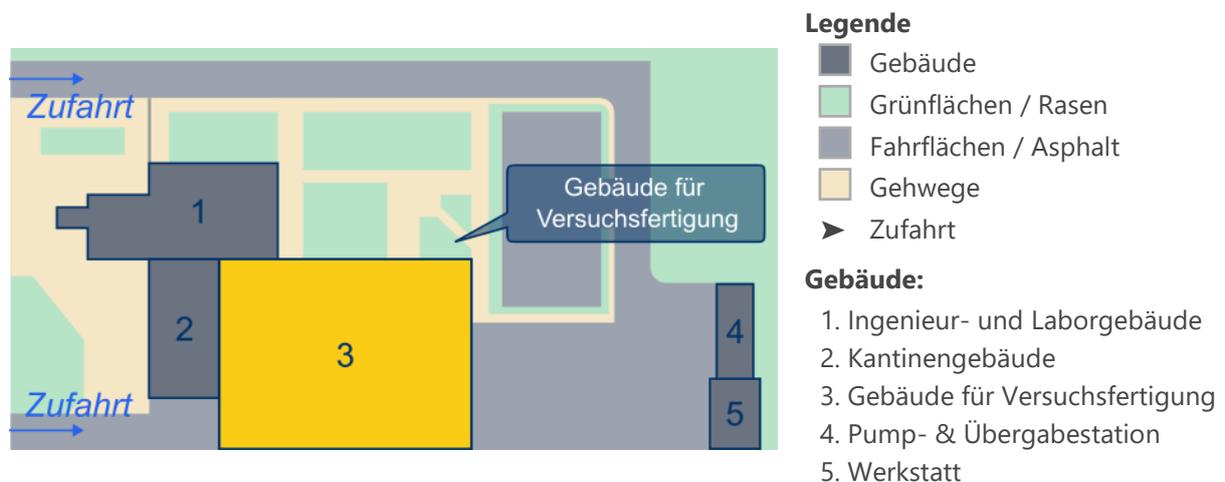
## Gebäudedetails

- **Fläche:** 2 000 m<sup>2</sup>, **Höhe:** 7,2 m
- **Bauweise:** renoviert, mit Außendämmung
- **Hallenkran:** Tragfähigkeit 3,2 t
- **Stromversorgung:** Anschlussleistung 630 kVA
- **Infrastruktur:**
  - **Büroräume** – 80,7 m<sup>2</sup>
  - **Sanitär- und Duschbereiche**
- **Sicherheit:** Brandmelde- und Löschanlage
- **Zufahrt:** geeignet für Pkw und Lkw

## Nutzungsmöglichkeiten

Die Fläche kann genutzt werden als: – **Produktionshalle** – **Lagerfläche** – **Filmstudio**

## Lageplan



## Gebäudefotos

---



Gebäude für Versuchsfertigung – Außenansicht



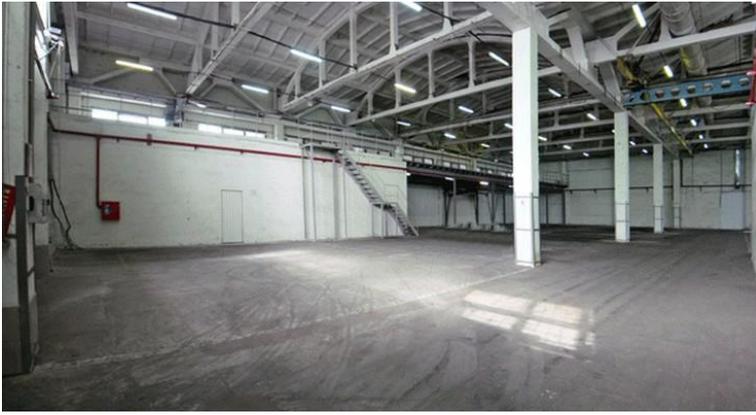
Gebäude für Versuchsfertigung – Außenansicht



Gebäude für Versuchsfertigung – Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung – Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Innenbereich



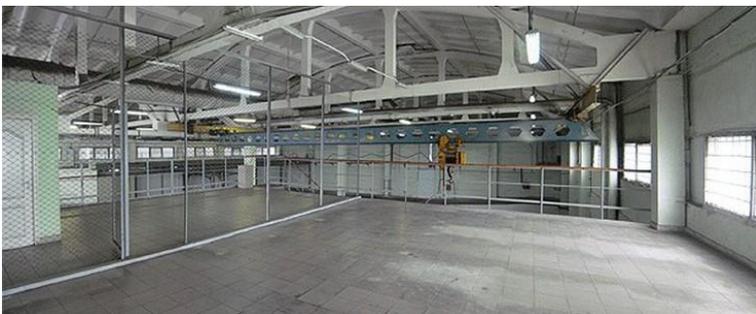
Gebäude für Versuchsfertigung –  
Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Innenbereich



