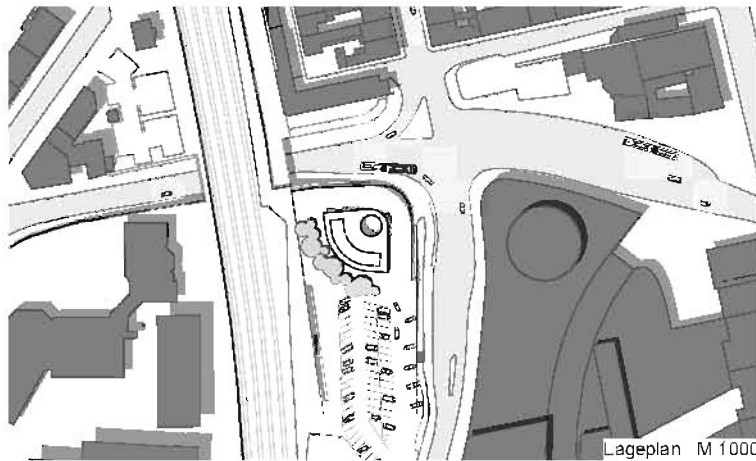
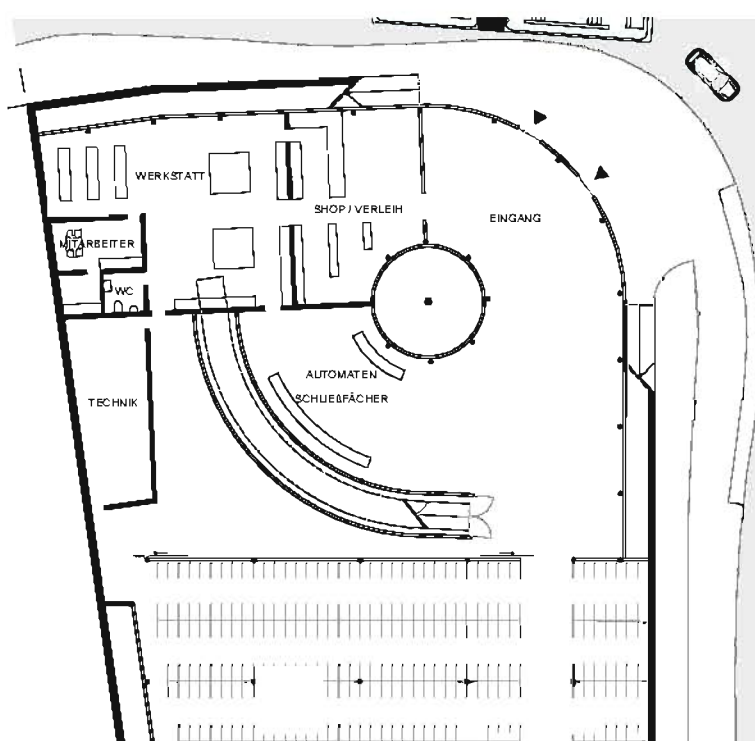
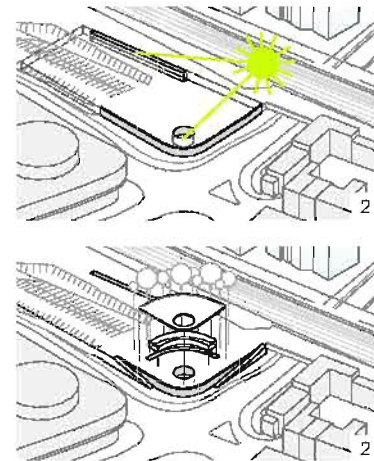
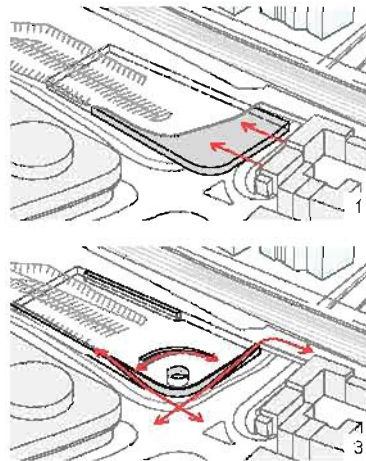


Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

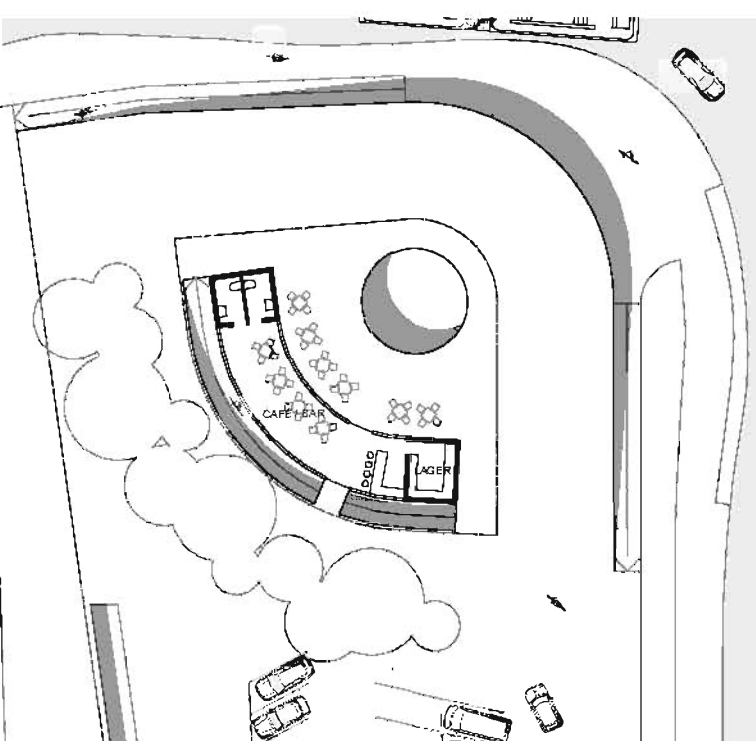
WS 11/12 Wahlpflichtfächer



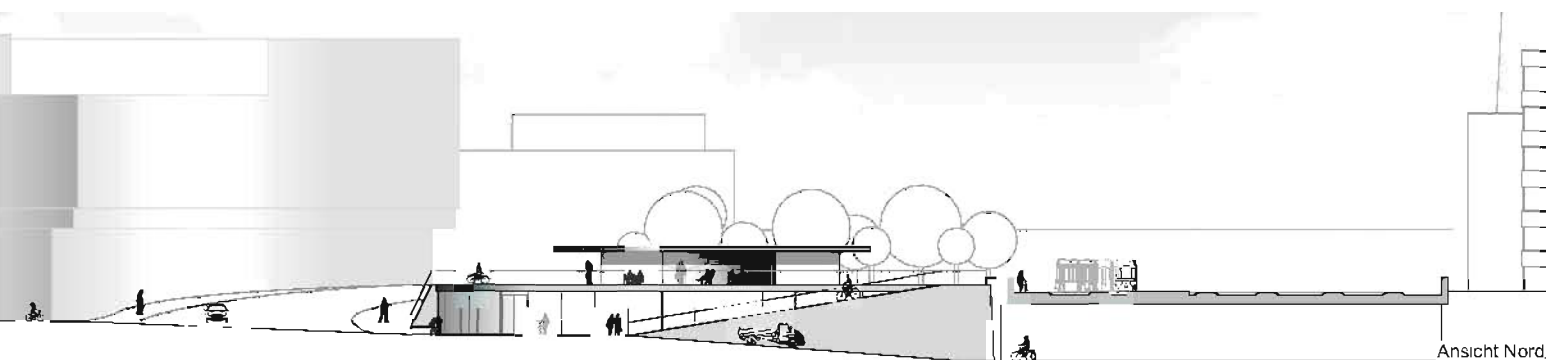
Lageplan M 1000



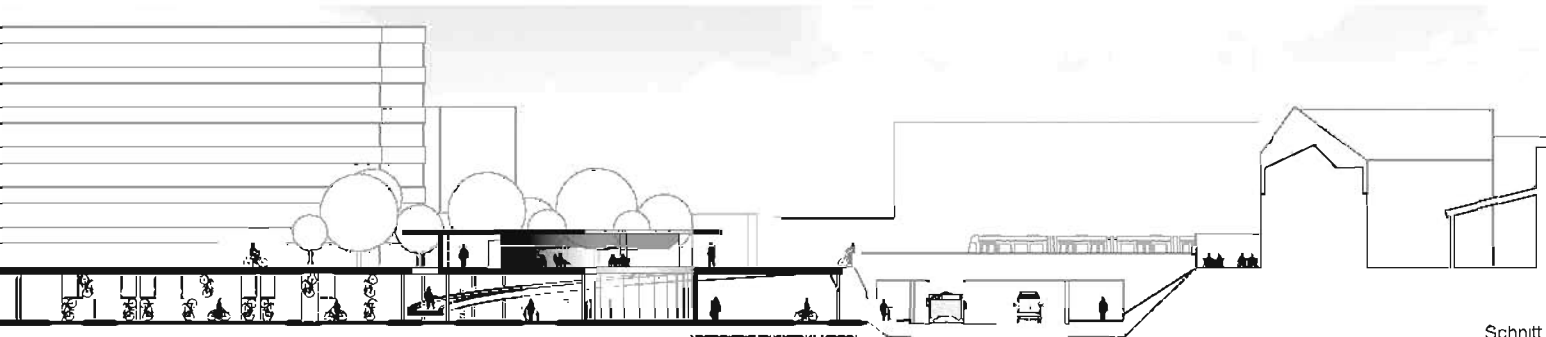
Level 1 M 200



Level 2 M 200



Ansicht Nord.



Schnitt

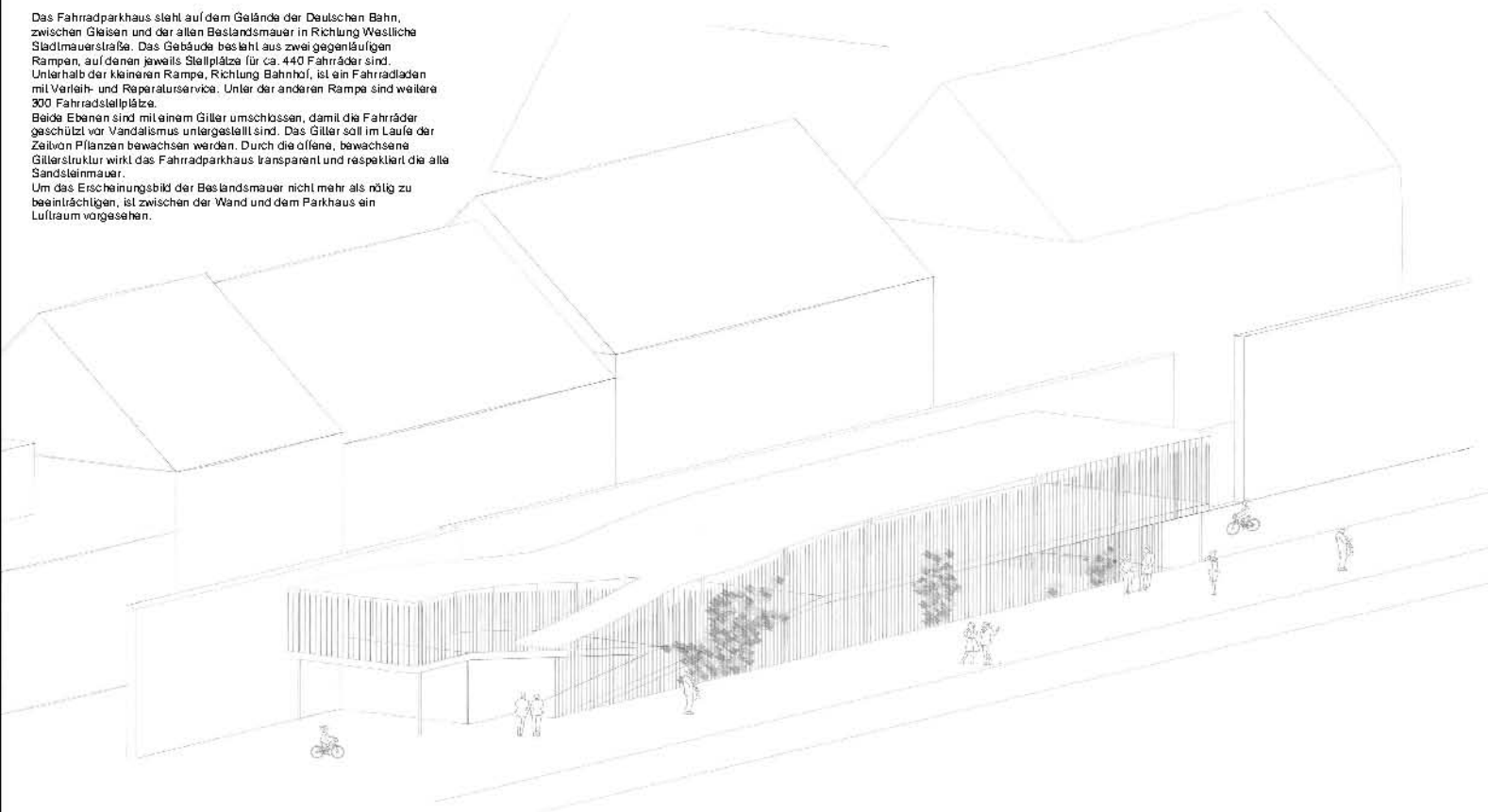
Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

WS 11/12 Wahlpflichtfächer

Das Fahrradparkhaus steht auf dem Gelände der Deutschen Bahn, zwischen Gleisen und der alten Bestandsmauer in Richtung Westliche Stadtmauerstraße. Das Gebäude besteht aus zwei gegenüberliegenden Rampen, auf denen jeweils Stellplätze für ca. 440 Fahrräder sind. Unterhalb der kleineren Rampe, Richtung Bahnhof, ist ein Fahrradladen mit Verleih- und Reparaturservice. Unter der anderen Rampe sind weitere 300 Fahrradstellplätze.

Beide Ebenen sind mit einem Gitter umschlossen, damit die Fahrräder geschützt vor Vandalismus untergestellt sind. Das Gitter soll im Laufe der Zeit von Pflanzen bewachsen werden. Durch die offene, bewachsene Gitterstruktur wirkt das Fahrradparkhaus transparent und respektiert die alte Sandsteinmauer.

Um das Erscheinungsbild der Bestandsmauer nicht mehr als nötig zu beeinträchtigen, ist zwischen der Wand und dem Parkhaus ein Luftraum vorgesehen.



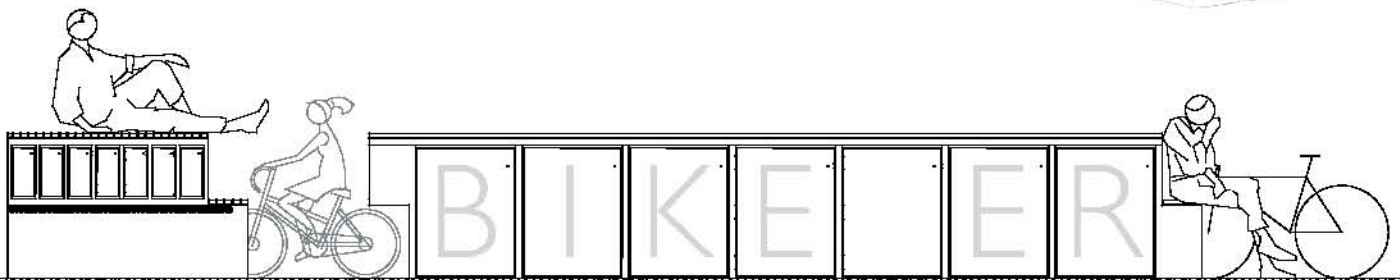
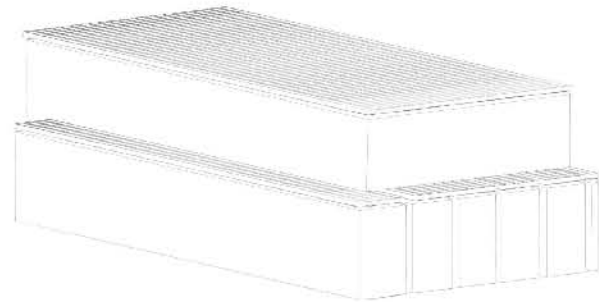
Fahrradboxen:

