

Bahnhof Rangsdorf – Bahnhofsumfeld

Neues Servicegebäude und Fahrradabstellanlagen

Vorplanung (Lph. 2 HOAI)

Vorstellung im Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bauen und Naturraumentwicklung

Rangsdorf, 26. August 2014

Roland Neumann (stationova GmbH)

■ Inhalt

- Ausgangslage und städtebauliche Analyse
- Servicegebäude: Variantendiskussion
- Servicegebäude und Fahrradabstellanlagen: Vorzugsvariante
- Kosten und nächste Schritte

■ Ausgangslage und städtebauliche Analyse

■ Streckenausbau

- Strecken- und Bahnhofsausbau ist in vollem Gange:
 - Ersatz des früheren niveaugleichen Bahnübergangs durch eine Unterführung
 - Bau von zwei Seitenbahnsteigen an den äußeren Gleisen der viergleisigen Strecke
 - Bau von Lärmschutzwänden (auch im Bahnsteigbereich)
 - Erschließung (Treppen und Aufzüge) durch die Unterführung
 - Abriss des Bahnhofsgebäudes auf der Ostseite
- Ziele der kommunalen Planung:
 - Schaffung ausreichend dimensionierter Verknüpfungsanlagen (Park+Ride, Fahrrad, Bus)
 - Verbesserung der städtebaulichen Einbindung und Gestaltung des Bahnhofs (Bahnhof als „Aushängeschild“ der Gemeinde); hierzu: Machbarkeitsstudie als Grundlage

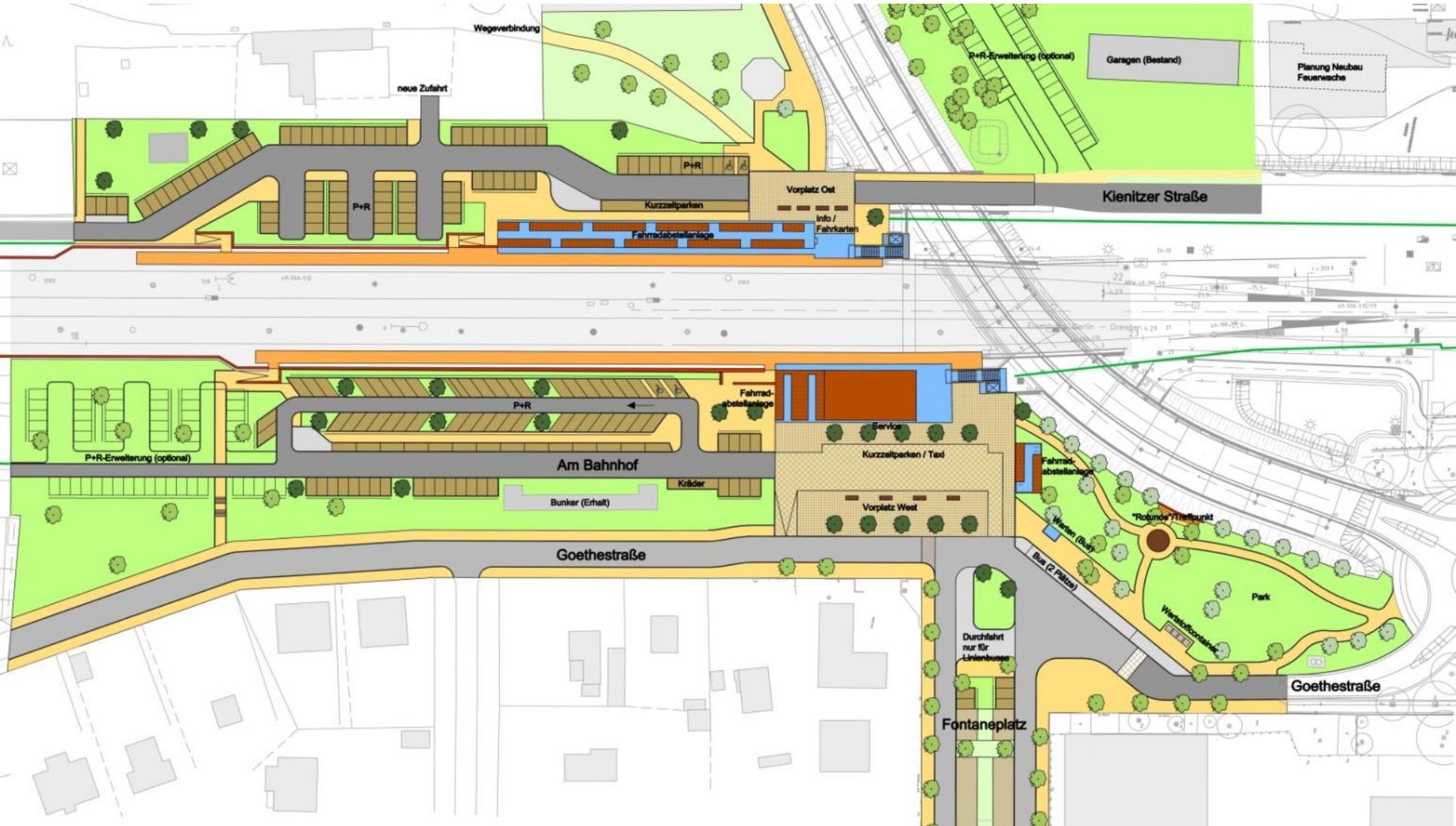
Visualisierung der Planung der Deutschen Bahn AG (erstellt durch: stationova GmbH)