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Feuerlöschsystem



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Feuerlöschsystem



Gebäude für Versuchsfertigung –  
Büroräume

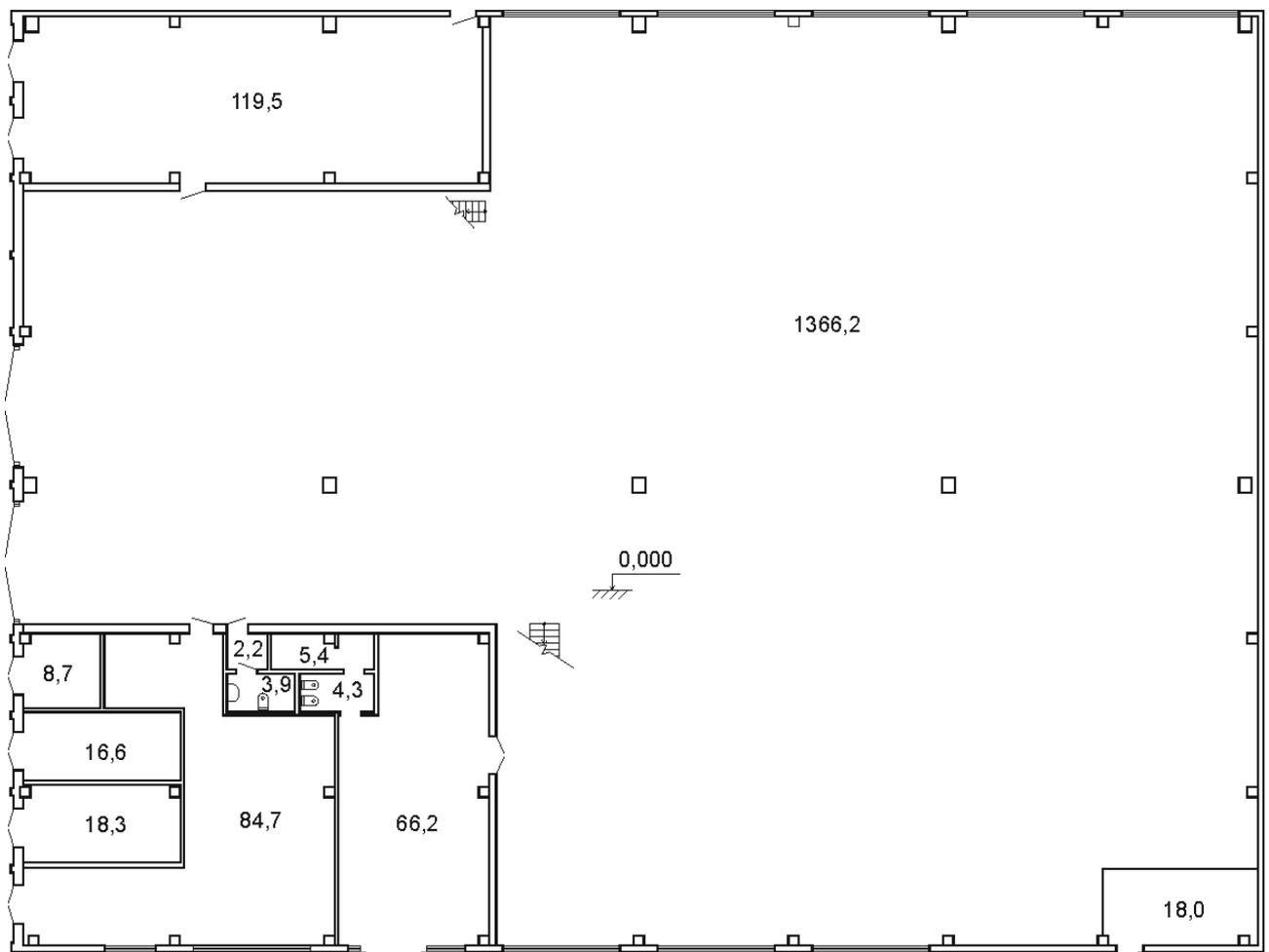


Gebäude für Versuchsfertigung –  
Büroräume



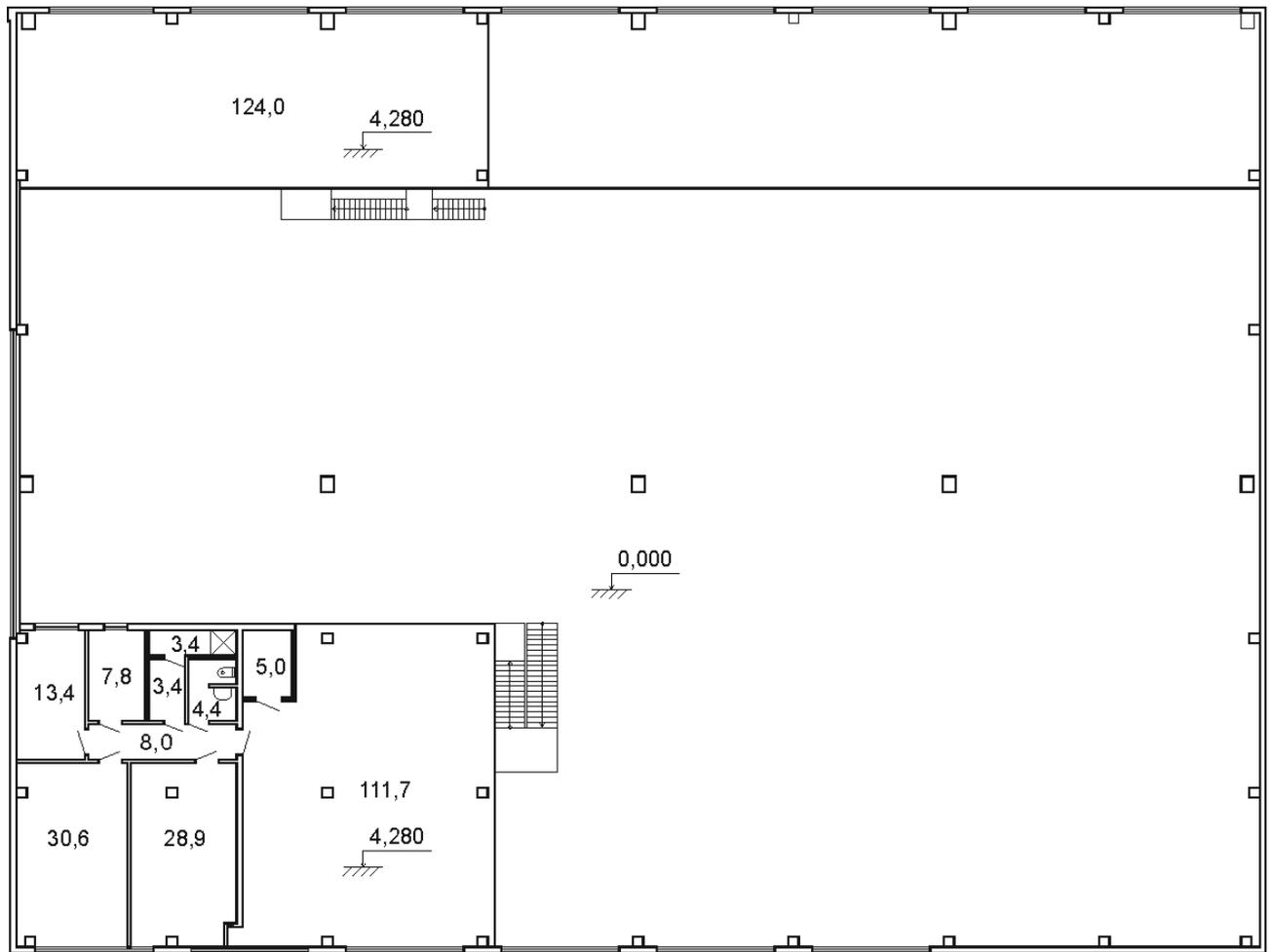
Gebäude für Versuchsfertigung –  
Büroräume