Wieso Fahrradboxen:

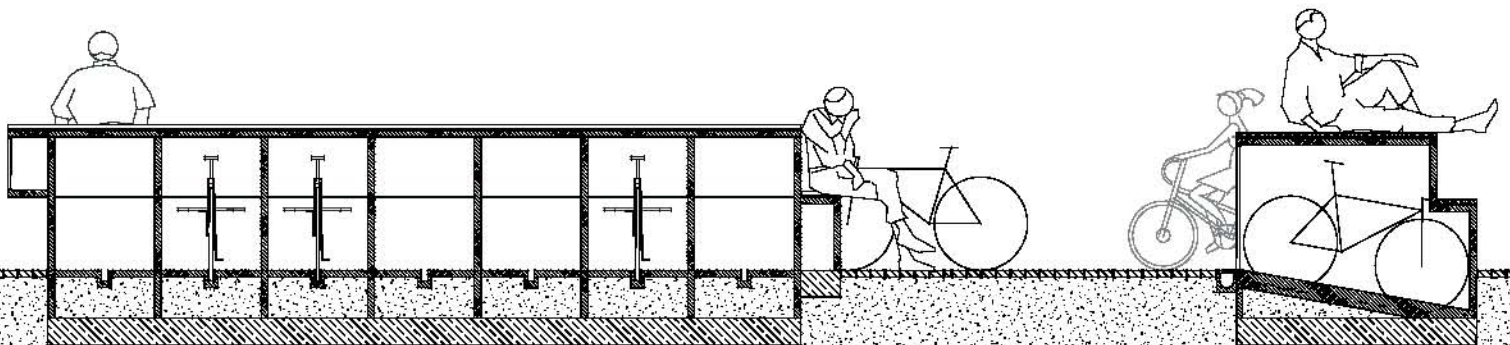
Diese speziellen Schließfächer für Fahrräder können an den verschiedensten Orten der Stadt aufgestellt werden, damit man auch während des Einkaufens, des Arbeitens oder sonstigen Aktivitäten in der Stadt das Fahrrad an einem sicheren Ort untergebracht hat. Fahrradboxen an mehreren Orten bieten zudem den Vorteil, das Fahrrad in nächster Nähe sicher abstellen zu können.

Besonderheiten der Fahrradboxen:

Neben der sicheren Unterbringung der Fahrräder bieten die Fahrradboxen an der schmalen Seite die Möglichkeit Helm, Fahrradhandschuhe oder Einkaufstüten in Schließfächern zu verstauen. Die Türen der Fahrrad- und Helmschließfächer können frei gestaltet oder für Werbezwecke benutzt werden. An der gegenüberliegenden Seite ist ein Fahrradständer, an dem das Fahrrad fixiert werden kann. Die Fahrradboxen sind der Form des Fahrrads entsprechend versetzt. Somit ergeben sich Sitzgelegenheiten, auf denen man sich ausruhen kann.