■ Machbarkeitsstudie: Inhalte

- Planung von Verknüpfungsanlagen auf der West- und Ostseite; Dimensionierung auf der Basis einer Erhebung vor Ort im September 2012
- Gestaltung des öffentlichen Raumes (Straßen und Wege, Vorplätze mit Aufenthaltsqualität)
- Berücksichtigung der durch die DB errichteten Anlagen, aber in Teilbereichen: Ersatz der Lärmschutzwände durch Gebäude (z.B. Fahrradabstellanlage); Ansatz/Ziel dieser Maßnahme: Verhinderung einer Banalisierung des Ortes
- Bau eines ein- oder – als Vorzugsvariante – zweigeschossigen Gebäudes mit Fahrgastservice (Fahrkarten, Information, Warten, öffentliches WC) sowie weiteren Funktionen (z.B. Imbiss, ggf. Fahrradabstellanlage/-station) auf der Westseite

Machbarkeitsstudie: Lageplan



■ Machbarkeitsstudie: Servicegebäude und Fahrradabstellanlagen



■ Bestand: Städtebauliche Einbindung

- Neues Rathaus als „wichtigstes Gebäude am Platz“; architektonische Orientierung am ehemaligen, an derselben Stelle befindlichen Hotel „Rangsdorfer Hof“ (errichtet Ende der 1920er Jahre)
- Neben dem Rathaus ist auch der stilistisch ebenfalls an die 1920er-Jahre erinnernde neue EDEKA-Markt von Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung des westlichen Bahnhofsumfeldes
- In Kombination mit dem neuem Servicegebäude am Bahnhof ergibt sich künftig ein „Dreiklang“ in der Ortsmitte



■ Thesen für die bauliche Ergänzung am Bahnhof

- Neben Rathaus und EDEKA-Markt ist auch die Bestandsbebauung im Umfeld impulsgebend. Diese ist im Stile der frühen Moderne errichtet; Stilmittel sind unter anderem klare, eher kubische Geometrien, horizontale und vertikale Fensterbänder (teilweise mit verklinkerten Feldern) sowie liegende Fensterscheiben
- Der Begriff „Bauhaus-Architektur“ (beispielsweise im Sinne des Dessauer Bauhauses oder der Stuttgarter Weißenhof-Siedlung) ist allerdings leicht missverständlich, wenn es um die bauhistorische Einordnung der vorhandenen Bebauung geht
- Als Leitidee für das neue Servicegebäude am Bahnhof sind deren Stilmittel – unter anderem: horizontale und vertikale Gliederung, weiße Fassaden, Flachdach – durchaus geeignet