## Grundrisse



Ebene 0.000

Gesamtfläche – 1714,0 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 1703,6 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 10,4 m<sup>2</sup>



Ebene 4.280

Gesamtfläche – 340,6 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 321,4 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 19,2 m<sup>2</sup>

# Kantinengebäude

Zweigeschossiges Gebäude mit einer Gesamtfläche von 655,6 m<sup>2</sup> und einer Raumhöhe von 3 m.

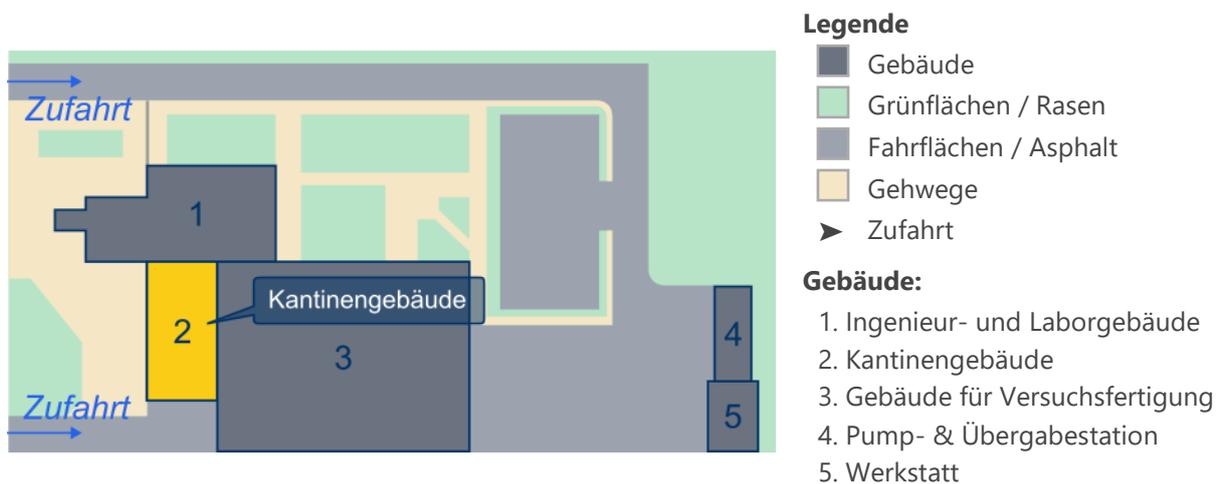
## Das Objekt ist ausgestattet mit:

- einer separaten Zufahrt und Laderampe
- einem Lastenaufzug mit einer Tragkraft von 2 t
- Heizung, Klimaanlage und Zu-/Abluftsystem
- guter Erreichbarkeit für Pkw und Lkw

## Nutzung

geeignet als Lagerfläche, Verkaufsfläche oder Gastronomiebetrieb.

## Lageplan



## Gebäudefotos



Kantinengebäude – Außenansicht



Kantinengebäude – Außenansicht



Kantinengebäude – Außenansicht



Kantinengebäude – Innenbereich



Kantinengebäude – Innenbereich



Kantinengebäude – Innenbereich



Kantinengebäude – Innenbereich



Kantinengebäude – Innenbereich



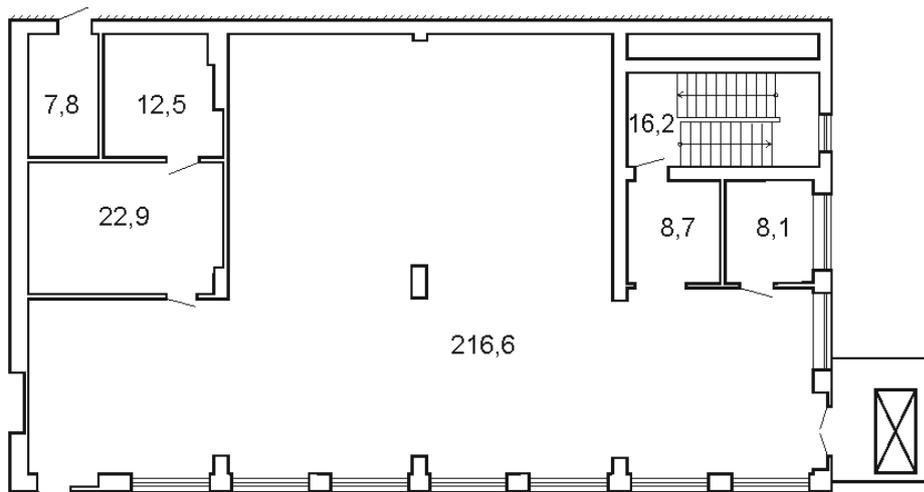
Kantinengebäude – Innenbereich

## Grundrisse



Erdgeschoss

Gesamtfläche – 361,4 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 275,4 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 86,0 m<sup>2</sup>