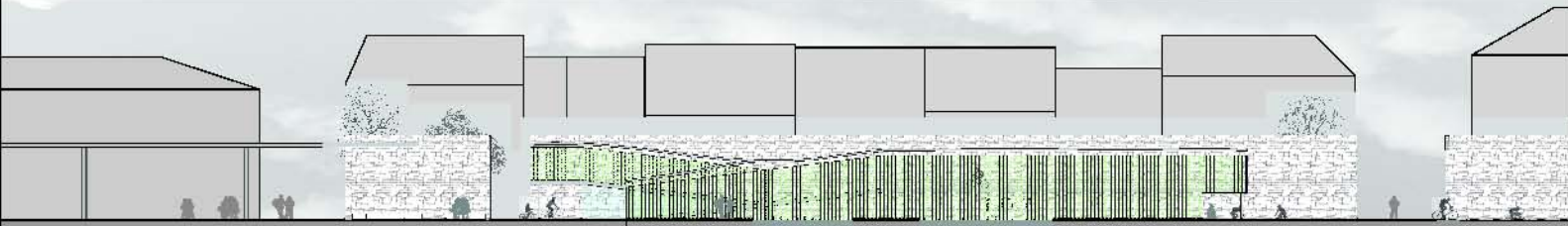
Ansicht: Längsschnitt



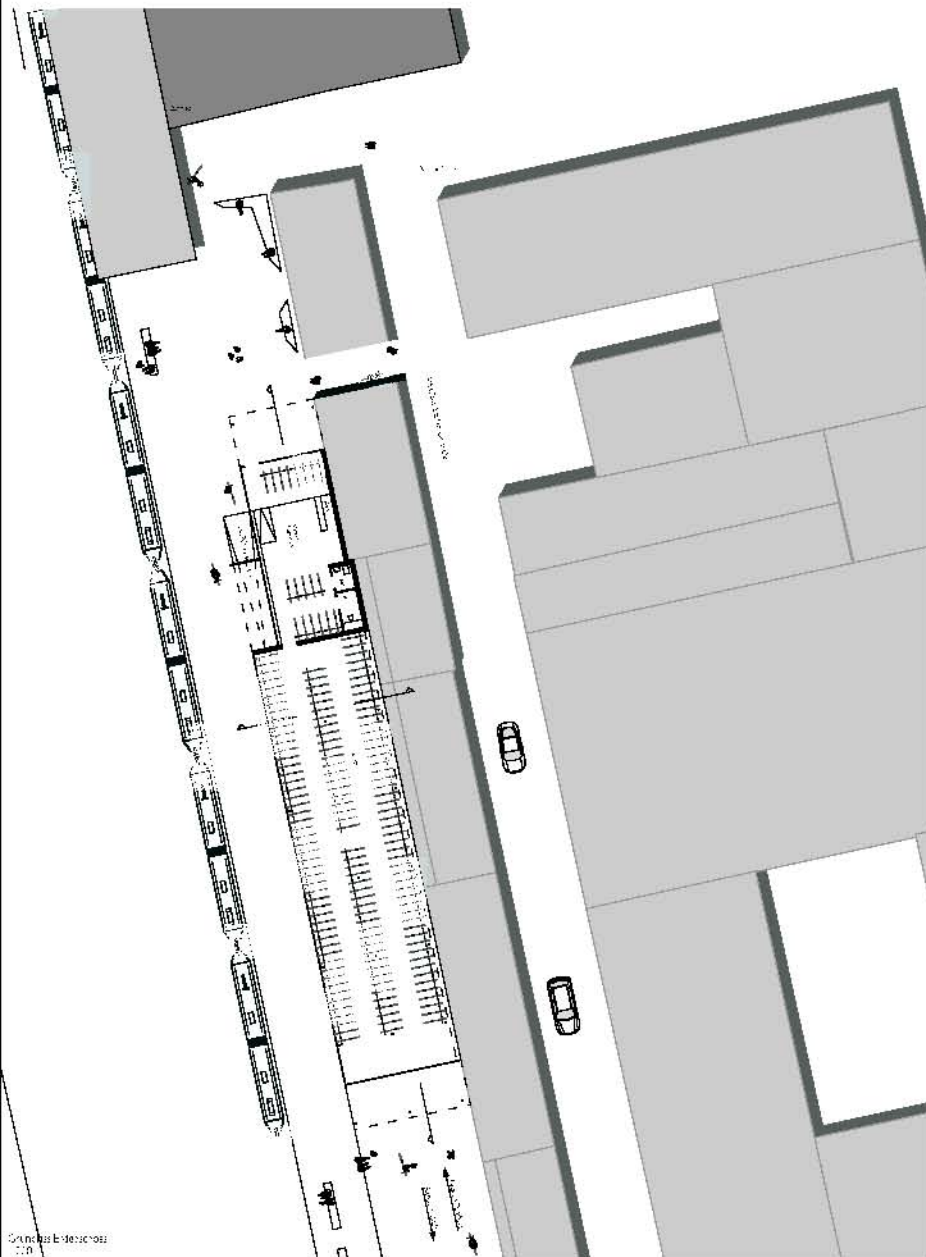
Längsschnitt

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

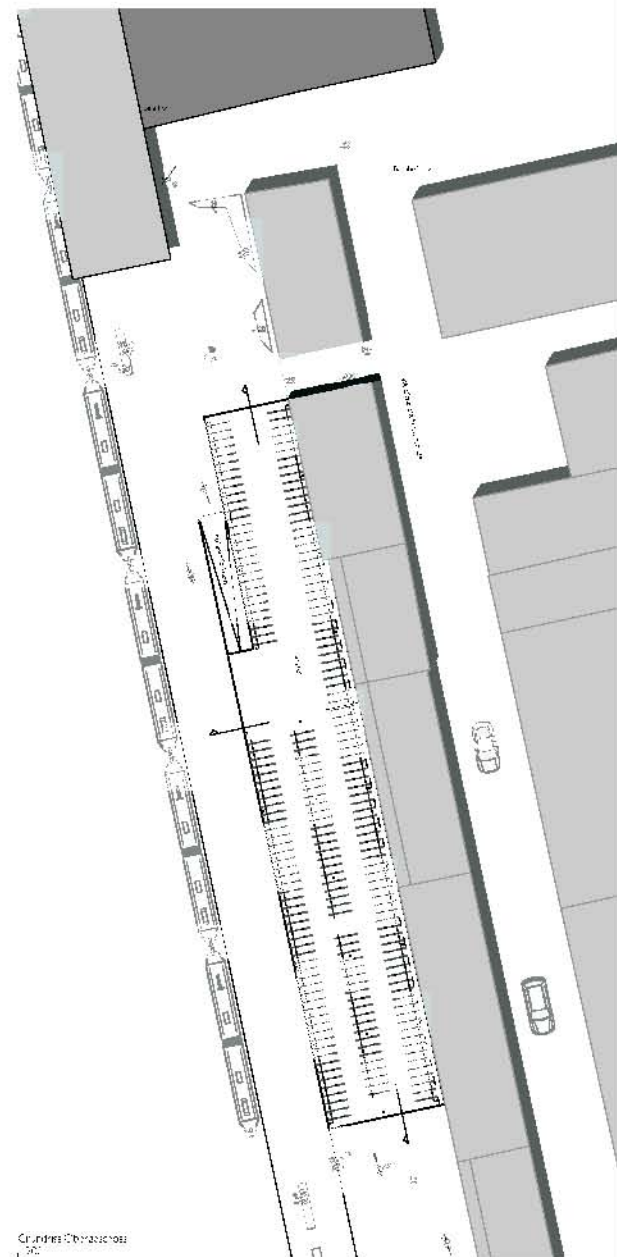
WS 11/12 Wahlpflichtfächer



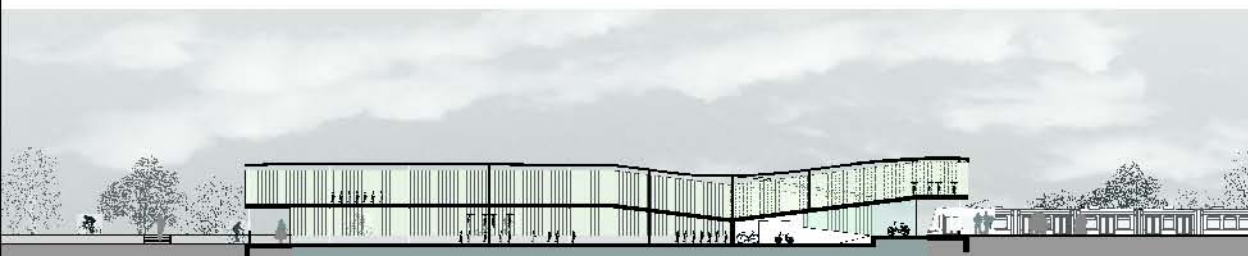
Ansicht West
1:500



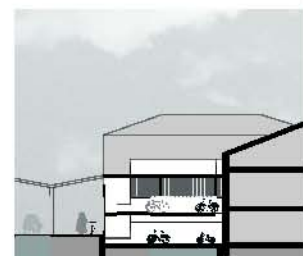
Grundriss 1. Obergeschoss
1:200



Grundriss 2. Obergeschoss
1:200



Ansicht Süd
1:500



Ansicht Nord
1:500

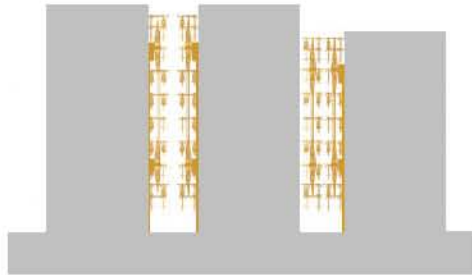
Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

WS 11/12 Wahlpflichtfächer

Beispiel: Bike Hanger/Manifesto

Vorteil:

Platzsparende Parkmöglichkeit für Fahrräder.
Gute Nutzbarkeit von Baulücken.



Nachteil:

Die Benutzung erfordert einen relativ hohen Zeitaufwand.
Bei einem Defekt ist man auf Fremdhilfe angewiesen.
Man benötigt ein passendes Gebäude.



Lage:

Vorteil:

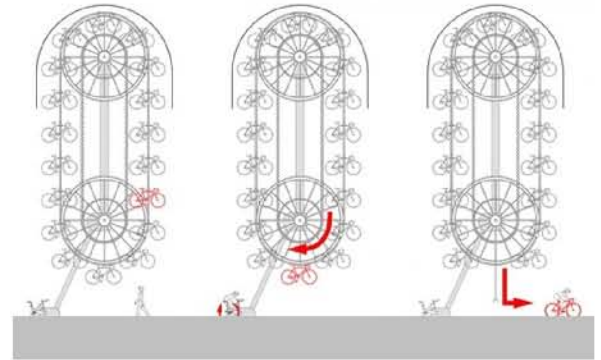
Das Fahrradparkhaus liegt zentral in der Nähe des Hauptbahnhofes und bietet somit eine gute Erreichbarkeit und knüpft an viele Wege in unterschiedliche Richtungen in Stadt an.

Der Platzverbrauch ist sehr gering, da das Parkhaus nur einen schmalen Grundriss benötigt.



Nachteil:

Das Grundstück ist auf Grund seiner zentralen Lage sehr teuer, ebenso die Bauweise in die Tiefe.



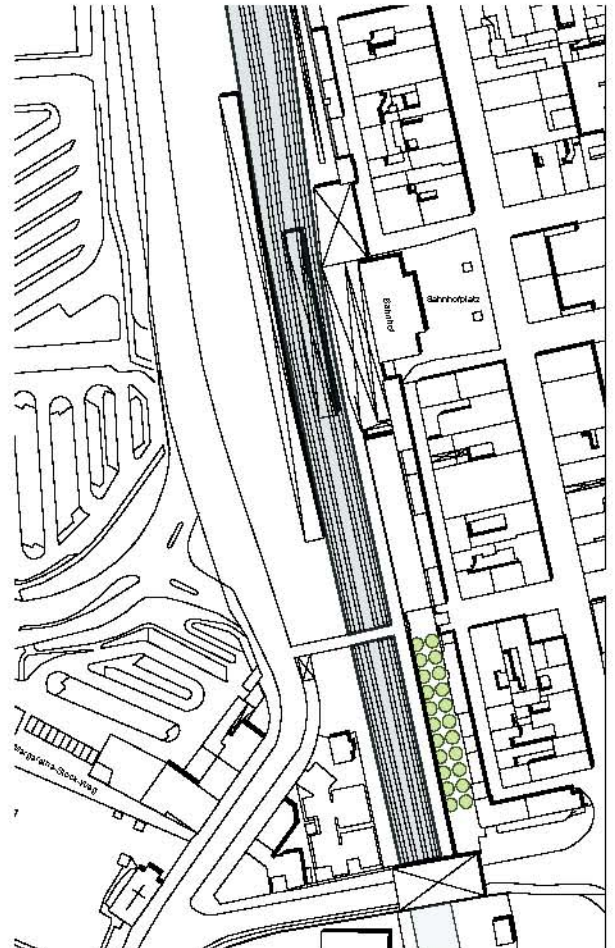
Bike Hanger / MANIFESTO

Der Bike-Bügel parkt Fahrräder vertikal. Mit der Montage von Rollen und diebstahlsicherer parken. Die Fahrräder sind an ein Kettensystem stationär angeschlossen. Für diese Anwendung ist ein geeignetes Gebäude nötig. So werden jedenfalls kubische Parkhäuser an den Straßen oder auf Plätzen vermieden.