Servicegebäude: Variantendiskussion

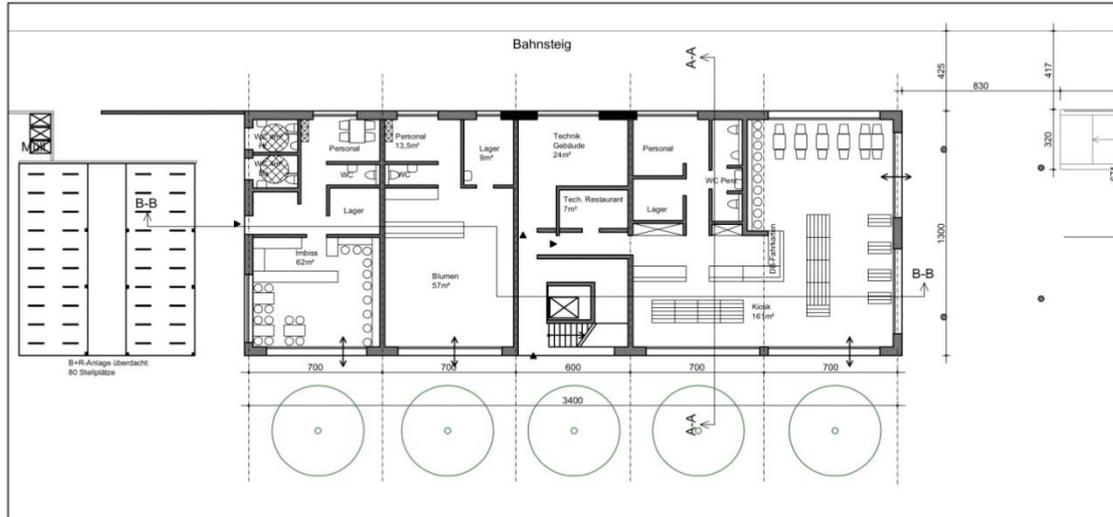
■ Servicegebäude: Vorgaben und Raumprogramm

- Aus städtebaulichen und siedlungsstrukturellen Gründen: Bau des Servicegebäudes auf der Westseite (trotz Schwerpunkt der Abfahrten auf der Ostseite)
- Wichtig: Integration der Funktion der Lärmschutzwand in den Entwurf; dabei ist im Bereich des Gebäudes ein Ersatz der Lärmschutzwand architektonisch zwingend, wenn das Gebäude nicht von der Lärmschutzwand abgerückt sein soll (aus städtebaulichen Gründen abzulehnen)
- Vorgaben der Gemeindeverwaltung als Aufgabenstellung für den Vorentwurf:
 - Zweigeschossigkeit des Gebäudes
 - Raumprogramm Erdgeschoss: Fahrkartenverkauf (inkl. Kiosk-Funktion), Wartebereich, Öffentliches WC (inkl. Behinderten-WC), Imbiss; Fahrradservice nicht zwingend Bestandteil des Raumprogramms für das Gebäude (Konsequenz: Fahrradabstellanlage separat neben dem Gebäude)
 - Raumprogramm Obergeschoss (behindertengerecht erschlossen): Büroräume; alternativ: Restaurant/Café



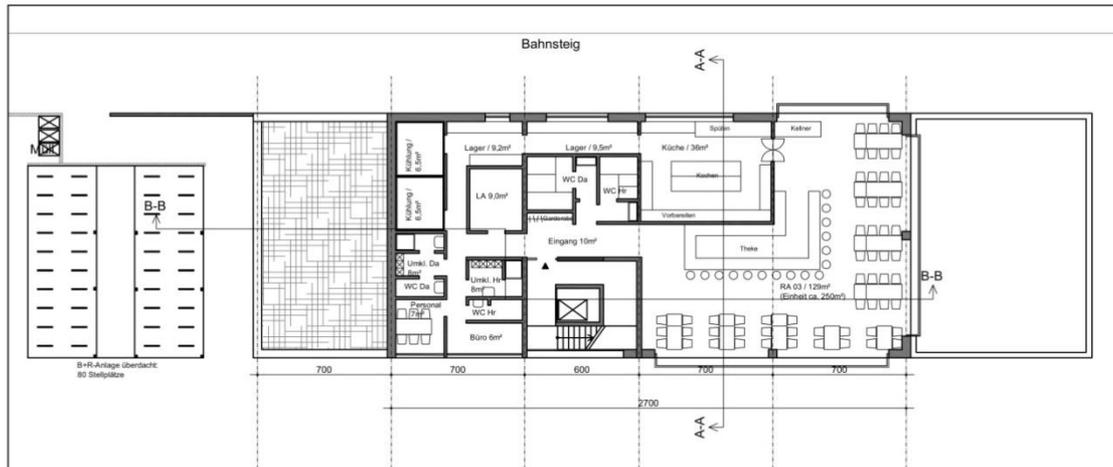
Servicegebäude (zweigeschossig):
Visualisierung in der Machbarkeitsstudie