Obergeschoss

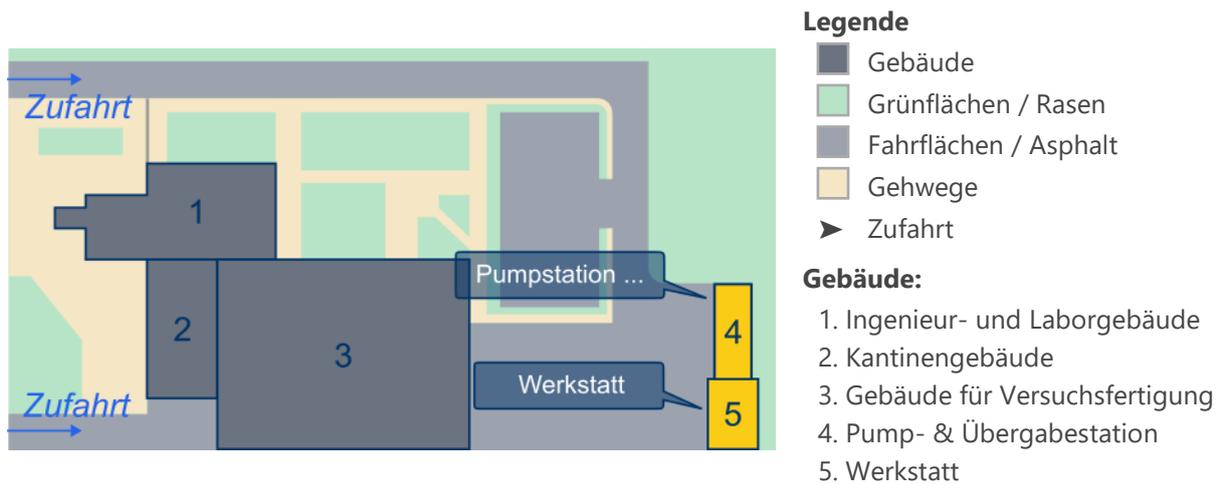
Gesamtfläche – 292,8 m<sup>2</sup> | Hauptfläche – 260,1 m<sup>2</sup> | Nebenfläche – 32,7 m<sup>2</sup>

# Weitere Lager- und Technikräume

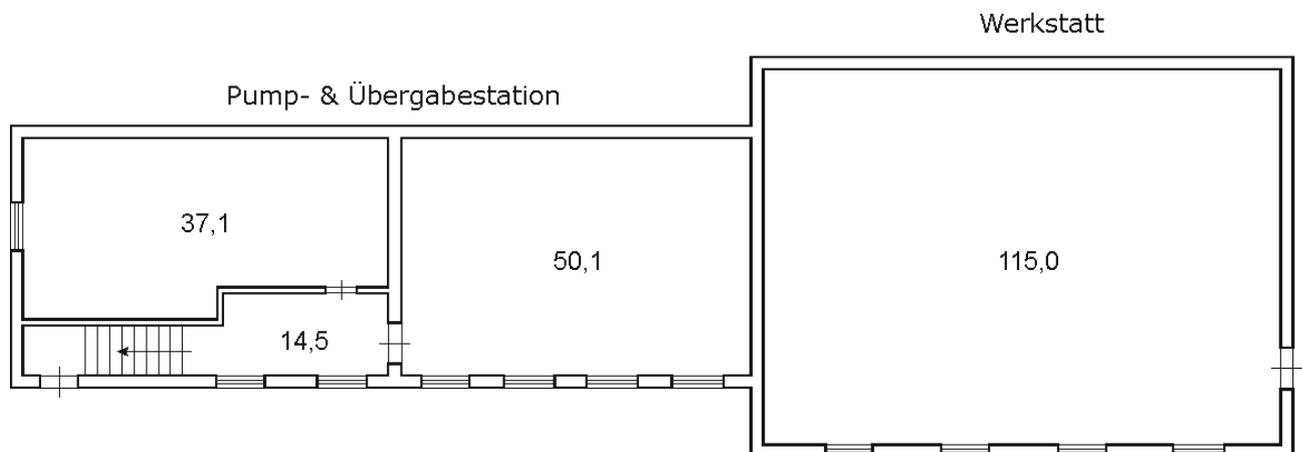
Die Flächen befinden sich in zwei benachbarten eingeschossigen Gebäuden: dem Gebäude für Pumpstation und Wärmeübergabestation (Gesamtfläche: 101,7 m<sup>2</sup>) sowie der Werkstatt (Gesamtfläche: 115,0 m<sup>2</sup>).

Raumhöhe: 3 m. Gesamtfläche: 216,7 m<sup>2</sup>.

## Lageplan



## Grundriss



# Geschichte des Objekts

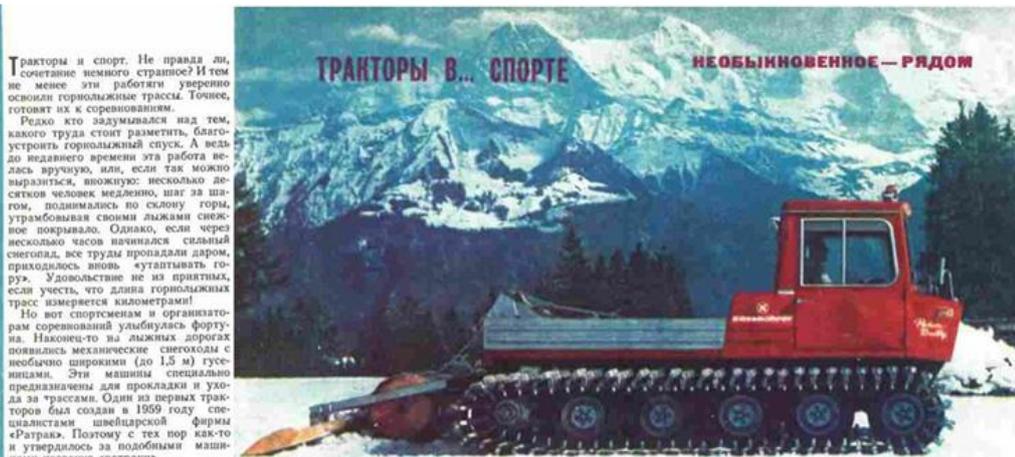
Die private Aktiengesellschaft „Zentrum für Europäische Integration“ ist die Rechtsnachfolgerin des Sonderkonstruktionsbüros (SKB) „Sportmasch“, das einst für die Entwicklung und Herstellung von Schneeraupenfahrzeugen – sogenannten Ratraks – zuständig war.