Automatisches Parkhaus

Da sich das geplante Parkhaus auf teurerem Grund befindet, ist der Platzverbrauch so gering wie möglich zu halten. Deshalb möchte ich das System von Bike Hanger / Manifesto in der Tiefe anwenden, im Sinne einer Tiefgarage. Das Automatische Parkhaus bietet über 1000 Parkplätze, die ebenso mit Rollen und Ketten funktionieren. Im Weiteren sollen über 100 ausleihbare Fahrräder angeboten werden. In dem Parkhaus befinden sich zwei Mitarbeiter für Service, Reparaturarbeiten und Informationen.

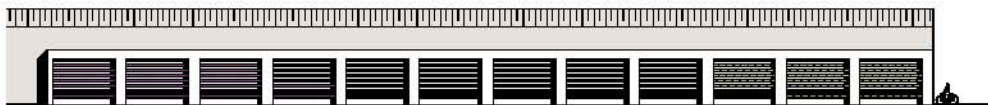
Die oberirdische Fassade bildet sich aus einem Beton-Rahmen und in diesem Rahmen sind Rankhilfen angebracht, an denen Pflanzen im Sommer den nötigen Sonnenschutz bieten und im Winter Sonnenstrahlen durchlassen.



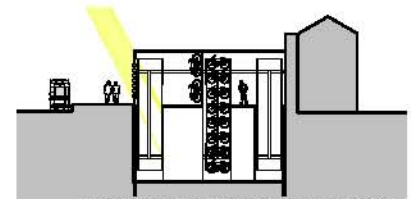
LAGEPLAN M 1:1000

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

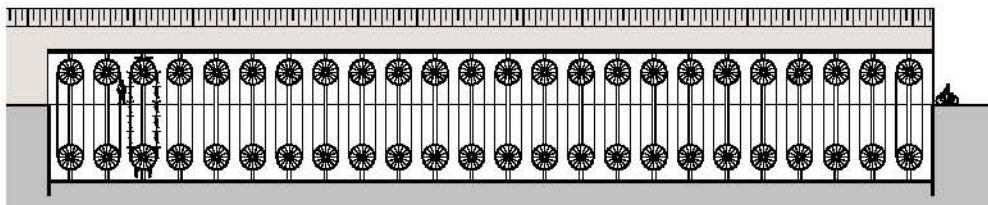
WS 11/12 Wahlpflichtfächer



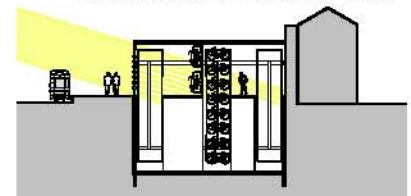
ANSICHT M 1:200



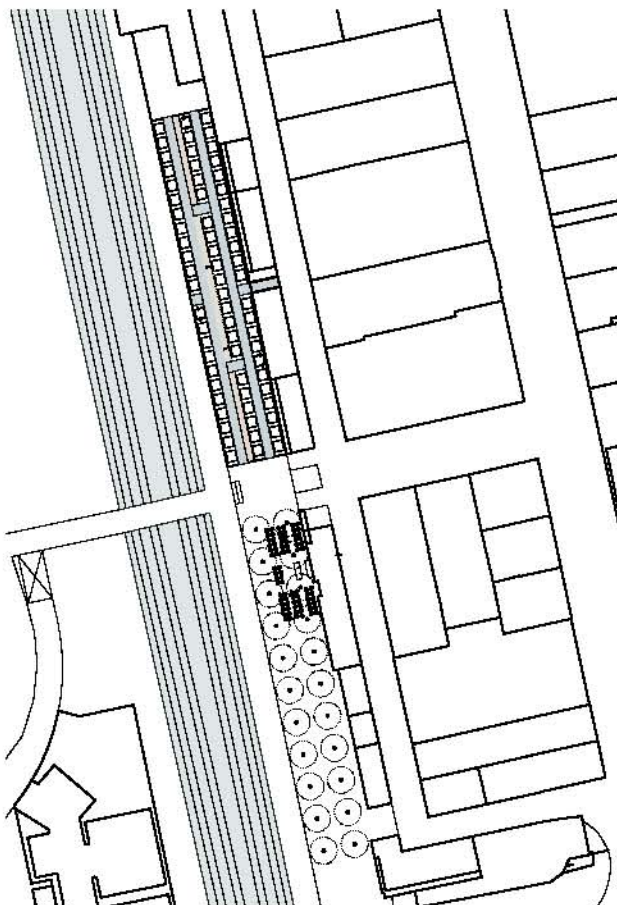
SCHNITT IM SOMMER M 1:200



SCHNITT M 1:200



