

Projekt: Neubau eines Fahrradparkhauses am Nelson-Mandela-Platz
Standort: Hinterm Bahnhof 15, 90459 Nürnberg
Flur.-Nr. 26, 27, 38/2, 52, 53/4, 62
Auftraggeber: Stadt Nürnberg, vertreten durch Ref. VI., UB
hier: Objektplan, Investitionsnummer: E5470088800U

ENTSCHEIDUNGSVORLAGE

BEGRÜNDUNG UND UMFANG DER MAßNAHME

1. Planungsanlass und -historie

Im Rahmen der Neugestaltung des Nelson-Mandela-Platzes beabsichtigt die Stadt Nürnberg die Errichtung eines erdgeschossigen Fahrradparkhauses am Südausgang des Hauptbahnhofes mit knapp 400 Stellplätzen.

Das Baugrundstück grenzt unmittelbar an die Stützmauer bzw. die Böschung des Gleiskörpers auf der Südseite des Hauptbahnhofes zwischen dem vorhandenen West- und dem von der Bahn AG im Bau befindlichen Osttunneldurchstich (Fertigstellung Ende 2018). Die Außenfassade des Fahrradparkhauses, die auf den künftig neu gestalteten Nelson-Mandela-Platz ausgerichtet ist, prägt durch ihre Länge den südlichen Zugang des Hauptbahnhofes Nürnberg. Aufgrund dieser besonderen Situation und der großen Länge des Baukörpers kommt der Gestaltung der Fassade und der Einbindung in die Umgebung eine zentrale Bedeutung bei der Bauaufgabe zu.

Das geplante Fahrradparkhaus befindet sich in Teilflächen auf den Flurstücken 53/4 und 52, Gemarkung Tafelhof, der Deutschen Bahn AG. Der Erwerb der Teilflächen wurde am 18.10.2018 notariell beglaubigt. Gutachterliche Wertermittlung, Kaufverhandlungen und Vertrag wurde federführend durch das Liegenschaftsamt abgewickelt. Die Vorbereitungen für die Umwidmung der Bahnflächen laufen.

Nach Zuordnung der Maßnahme als Nebenanlage des öffentlichen Verkehrs nach Art. 1 (2) BayBo entfällt nach Art. 38 (1) BayStrWG die Plangenehmigung. Im Rahmen des Verfahrens sind UWA, SÖR, Stpl beteiligt. Des Weiteren sind Vorabstimmungen mit der Deutschen Bahn AG sowie das Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Ausführungen besprochen worden. Die Zustimmung aller Beteiligten wird erwartet.

Aus einem Interessenbekundungsverfahren durch das Verkehrsplanungsamt ging ein potenzieller privater Betreiber für den Betrieb des Fahrradparkhauses hervor. Künftig wird das Fahrradparkhaus über den U-Bahn-pachtvertrag von der Stadt Nürnberg an die VAG verpachtet. Zusammen mit dem privaten Dienstleister soll die Anlage betrieben werden.

2. Baubeschreibung

2.1 Städtebau und Baukörper

Das Baugrundstück grenzt unmittelbar an die Stützmauer und Böschung des Gleiskörpers zwischen dem vorhandenen West- und dem von der Bahn AG im Bau befindlichen Osttunneldurchstich. Es bildet zukünftig den nördlichen Abschluss des Nelson-Mandela-Platzes, welcher mit einem grünen Rasenparterre und einem gepflasterten Platzbereich neu organisiert wird.

Aufgrund der zu erwartenden Bewegungsströme ergeben sich deshalb 3 Hauptzugänge am neuen Fahrradparkhaus, einer im Osten, einer im Westen und einer mittig im Süden zum Platz hin orientiert.

Das erdgeschossige Fahrradparkhaus soll 399 Abstellplätze in Doppelstock- und Einfachanlagen anbieten. Circa 10 Stellplätze werden für Sonderfahrzeuge wie Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern

vorgesehen. Desweiteren werden Flächen für Schließfächer, Service, Winterdienst, Lager und Technik vorgehalten.

Im Entwurf für das Fahrradparkhaus werden konstruktive Einbauten wie Doppelstockparker und Schließfächer einhütig in der Nordachse des Gebäudes gebündelt. Technik, Putzraum und zusätzliche Lagerflächen werden in zwei Seecontainern untergebracht. Die Südseite wird von großen Einbauten freigehalten. Dadurch kann die Fassade als frei gestaltbare Hülle entwickelt werden. Lichteintrag, Einsehbarkeit und Zugänglichkeit sind dadurch steuerbarer Bestandteil der Gestaltung. Das Gebäude öffnet sich zum Grünraum des Nelson-Mandela-Platzes hin. Die Entstehung von Angsträumen wird vermieden.