Ein Ratrak – oder offiziell: eine Schneeraupe – ist unentbehrlich für die Präparation von Skipisten und Loipen. Heute stammen fast alle in der ehemaligen Sowjetunion eingesetzten Maschinen aus dem Ausland. Doch nur wenige wissen, dass in der Ukraine vor über 30 Jahren bereits eigene Schneefahrzeuge entwickelt und gebaut wurden.

Im Jahr 1979 wurde auf Anweisung des Staatlichen Sportkomitees in Lwiw eine Konstruktionsabteilung des Moskauer Instituts WISTI eröffnet – des „Allunions-Projekt-, Technologie- und Experimentalkonstruktionsinstituts für Sport- und Tourismusausrüstung“.

So entstand das SKB „Sportmasch“, dessen ambitioniertes Ziel es war, eine sowjetische Schneeraupe zu entwickeln, die mit den besten westlichen Modellen konkurrieren konnte.

Die Aufgabe war alles andere als einfach. Wer glaubt, eine Schneeraupe sei lediglich ein modifizierter Traktor für Schnee, irrt. Um das zu verstehen, genügt ein Blick in einen Artikel aus dem Jahr 1979 im Magazin „Technik für die Jugend“, in dem das Modell PistenBully vorgestellt wurde.



Ставим вопрос о выпуске отечественных ратраков

Тракторы и спорт. Не правда ли, сочетание немного странное? И тем не менее эти работы уверенно освоили горнолыжные трассы. Точнее, готовят их к соревнованиям.

Редко кто задумывался над тем, какого труда стоит разметить, благоустроить горнолыжный спуск. А ведь до недавнего времени эта работа велась вручную, или, если так можно выразиться, впопыху, несколькими десятками человек: медленю, шаг за шагом, поднимались по склону горы, утрамбовывая своими лыжами снежное покрытие. Однако, если через несколько часов начинался сильный снегопад, все труды пропадали даром, приходилось вновь «утаптывать гору». Удовольствие не из приятных, если учесть, что длина горнолыжных трасс измеряется километрами!

Но вот спортсменам и организаторам соревнований улыбнулась фортуна. Наконец-то на лыжных дорогах появились механические снегоходы с необычно широкими (до 1,5 м) гусеницами. Эти машины специально предназначены для прокладки и ухода за трассами. Один из первых тракторов был создан в 1959 году специалистами швейцарской фирмы «Ратрак». Поэтому с тех пор как-то и утвердилось за подобными машинами название «ратрак».

У конструкторов была очень сложная задача: создать трактор, который, работая на крутом склоне, давил бы на снег так же, как едущий лыжник, или чуть-чуть сильнее. А давление спортсмена на снежное покрытие при скоростном спуске невелико — всего 0,020–0,022 кг/см<sup>2</sup>.

Решая эту проблему, создатели ратрака придумали для машин легкие резино-металлические гусеницы — более широкие, чем у обычных снегоходов такого типа. А результат действительно ошеломляющий: у большинства снежных тракторов давление на снег при движении по склону не превышает 0,030–0,034 кг/см<sup>2</sup>, а у швейцарского же «Ратрака» СВ и того меньше — 0,024 кг/см<sup>2</sup>. И это при весе почти в одну тонну.

Есть и другие замечательности в семье австрийских снегоходов. Один из них — снеготрактор фирмы «Кассборер» (ФРГ). Звать его «Пистен-Булли» («Горный бычок»). На машине установлен шестидесятилитровый четырехтактный мотор «Мерседес-Бенц» мощностью 120 л. с. и рабочим объемом 2800 см<sup>3</sup>. На час ему нужно 11,5 л бензина. Обладая мощным мотором, «бычок» легко поднимается по довольно крутым (до 45°) склонам со скоростью 25 км/ч. Система водяного охлаждения и автоматической смазки «Пистен-Булли» безотказно работает и тогда, когда машина сильно наклонена, в 24-вольтовое зажигание от двух батарей позволяет ратраку быстро заводиться после длительного пребывания на морозе (даже

при температурах ниже 25°). Важно и то, что центр тяжести снегохода расположен довольно низко. За счет этого увеличивается его устойчивость.

Обязательны преимущества гидравлической системы силовой передачи. Фирма «Кассборер» впервые использовала ее для приведения в движение всей машины: усилие от мотора передается на два вала, а с их помощью включаются в работу и два гидравлических мотора, установленных непосредственно на движущихся осях. Благодаря такому рациональному решению не нужны многие передаточные узлы и звенья: сцепление, тормоза, механическая передача, дифференциал и т. д.

Управление «Горным бычком» крайне просто и надежно, оно осуществляется с помощью одного рычага. Действительно, чем дальше вперед отводится рычаг от нейтрального по-

ложения, тем быстрее движется машина.

Если рычаг повернуть назад, то и ратрак идет в том же направлении. Не правда ли — удобно!

Благодаря гидросистеме и независимой работе мотора стало возможным мгновенное, прямое переключение с переднего хода на задний. Это как раз то, что нужно, ведь нередко ратраки трудятся в опасных условиях. И конечно, очень важно, что в машине предусмотрено бесступенчатое увеличение нагрузки на мотор, что позволяет ратраку плавно двигаться по склонам разной крутизны.

В последние годы эти легкие снегоходы сменили себе большое признание. Они пригодились не только горнолыжникам, но также и для перевозки людей, грузов.

Машины для подготовки снежных трасс выпускаются в настоящее вре-

мя в Швейцарии, Австрии, Швеции, ФРГ, во Франции. Самым крупным производителем таких машин является швейцарская фирма «Шленигер». Не менее знамениты и шведские тракторы «Трам-Мастер», да и французские «Исеран». Некоторые из них уже с успехом трудятся на высокогорных трассах Союза.