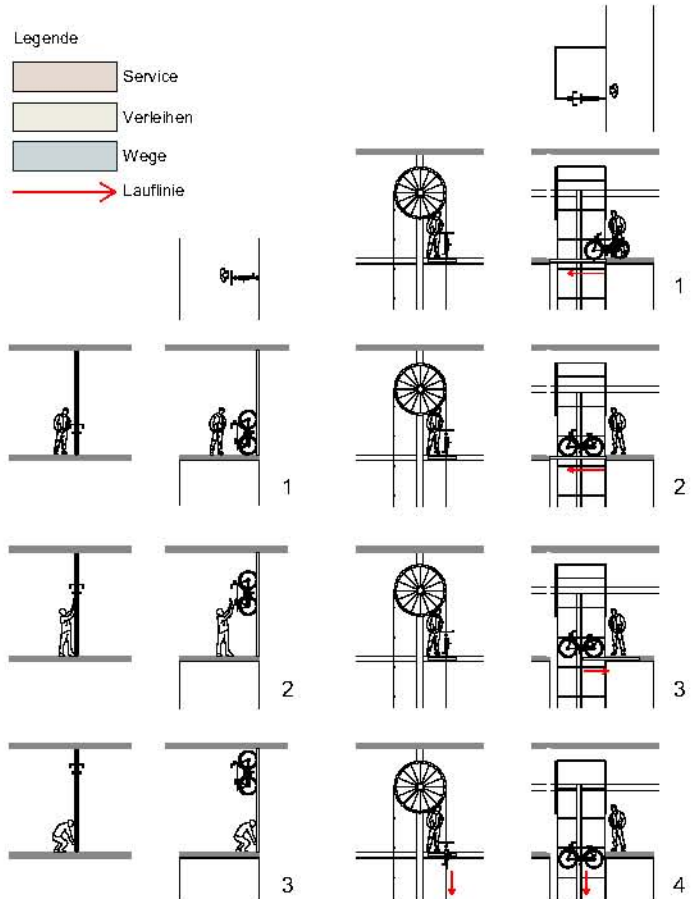
SCHNITT IM WINTER M 1:200



GRUNDRISS EG M 1:500

Legende

- Service
- Verleihen
- Wege
- Lauffinie

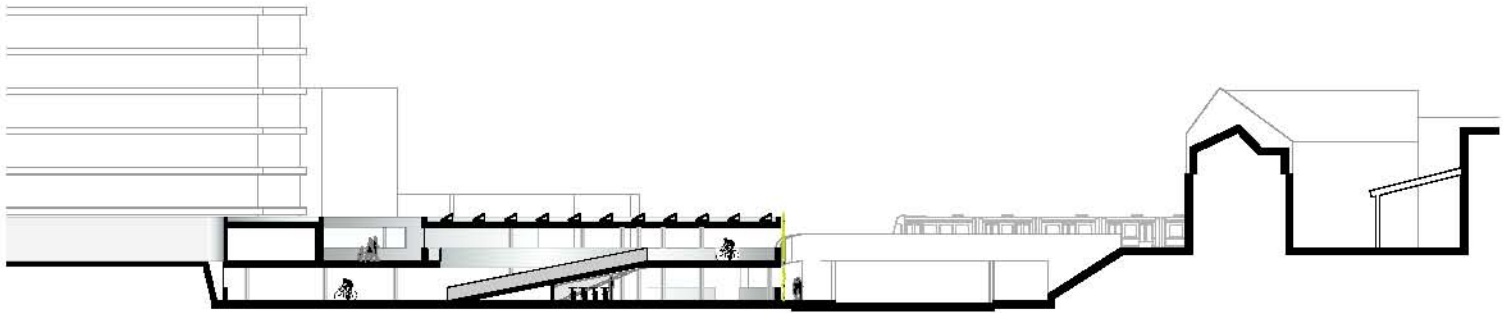


AUSLEIHEN PROZESS
M 1:100

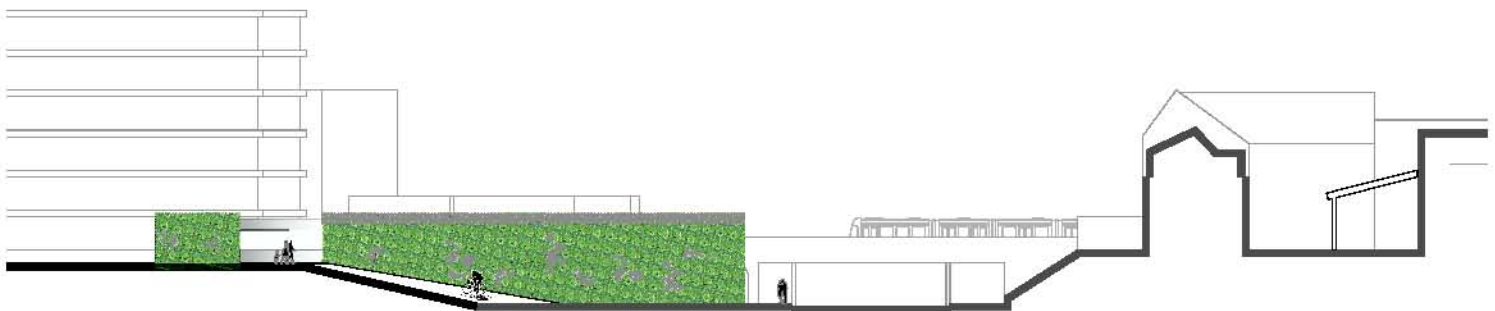
PARKEN PROZESS
M 1:100

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

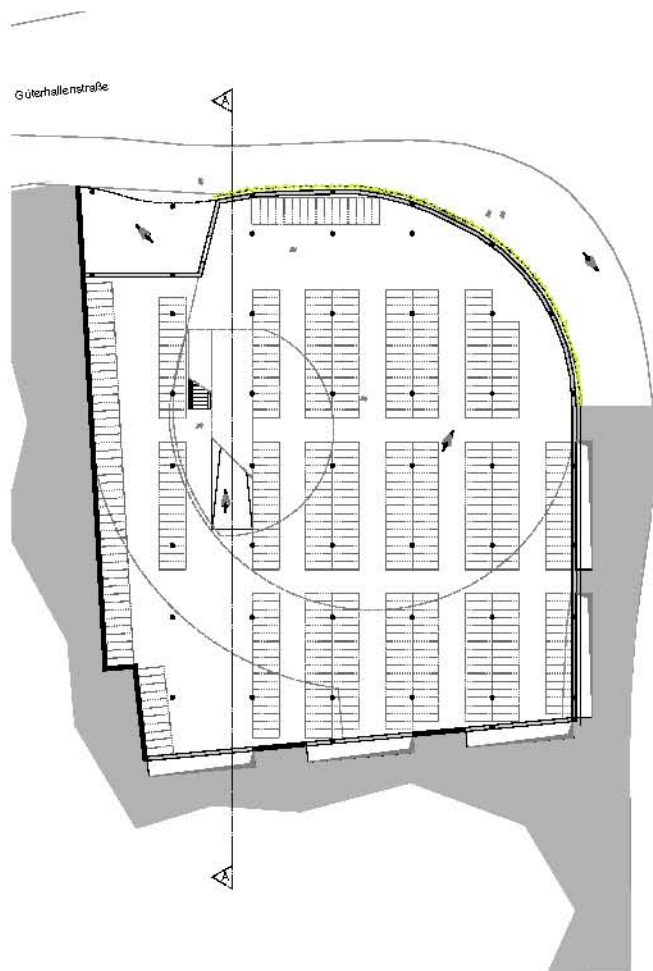
WS 11/12 Wahlpflichtfach



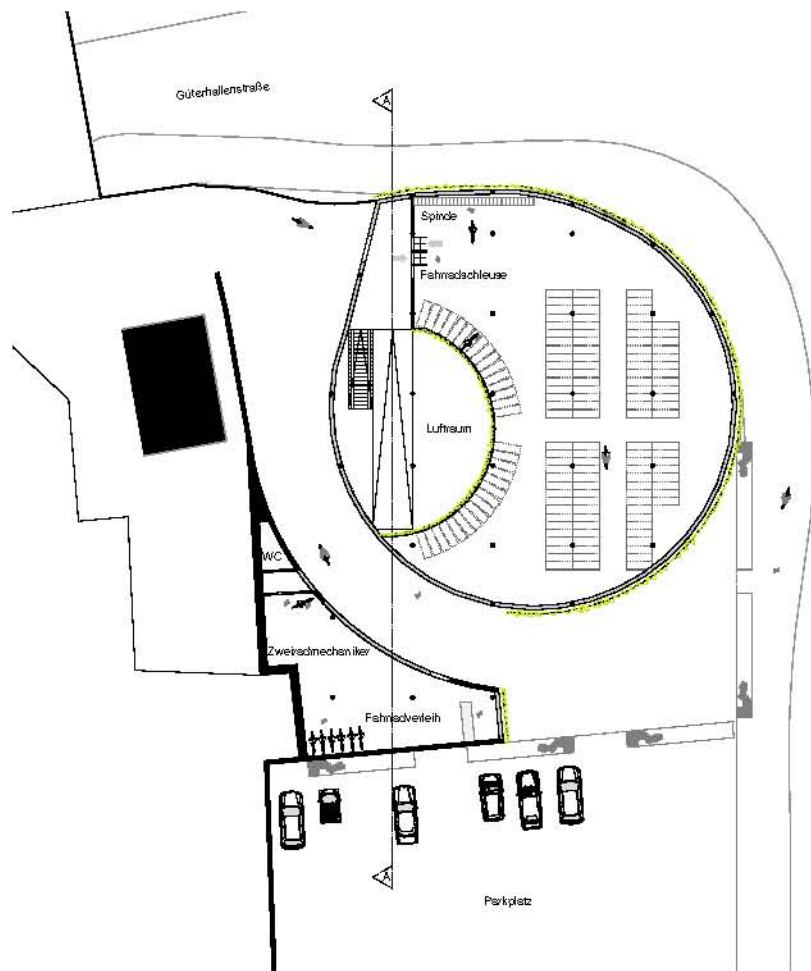
Schnitt A-A



Ansicht Osten



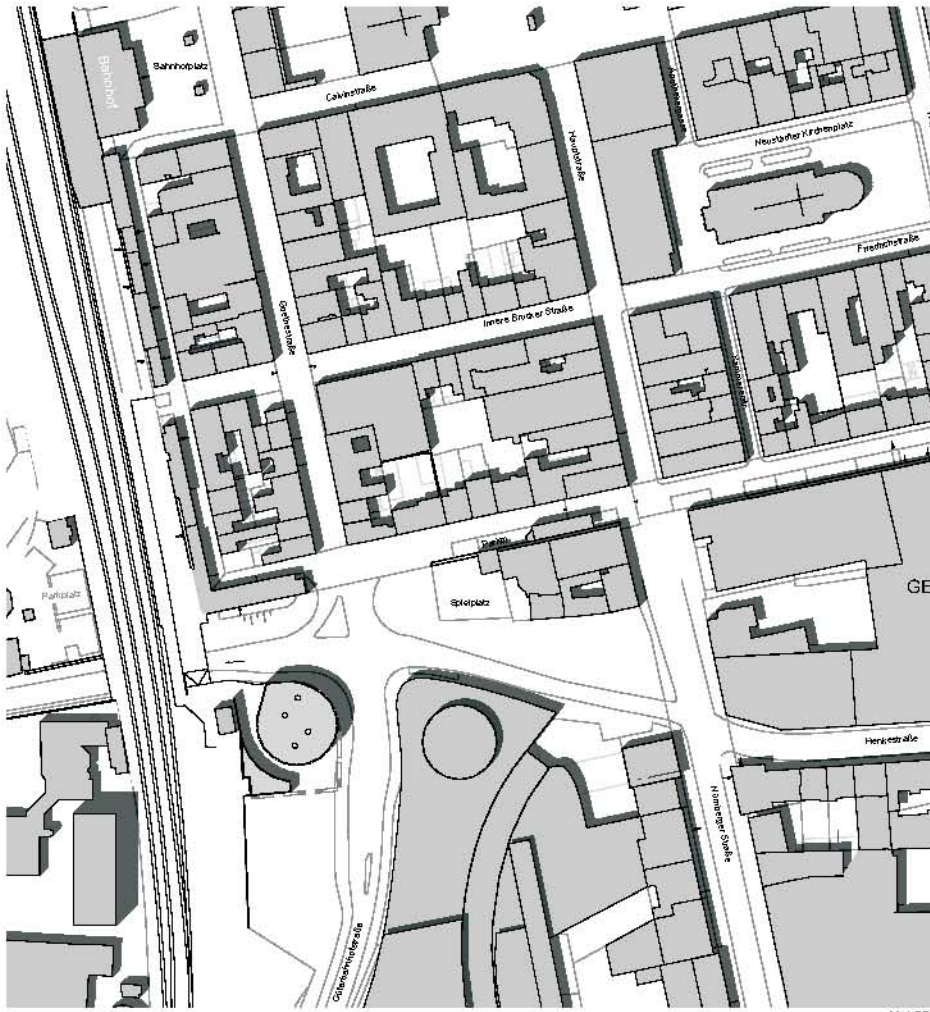
Untergeschoss (Unterführungs niveau)



Erdgeschoss (Bahnsteigniveau) M 1:200

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

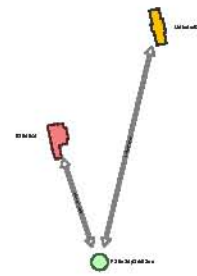
WS 11/12 Wahlpflichtfach



M 1:500



M 1:5000



Schaffung einer großzügigen überdachten und überwachten Fahrradabstellfläche in 3 Geh-Minuten Entfernung zum Hauptbahnhof und 7 Minuten zur Universität.
Mit einem kostenlosen Abstellbereich im Erdgeschoss und einem getrennten Bezahlbereich für sehr hochwertige Räder, im Obergeschoss.