■ Servicegebäude: Variante 2 (Nutzungskonzept)

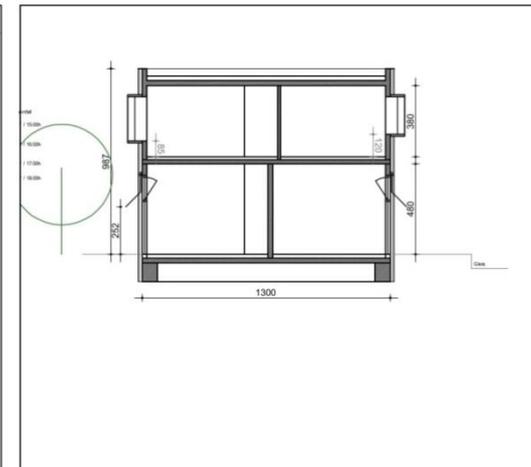


Grundriss Erdgeschoss

Grundrisse und Querschnitt:
5-achsiger Baukörper im EG, 4-achsig im OG
(dadurch: Erweiterung des Raumprogramms)

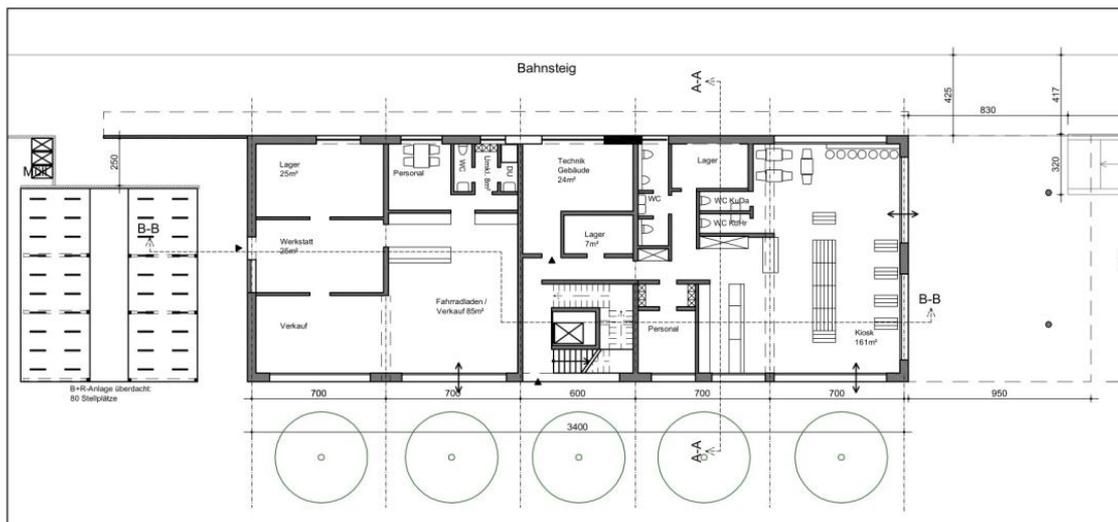


Grundriss Obergeschoss - Restaurant



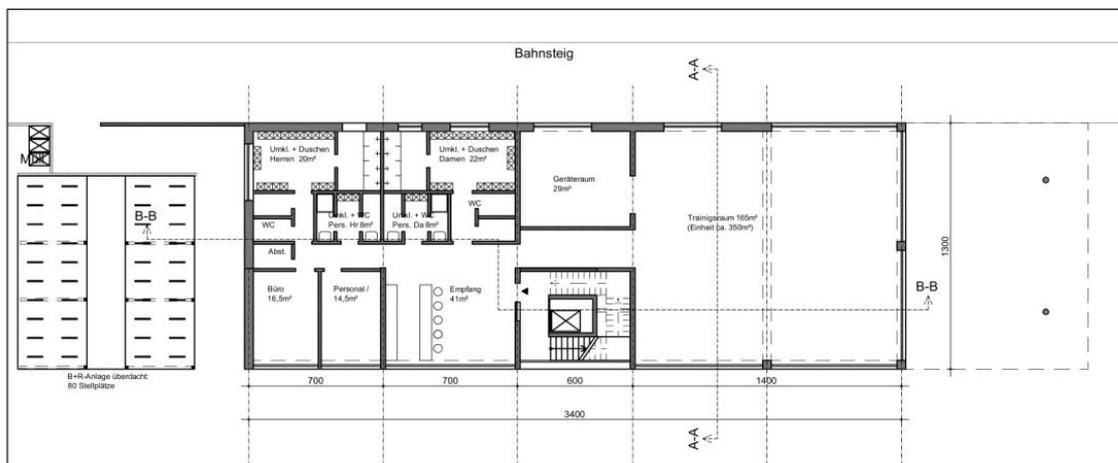
Querschnitt A-A

■ Servicegebäude: Variante 3 (Nutzungskonzept)



Grundriss Erdgeschoss

Grundrisse:
5-achsiger Baukörper im EG und OG
(dadurch: Erweiterung des Raumprogramms)



Grundriss Obergeschoss

■ Servicegebäude: Varianten 1a–1d (Architektur)

Grundlage: Grundriss-Variante 1 (4-achsig)



■ Servicegebäude: Varianten 2a–2c (Architektur)

Grundlage: Grundriss-Variante 2 (4-/5-achsig)



■ Servicegebäude: Varianten 3a–3c (Architektur)

Grundlage: Grundriss-Variante 3 (5-achsig)



■ Servicegebäude: Bewertung der Architektur-Varianten