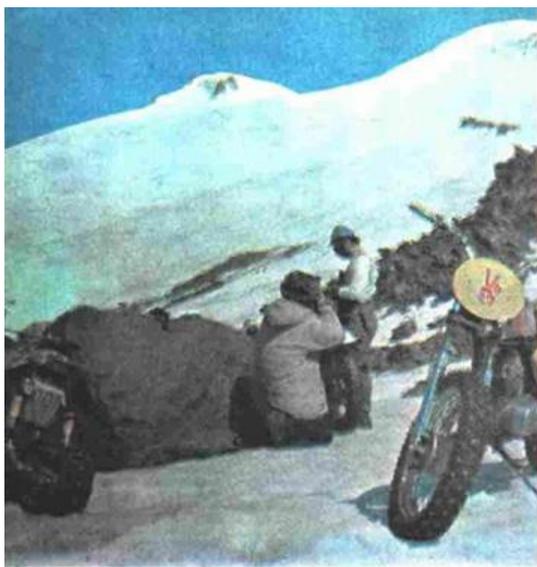
А почему бы нашей автотракторной промышленности самой не заняться выпуском подобных машин? Ведь число горнолыжных станций в стране стремительно растет.

Ратраки с успехом могут найти применение и в качестве транспортных машин на снежных просторах Родины. Появились и энтузиасты этой техники. Группа инженеров Львовского СКБ «Автопогрузчик» с успехом разрабатывает советский вариант ратрака.

КОРНЕЙ АРСЕНЬЕВ, инженер

<p>Вверху: так выглядит «Горный бычок».</p> <p>На рисунках (слева направо):</p> <p>Технический чертёж ратрака «Пистен-Булли». Давление, оказываемое на снежный покров лыжником и снегоходом, одинаково.</p> <p>Общая ширина уплотнения (м) — 1,4–1,5.</p> <p>Грузоподъемность (т) — 1,2.</p> <p>Удельное давление (кг/см<sup>2</sup>) — 0,030–0,034.</p> <p>Система трансмиссии ратрака.</p>			
--	--	--	--

Gummimetallketten mit breiten Aluminiumprofilen, ein hydrostatisches Getriebe mit zwei Pumpen, eine Schneefräse – all das bei gleichzeitig möglichst geringem Fahrzeuggewicht. Doch keine dieser Herausforderungen schreckte die sowjetischen Ingenieure ab.



«Эльбрус-79» подвезены, мы считаем, что машина удалась и ее с охотой приобретут все, кому приходится трудиться в горах. Пригодится наш мотоцикл и горноальпинистам. А какую радость он доставит любителям мототуристских походов в высокогорье!

Итак, вы познакомились с результатами двух необычных экспедиций на Кавказ. Но для того чтобы у нас сложилось верное представление о возможностях горных мотонарт и мотоциклов, мы попросили прокомментировать статью Ювенальева и Карякина многоопытного Магомеда Ибрагимова. Он уже более 30 лет несет на Эльбрусе нелегкую, но благородную службу горноспасателя, на его счету — более сотни восхождений на эту гору, где ему прекрасно знакомы не только любая тропка, но и каждая трещина, все опасные участки.

В прошлом году именно он помог доставить на Эльбрус Восточный (5621 м) флаг с символикой Московской олимпиады-80. Впрочем, об этом восхождении мы от-

дельно расскажем в одном из будущих номеров.

Но мы обратились к Ибрагимову и по другой причине. Уже несколько лет под его наблюдением в горах испытываются легкие внедорожники УАЗ, гусеничные тягачи и другие образцы снегоходов. Итак, свое мнение о мотонартах и мотоциклах высказывает

**МАГОМЕД ИБРАГИМОВ**

## ЖДЕМ СОВЕТСКИЙ РАТРАКИ!

Труд горноспасателя, как и его коллег, выручающих из беды альпинистов или моряков, сугубо специфичен. Специфичны профессиональные, отработанные годами навыки,

применимые при оказании первой помощи и эвакуации пострадавших, своеобразна техника, которой пользуются спасательные службы. Правда, в этом отношении мы находимся в особом положении — у нас ее практически нет.

Далеко не каждый самолет способен приземлиться на крохотном, к тому же неровном «пятнышке», чтобы взять на борт туристов, альпинистов, чабачков, горных рабочих, попавших в тяжелое положение. Для таких операций лучше подойдут легкие вертолеты, но эти прекрасные машины редко достигают пятикилометровых высот (где работает мы), да к тому же обладают недостаточной грузоподъемностью.

Наземный транспорт более надежен, но серийные автомобили и гусеничные вездеходы, как показали опыты, застревают в глубоком снегу и буксуют на гладком льду и плотном насте. Другое дело — ратраки — снегоходные машины с необычайно широкими (до 1,5 м) гусеницами, созданные швейцарской фирмой «Ратрак», для прокладки горноальпийских трасс и перевозок по склонам равной крутизны пассажиров и грузов (см. «ТМ», № 3 за 1979 год). Ничего не скажешь, машины отличные, но в их не мешало бы снабдить шипами, препятствующими боковому скольжению. Кроме того, этим импортным изделиям постоянно не хватает запасных частей.

Вот и приходится нам в любую погоду отправляться в горы пешком, на помощь заблудившимся, обмороженным, лежащим на дне трещины с серьезными переломами и вывихами. Спускать их на базу приходится с особой осторожностью, обычно уложив на лист фанеры или в спальный мешок — в этом случае человек даже с поврежденными ребрами или позвоночником легче перевезет путешествие через неширокие трещины и аструты.

Поэтому горноспасатели давно уже ждут, когда конструкторы предложат им машины надежные, вместительные, с одинаковой легкостью передвигающиеся по почве, ледяным склонам и снежным полям.

Кстати, хочу отметить, что снежный покров в горах заметно меняет свои свойства в течение не только года, но и суток. Не раз бывало: утром машина легко идет по трассе, а в полдень проваливается и буксует. На том же участке!

20 августа 1979 года. Участники экспедиции на высшей точке, моторой достигли горные мотоциклы. Высота — 4400 м над уровнем моря, впереди — Пастухова.

Мы с большим интересом следим за испытаниями, состоявшимися в Привольбрусье в 1978 и 1979 годах.