Zugangsmöglichkeiten sind sowohl im Erdgeschoss als auch im Obergeschoss direkt zum Bahnsteig von Gleis 1. Das Gebäude beinhaltet einen Fahrradverleih und einen Zweiradmechaniker. Die Dachfläche des Gebäudes kann zusätzlich für eine PV-Anlage genutzt werden.



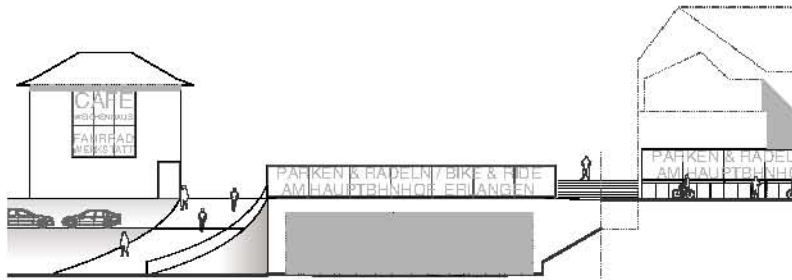
Beispiel einer Fahrradhalterung die einen Sicheren Stand garantiert und durch optionale Polsterung im Rahmenbereich Kratzer vermeidet



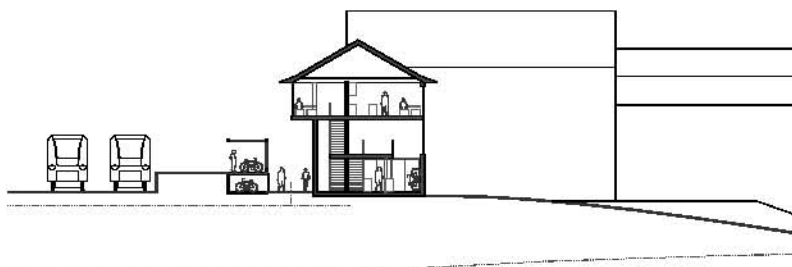
Perspektive von der Strassenkreuzung Richtung "Parkplatz"

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

JÖRG_FALK_MA 4



ANSICHT_M 1:200



SCHNITT_M 1:200



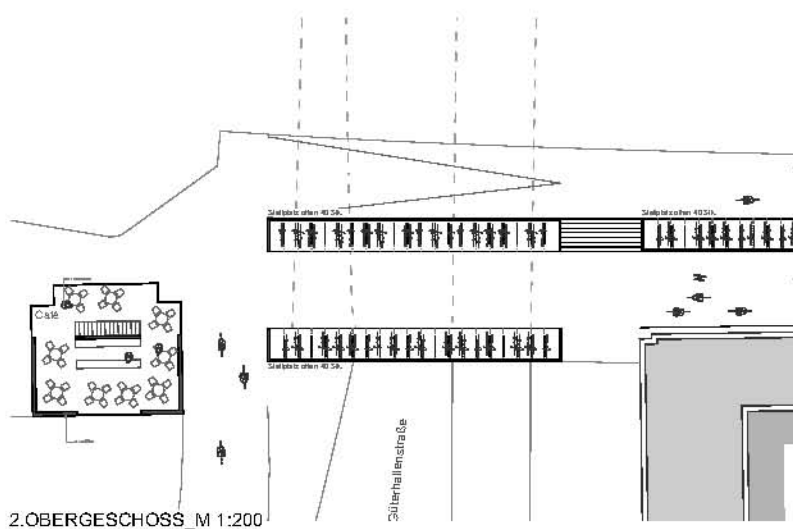
LAGEPLAN_M 1:2000

VERBINDUNG DER ZUGÄNGE

Idee war es die Hauptzugänge zum Hauptbahnhof zu verbinden. Durch die Lage meiner Struktur als Brücke zwischen den 3 Zugängen: im Süden der Zugang der "Südstadt" (Fußgängerzone), den Westzugang über die Unterführung, die auch die Mitte meiner Struktur beschreibt und dem Norden über den Hauptbahnhof wird versucht die drei Zugänge nicht nur von der Wichtigkeit, der Personenzahlen, welche diese Nutzen gleichzusetzen, sondern auch diese gestalterisch anzugleichen, was bis jetzt eine starkes Gelände aufweist.