- Grundsätzlich sind auch andere Kombinationen zwischen Nutzfläche und Fassadengestaltung möglich (Beispiel: Nutzung der Fläche über dem Bahnsteigzugang auch bei Grundriss-Variante 1); eine architektonische Entscheidung ist daher unabhängig von der endgültigen Festlegung zum Raumprogramm
- Variantenbewertung:
 - Eine Lösung mit „gefalteter“ Fassade (Variante 1b) passt sich nicht in ausreichendem Maße in die Umgebung ein
 - Ein hohes Dach über dem Bahnsteigzugang (Varianten 1d, 3b, 3c) ist funktional (eingeschränkter Witterungsschutz) und städtebaulich (Zusammenspiel mit dem Dach über der Treppe) bedenklich
 - Die Nutzung des Raumes über dem Zugangsdach (Varianten 2b, 2c) ist architektonisch interessant, aber funktional kritisch (starke Abhängigkeit von der Nutzung)
 - Verklinkerte Flächen (Varianten 1d/3c) stellen eine zu starke Annäherung an den Rathaus-Entwurf dar
 - Die Varianten 1a, 2a und 3a akzentuieren den Ort in zu geringem Maße
 - Der Leitlinie „Orientierung an der Moderne“ wird bei Variante 1c am ehesten entsprochen (große Fensterflächen, Trennung Fassade/Konstruktion)
- **Fazit: Variante 1c als Vorzugsvariante**