Что касается мотоциклов, о которых пишет С. Карякин, то я могу только искренне поблагодарить ребят за творческую смекалку, умение найти интересное конструктивное решение. Мне кажется, что такой вездеход может оказаться полезным на ровных снежных полях, находящихся на высоте до 3 тыс. м. Но вот его пригодность для горноспасателей вызывает большие сомнения. Попробуйте-ка усадить человека с травмой грудной клетки или позвоночника на заднее сиденье «Ивы» или ИЖа...

«Бурамы» приглянулись мне больше, только я сразу посоветовал инженерам из Рыбинска сделать их пошире, одновременно перенести центр тяжести машины вперед, как это сделано на ратраках. Тогда мотонарты не будут юркаться на борту и опрокидываться через нос или корму на крутых склонах. Кроме того, их гусеницу необходимо снабдить грунтозацепами, одновременно сделав ее более широкой или раздвоенной, подобно ходовой части того же ратрака.

Как видите, недостатков у «бураны» так много, что разумнее не модифицировать эту машину, спроектированную не для гор, а создать своего рода мини-ратрак с удобной платформой, на которой можно уложить раненого или до 200 кг груза. Разумеется, разрабатывать специальные, горные мотонарты надо, но в первую очередь необходимо пустить в серийное производство советский ратрак, разрабатываемый специалистами львовского филиала Отдела снегоходных машин ВНИИ, свободный от недостатков импортного прототипа.

Именно такие снегоходы и нужны стремительно развивающемуся горноальпийскому спорту и альпинизму!



In den 1980er Jahren entwickelten die Lwiwer Ingenieure drei Typen von Schneeraupen:



Ein schweres Modell – vorgesehen für den Einsatz in den Bergen – war mit einem speziellen KAMAZ-Motor mit 220 PS ausgestattet. Alle Baugruppen der Maschine stammten aus einheimischer Produktion.

Das mittlere Modell war ein universeller Ratrak mit einem D-80-Motor aus Minsk (80–100 PS), während das leichte Modell für die Präparation von Langlaufloipen konzipiert war und über einen 60 PS starken Motor von Deutz verfügte.

Spätere Projekte konzentrierten sich zunehmend auf moderne, gestalterisch ausgefeilte Konstruktionen. Zahlreiche Entwicklungen wurden im Rahmen von Designstudien verwirklicht.



Insgesamt wurden im Laufe der Tätigkeit des SKB „Sportmasch“ rund 40 Schneeraupen verschiedener Typen gefertigt – mit Ausnahme des leichten Modells, das nicht in Serie ging.

Darüber hinaus war geplant, auf Basis der Schneeraupen spezielle Transportfahrzeuge für den zivilen Bedarf zu entwickeln – insbesondere für den Einsatz in den nördlichen Regionen des Landes, etwa beim Bau von Hochspannungsleitungen, Pipelines und anderen Infrastrukturprojekten. Diese Vorhaben wurden im Rahmen von Konzeptstudien und Entwurfszeichnungen dokumentiert.

# Büro- und Hotelprojekt



## Allgemeine Merkmale der erarbeiteten städtebaulichen Rahmenbedingungen

### • Lagebeschreibung

Das für die Errichtung eines Büro- und Hotelkomplexes vorgesehene Grundstück befindet sich auf dem Gelände der AG „Zentrum für Europäische Integration“ im Norden von Lwiw. Laut dem vom Institut „Mistoprojekt“ ausgearbeiteten Plan für den nördlichen Industriecluster der Stadt zählt diese Fläche zur Zone mit kommerziell-büroorientierter Nutzung. Das künftige Baugrundstück liegt im östlichen Teil des CEI-Areals.

### • Analyse des aktuellen Zustands des Grundstücks

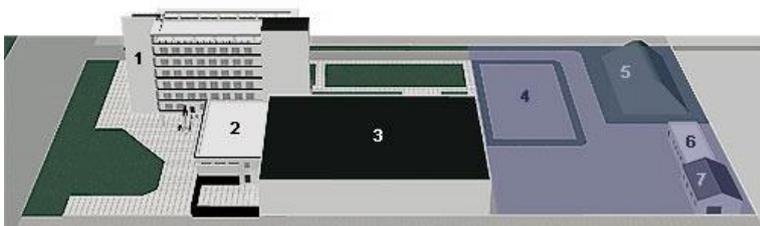
Auf dem Gelände der AG „Zentrum für Europäische Integration“ befindet sich derzeit ein bestehendes 7-stöckiges Bürogebäude (18,0 × 37,0 m), das mit einem Ausstellungstrakt (37,0 × 63,0 m) verbunden ist. Zudem gibt es Nebengebäude sowie unterirdische, derzeit stillgelegte Löschwasserbehälter.

Das Gelände ist eben, mit einem leichten Gefälle nach Süden. Der Höhenunterschied beträgt bis zu 1,0 m.

Über das Grundstück verlaufen innerbetriebliche Leitungen für Wasser- und Abwasser, die vor Beginn der Bauarbeiten verlegt werden müssen.

Die Lage des Bauplatzes ermöglicht die Anbindung des Projekts an die städtische Infrastruktur entsprechend den technischen Vorgaben der städtischen Versorgungsbetriebe.

### Aktueller Zustand des Geländes:



## Legende:

■ - Fläche für den Büro- und Hotelkomplex.

1. Verwaltungsgebäude
2. Kantine
3. Produktionsgebäude
4. Pkw-Stellplätze
5. Löschwasserreservoirs
6. Pumpstation und Wärmeübergabestation
7. Werkstatt

### • Angaben zu bautechnischen und ökologischen Rahmenbedingungen

- \* Klimazone – IIB
- \* Außentemperatur im Winter – 254 K (-19°C)
- \* Windzone – 4
- \* Winddruck – 520 Pa
- \* Schneelastzone – 4
- \* Schneelast – 1 310 Pa
- \* Normative Frosttiefe des Bodens – 0,8 m
- \* Seismizität – 6 Punkte

Aus ökologischer Sicht stellt der Büro- und Hotelkomplex keine Gefahr für die Umwelt dar.