2.2 Fassade und Materialität

Die Außenfassade des neuen Fahrradparkhauses prägt durch ihre Länge den südlichen Bereich des Nürnberger Hauptbahnhofes. Deshalb wird auf die Gestaltung und die Einbindung in die Umgebung besonderes Augenmerk gelegt.

Es wurde für die Hülle eine Struktur gefunden, welche sich dem Thema Fahrrad in einfacher und gleichzeitig feinsinniger Weise nähert. Entscheidende Fragestellungen bei der Struktursuche waren der Umgang mit der langen Abwicklung, der Grad an Transparenz, der Lichteinfall am Tage und die Ausleuchtung in der Nacht, die Sicherheit der Nutzer und ihrer Räder bzw. die Gefahr vor Vandalismus. Aber auch die modulare Umsetzbarkeit, sowie weitere wirtschaftliche und bautechnische Aspekte spielten eine große Rolle.

Für die Konstruktion des Fahrradparkhauses ist deshalb ein modularer Stahlbau angedacht, der in Teilen bei Bedarf demontiert werden kann.

Auch für die Fassade wird auf Standardprodukte aus dem Metallbau zurückgegriffen. Diese Standardprodukte werden jedoch durch die Art ihrer Anwendung und Anordnung veredelt, simple Einzelteile ergeben durch Schichtung, Überlagerung oder allein durch ihren Zuschnitt ein komplex anmutendes Ganzes.

Bei der Fassade wird aus dem Thema Bewegung ein konstruktives Prinzip mit Moiré-Effekt entwickelt (frz. moirer bedeutet moirieren oder marmorieren). Durch die Überlagerung zweier verschieden geneigter Grundstrukturen entsteht ein changierendes Muster. Die Art und Stärke des Effektes hängt vom Standpunkt und der Bewegung des Betrachters ab.

Die filigrane Struktur trägt zugleich die Stahl-Dachkonstruktion und ist dadurch auch statisch-funktionales Element.

Die Dachflächen werden als Flachdach ausgebildet und als Retentionsfläche extensiv begrünt.

Der Boden des Parkhauses erhält einen Asphaltbelag, die Eingangsbereiche den gleichen Natursteinbelag wie der zukünftige Nelson-Mandela-Platz. Ein Farbleitsystem dient der Orientierung im Inneren und erleichtert die Benutzung.

2.3 Funktionen und Nutzung des Gebäudes

Nutzung

Das Gebäude wird als öffentliches Fahrradparkhaus genutzt. Die Räume sind durchweg erdgeschossig angeordnet. Der generelle Zugang zur Parkieranlage erfolgt vollautomatisch über geeignete Drehtüren mit Fahrraddurchlass und Ticketgeber. Die Anlage ist 24 Stunden am Tag geöffnet. Die Videoüberwachung an einer ständig besetzten Stelle gewährleistet einen sicheren Betrieb der Anlage.

Barrierefreiheit

Die Anlage ist im Inneren barrierefrei und über videoüberwachte Zugangstüren und Rufknopf begehbar.

Eine Abstimmung mit dem Behindertenbeirat der Stadt Nürnberg hat stattgefunden. Die protokollarisch festgesetzten Bedürfnisse werden umgesetzt.

Raumkonzept und Mieterbeteiligung

Der Gebäudegrundriss wurde gemäß Raumprogramm und sonstigen funktionalen Nutzungsvorgaben des Ref. VI, Vpl, SÖR und des zukünftigen Betreibers geplant.

2.4 Bauliche Beschreibung der Maßnahme

Gebäude

Auf tragenden Stahlbeton-Streifen- und -Punkt-Fundamenten wird ein nichtunterkellertes Stahlbau errichtet. Das Gebäude wird mit tragenden Stahlstützen, einer tragenden Stahlfassade und einem begrünten Metalldach umgesetzt.

Bauteile im Einzelnen:

- Gründung: Streifenfundamente, Punktfundamente aus Stahlbeton + Brunnenringe
- Außenwandaufbau: offene tragende Stahlrundrohr-Fassade mit Edelstahlgewebe.
- Türelemente: System-Drehkreuze mit Zugangskontrolle, Drehtüren als Fluchttüren
- Innenwände: 2 Seecontainer als Lager, Technikbereich
- Bodenaufbau: Asphaltbelag auf Unterbau Projekt Nelson-Mandela-Platz, in den Eingangsbereichen Pflasterbelag Projekt Nelson-Mandela-Platz
- Deckenbekleidungen: Untersicht Trapezblechdach
- Flachdach über EG: Trapezblechdach, Gefälledämmung, 2-lagige Abdichtung. Dachbegrünung extensiv.