Revitalisierung einer Brache

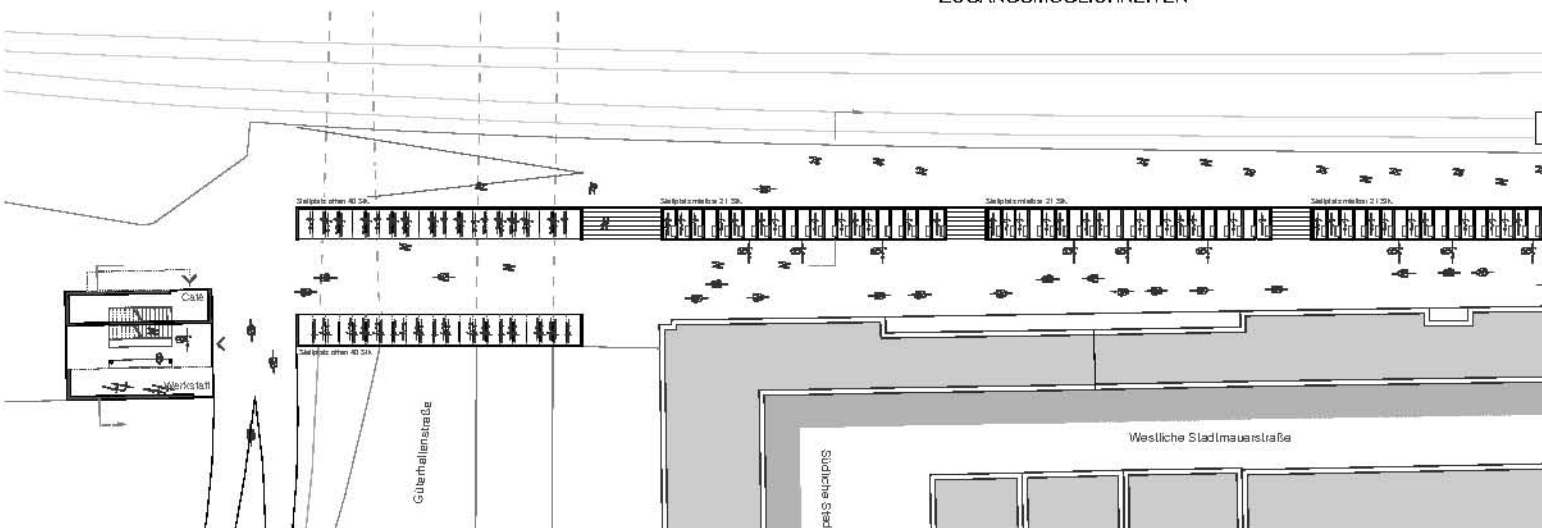
Ein schöner Nebeneffekt neben der Verbindung wichtiger Zugänge ist die Revitalisierung des teilweise brachliegenden Gebietes südlich des Bahnhofes. Ein Gebiet vor der Stadtmauer was aus verschiedenen Gründen, Lärm, schlechte Ausleuchtung Nachts und eines nicht hochwertigen Fußweg über den Bahnhofs ein Schattendasein führte. Durch die Lage der Struktur bekommt das Gebiet eine neue Bedeutung und eine neue Funktion, als "Leuchtturm" am Ende der Struktur steht das alte Weichenhaus. Eine Fahrradwerkstatt im EG und einem Café im OG geben dem leerstehenden Gebäude neues Leben und bildet neben dem Hauptbahnhof die Enden der Struktur.



2. OBERGESCHOSS_M 1:200



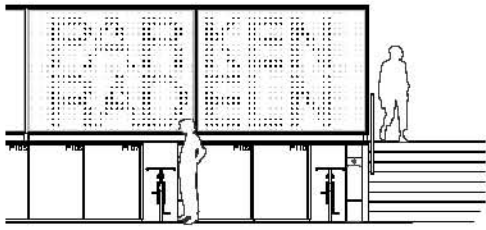
ZUGANGSMÖGLICHKEITEN



ERDGESCHOSS_M 1:200

Bike and Ride am Hauptbahnhof in Erlangen

JÖRG_FALK_MA 4



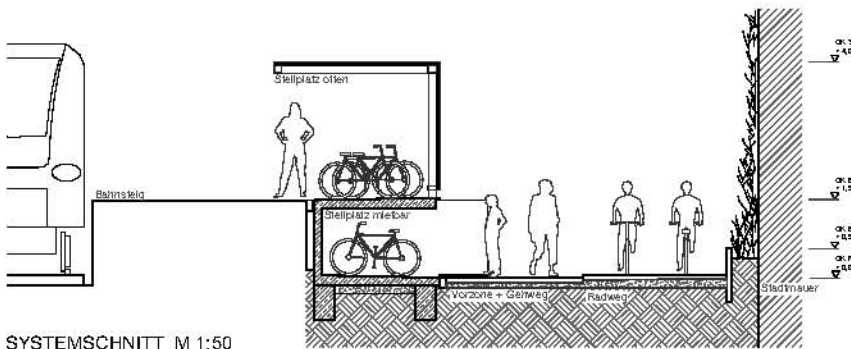
SYSTEMANSICHT_M 1:50



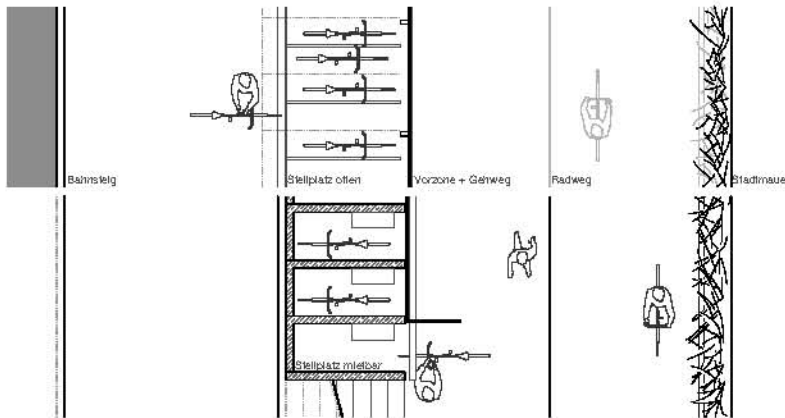
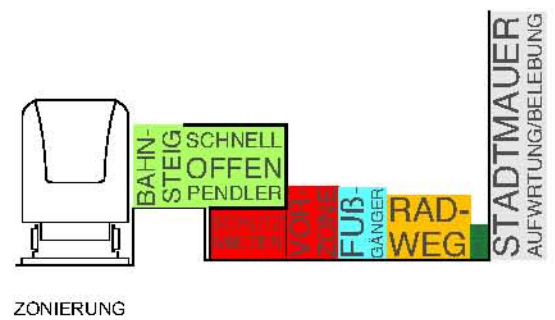
REFERENZOBJEKT_WARTEHÄUSCHEN SEUL



REFERENZOBJEKT_WARTEHÄUSCHEN SEUL



SYSTEMSCHNITT_M 1:50



SYSTEMGRUNDRISS_M 1:50

Struktur/Gliederung

Idee war es ein System zu entwickeln, das mit der vorhandenen ca. 1m hohen Bahnsteigkante umgeht, was den Effekt der Abgrenzung der "Hinterzone" zwischen Stadtmauer und Bahnsteig noch verstärkt. Durch diesen Höhenversatz entsteht die Möglichkeit in zwei Ebenen zu arbeiten. Beide Ebenen haben bedingt durch ihre Nutzung verschiedene Qualitäten und Anforderungen. Zum einen der Bahnsteig an dem täglich die Pendler in die Züge steigen und eine erhöhte, schnelle Frequentierung mit sich bringt. Diesen Pendler wird durch die obere Ebene, direkt am Bahnsteig liegende Stellplatzstruktur ein schnelles Abstellen und somit ein schnelleres Ein-, bzw. Aussteigen ermöglicht. In der unteren Ebene die sich vom Pendler und Reisenden abwendet wird dem Radfahrer durch mitelbare, geschützte Stellflächen eine gehobene und sichere Variante ermöglicht.

Aufwertung der Zwischenfläche

Zum einen wird das Gebiet durch Struktur selber aufgewertet. Zum anderen besteht die Möglichkeit durch den richtigen Einsatz von Leuchtmitteln, bzw Systemen den Ort an sich zu "verleuchten". In meinen Vorschlag durch eine transparente LED Glaswand. Durch Programmierung der LEDs kann der Ort auf verschiedene Besucherströme und Tageszeiten einfluss nehmen und den bei Nacht recht unsicher wirkenden Ort eine gewisse Heiligkeit und somit Sicherheit zurückgeben. Durch das absetzen der Stellflächen von der Stadtmauer und der Aufwertung und neuen Nutzung kann das kulturelle Erbe der Stadtbelebung wieder stärker ins das Bewusstsein der Nutzer und der Bürger allgemein treten.

Eckdaten

- 176m Gesamtstellplatzlänge 1Ebene
- 8 Stellplatzstrukturen offen
- 6 Stellplatzstrukturen geschlossen
- 320 offene Stellplätze
- 126 mittelbare Stellplatz
- Café ca. 120qm
- Werkstatt ca. 91qm