### Begründung für die Standortwahl des Büro- und Hotelkomplexes

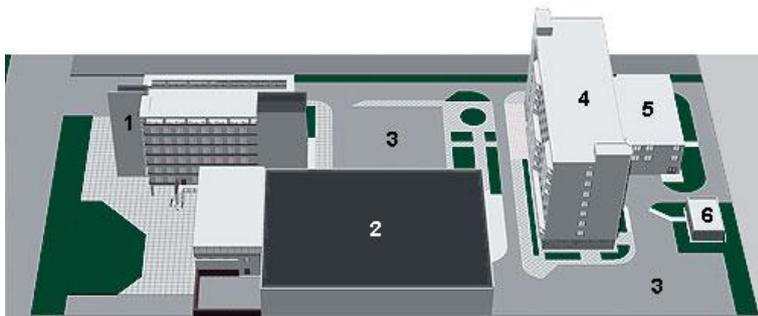
Im Rahmen der städtebaulichen Untersuchung wurde eine Projektlösung zur Errichtung eines Büro- und Hotelkomplexes auf dem oben beschriebenen Grundstück erarbeitet. Dabei wurden die wichtigsten städtebaulichen Kennwerte sowie Anforderungen an die Nutzung der Fläche festgelegt.

Auf dem insgesamt 1,0965 ha großen Gelände ist die Abgrenzung einer Teilfläche von 0,43 ha im östlichen Bereich vorgesehen. Für die Umsetzung müssen stillgelegte Löschwasserreservoirs sowie teilweise nicht genutzte Nebengebäude zurückgebaut werden.

Das Grundstück liegt in einer Zone für technische und verkehrliche Infrastruktur.

Geplant ist die Errichtung eines 8-geschossigen Büro- und Hotelgebäudes mit 200 Betten sowie eines zweigeschossigen Konferenztrakts (100 Plätze) mit einem Café für 150 Gäste. Die geplanten Abmessungen betragen ca. 48,0 × 15,0 m für das Hauptgebäude und 24,0 × 18,0 m für den Konferenzblock.

### Lage des Büro- und Hotelkomplexes



## Legende:

1. Verwaltungsgebäude – Bestand
2. Ausstellungstrakt – Bestand
3. Temporäre Pkw-Stellplätze – geplant
4. Büro- und Hotelkomplex – geplant
5. Konferenzblock mit Café – geplant
6. Technischeinheit – Bestand

Die Gesamtfläche des Büro- und Hotelkomplexes inklusive Konferenzblock beträgt ca. 6423 m<sup>2</sup>.

Das Grundstück bietet ausreichend Platz für den Komplex selbst sowie für Zufahrten und Gehwege. Der fußläufige Zugang wird durch das bestehende Verkehrs- und Wegenetz der Stadt über die Bohdan-Chmelnizkyj-Straße sichergestellt.

Die Errichtung des Büro- und Hotelkomplexes auf dem vorgesehenen Grundstück erfolgt unter Einhaltung aller bautechnischen, sanitären und brandschutztechnischen Vorschriften.

Hygienische, ökologische und sicherheitstechnische Anforderungen an die Standortwahl werden eingehalten. Negative Auswirkungen auf die Umwelt bestehen nicht.

Das Gelände des Komplexes wird gemäß aktuellen Standards landschaftlich gestaltet und begrünt. Dabei kommen moderne, langlebige Materialien zum Einsatz.

Gehwege und Fußflächen werden mit dekorativen Betonpflastersteinen (FEM) ausgeführt, Zufahrten und Stellplätze erhalten Asphaltbelag. Die Außenbeleuchtung erfolgt mit energieeffizienten Leuchten.

Strom-, Gas- und Wasserversorgung sowie weitere technische Anschlüsse erfolgen über bestehende Netze gemäß den technischen Anschlussbedingungen.

Beheizung: autonom, über ein Dachheizwerk (Dachkesselanlage).

Bei Planung und Bau werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt – insbesondere barrierefreie Wege, Zufahrten sowie Zugänge zu Eingängen und Aufzügen.

Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung kann die Lage des Gebäudes auf dem Grundstück unter Berücksichtigung aller geltenden Normen präzisiert werden.

Besonderes Augenmerk wird auf das räumlich-gestalterische Konzept des Gebäudes gelegt, um ein adäquates architektonisches Erscheinungsbild zu erzielen.

Technisch-wirtschaftliche Kennzahlen:

- Grundstücksfläche (planerisch) – 0,43 ha
- Bebauungsfläche – 1 240,0 m<sup>2</sup>
- Bebauungsdichte – 29,0 %
- Fläche befestigter Oberflächen – 2 210,0 m<sup>2</sup>
- Grünflächen – 850,0 m<sup>2</sup>

## Zentrale Kennwerte des Büro- und Hotelgebäudes mit Konferenzsaal und Café:

Der Komplex umfasst:

1. Büro- und Hoteltrakt für 200 Personen

2. Konferenzsaal mit 100 Plätzen
3. Café mit 150 Sitzplätzen
4. Gesamtnutzfläche – 6 240 m<sup>2</sup>
5. Bauvolumen – 24 880 m<sup>3</sup>
6. Bebauungsfläche – 1 240 m<sup>2</sup>
7. Pkw-Stellplätze – 119 Plätze

Der Büro- und Hotelkomplex entspricht dem internationalen Hotelstandard der Kategorie "\*\*\*\*" gemäß dem nationalen Standard der Ukraine DSTU 4269:2003.

# Kontakt

Kontaktieren Sie uns für Besichtigungen, Rückfragen oder Kooperationsangebote.

## Private Aktiengesellschaft „Zentrum für Europäische Integration“

**Adresse:** Bohdan-Chmelnyzkyj-Str. 228, 79037 Lwiw, Ukraine

**Telefon:** +380 32 244 23 03, +380 32 244 23 02

**E-Mail:** [cei@mail.lviv.ua](mailto:cei@mail.lviv.ua)

**Öffnungszeiten:** Mo–Fr, 09:00–18:00

**Standort online ansehen:** [GoogleMaps](#) | [OpenStreetMap](#)