Betriebliche Einbauten

Es werden über Gasdruckfeder unterstützte und vom ADFC empfohlene Doppelstockparker mit einem Achsabstand von 50cm auf der Nordseite eingebaut. Die Ausstattung erfolgt in Absprache mit dem Betreiber. Drehkreuze und Zugangskontrolle werden von einem Systemhersteller eingebaut.

Die Videoüberwachungsanlage wird vom Betreiber gestellt. Lediglich die Verkabelung stellt einen Teil der Investitionsmaßnahme dar. Es sind zudem Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelecs vorgesehen.

2.5 Haustechnik

Das haustechnische Konzept wurde von dem Fachplaner nach den Maßgaben des Betreibers und des Bauherrn abgestimmt:

- Heizung ist nicht notwendig. Lediglich der Putzraum mit Wasseranschluss wird gegen Frost gesichert.
- mechanische Lüftung ist nicht notwendig, es handelt sich um ein offenes Verkehrsbauwerk. Lüfter mit Wärmetauscher nur im Putzraum.
- Warmwasserbereitung ist nicht notwendig, Kaltwasser wird in einem der Container und mit einem Außenwasserhahn zur Verfügung gestellt
- Starkstromanlagen, Sicherheitsbeleuchtung als dezentrales System, Verkabelung über Trassen oder Sammelhalter, Deckenbeleuchtung als LED, dimmbar über Bewegungsmelder.
- Innerer Blitzschutz, Ableiter Typ II, III
- Kassenautomaten zum SB-Inkasso mittels Münzen und Banknoten mit Steuerzentrale
- Vorgerichteter EDV Wandschrank für die Telekommunikationsanlage

2.5 Freianlagen

- Das Fahrradparkhaus ist ein Baustein im Rahmen der Neugestaltung des Nelson-Mandela-Platzes und hat keine eigens zugeordnete Freianlagen. Auf dem Dach der des Fahrradparkhauses wird vollflächig eine extensive Dachbegrünung auf Gefälledämmung als Retentionsfläche verlegt. Das Gründach soll positiv zum Stadtklima mit beitragen.

3. Energetischer Standard und Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme

- Es handelt sich um ein offenes Verkehrsbauwerk ohne energetischen Standard. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung entfällt somit.

4. Terminplan

Es ist folgende terminliche Abwicklung geplant:

Projektentwicklung, Planung	ab November 2017
Ausschreibungsphase	ab Oktober 2018
Baumrodungen	ab November 2018
Rohbau, Dach, Fassade	ab März 2019
Ausbau.....	ab Oktober 2019
Inbetriebnahme bzw. Übergabe	bis Dezember 2019

5. Finanzierung und Folgekosten

Die Finanzierung erfolgt vorbehaltlich der Mittelfreigabe durch Ref.II/Stk aus dem MIP 2019 – 2022, Nr. 888. Darin sind die Aufwendungen für den Grunderwerb der DB-Flächen enthalten.

Der Grunderwerb wurde im RWA Ausschuss am 26.9.2018 beschlossen.

MIP Ansatz Hochbau:	1.600.000,- EURO	(E5470088800U)
MIP Ansatz Grunderwerb:	329.000,- EURO	(Beschluss RWA 26.9.2018; E5470088801U)
MIP Ansatz Zuwendung FAG/ GVFG:	-570.000,- EURO	(E5470088899E)

Die jährlichen Folgekosten betragen ca.:

Bauunterhaltskosten mit Gründachpflege: 3.500,- EURO

Die jährlichen Betriebskosten des Betreibers werden auf 28.400,- EURO geschätzt. Über die Einnahmen des Kostenpflichtigen Parkhauses sollen die Betriebskosten weitestgehend abgedeckt werden. Aus förderrechtlichen Gründen sind Gewinneinnahmen nicht beabsichtigt. Die Parkgebühren werden entsprechend angepasst.

Folgekosten und Personalfolgekosten werden über den U-Bahn Pachtvertrag mit der VAG abgedeckt.

6. Kosten

Nach der detaillierten Kostenberechnung vom 30.10.2018 betragen die voraussichtlichen Gesamtkosten 1.600.000,- EURO