Servicegebäude und Fahrradabstellanlagen: Vorzugsvariante

■ Servicegebäude: Weiterentwicklung der Vorzugsvariante

- Erkennbarkeit: Betonung der Funktion durch eine Bahnhofsuhr an der Vorderfassade
- Keine architektonische Trennung zwischen Erd- und Obergeschoss, sondern Differenzierung zwischen Vorder- und Rückseite des Gebäudes
- Gründe:
 - Unterschiedliche Funktionen im Inneren (Vorderseite: Räume mit Publikumsverkehr; Rückseite: Nebenräume)
 - Lärmschutz-Funktion auf der Rückseite (daher: weniger Glasflächen im Interesse einer höheren Schallabsorption)
- Mittel:
 - Dunkle Fassadengestaltung des rückwärtigen Gebäudeteils; ggf.: architektonische Trennung durch eine Schattenfuge
 - Reduzierung der Fensteröffnungen auf der Rückseite
 - Wichtig: das Gebäude darf keinen „düsteren“ Eindruck machen, auch die Rückseite muss „edel“ und attraktiv wirken; erreicht wird dies durch eine anspruchsvolle architektonische Detailplanung und akzentuierte Farbgebung

■ Servicegebäude: Ökologisches Konzept

- Ziel: das Servicegebäude soll nicht nur ein modernes architektonisches Erscheinungsbild erhalten, sondern auch ein zeitgemäßes, innovatives Energiekonzept
- Maßnahmen:
 - Photovoltaik-Anlage auf dem Dach
 - extensives Gründach
 - Aktiver Sonnenschutz durch Außenmarkisen
- Weitere Bausteine des Ökologie-Konzeptes hängen von der endgültigen Entscheidung zur Energieversorgung ab; hierzu erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung eine Konkretisierung
- Architektonische Wirkung: die farbige Gestaltung der Markisen dient als „lebendiges Element“: je nachdem, welche Markisen wie weit geschlossen sind, ergibt sich ein unterschiedliches Erscheinungsbild des Gebäudes

■ Servicegebäude: Erscheinungsbild Vorplatzseite

Weißer Fassade mit großen, asymmetrisch angeordneten Glasflächen; Akzentuierung durch verschiedenfarbige Markisen

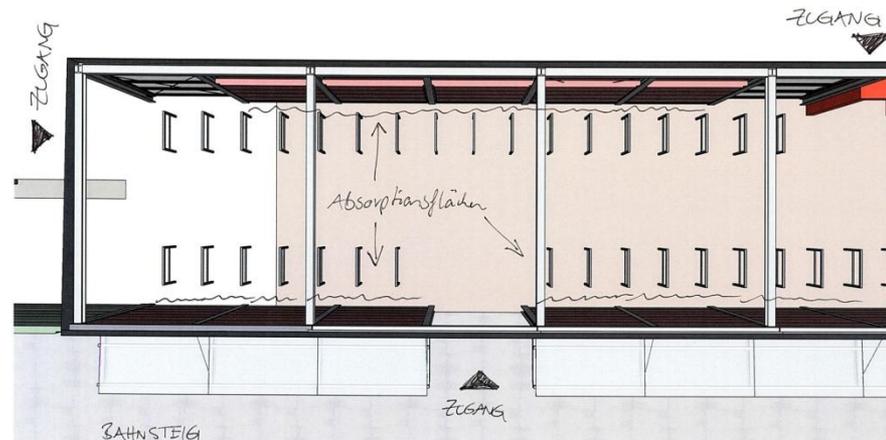
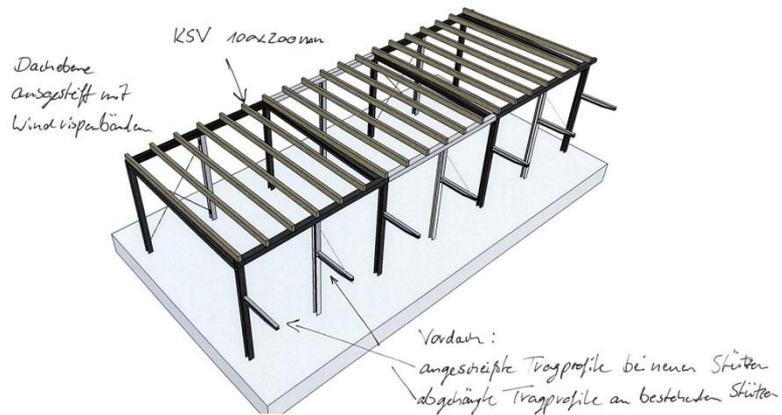
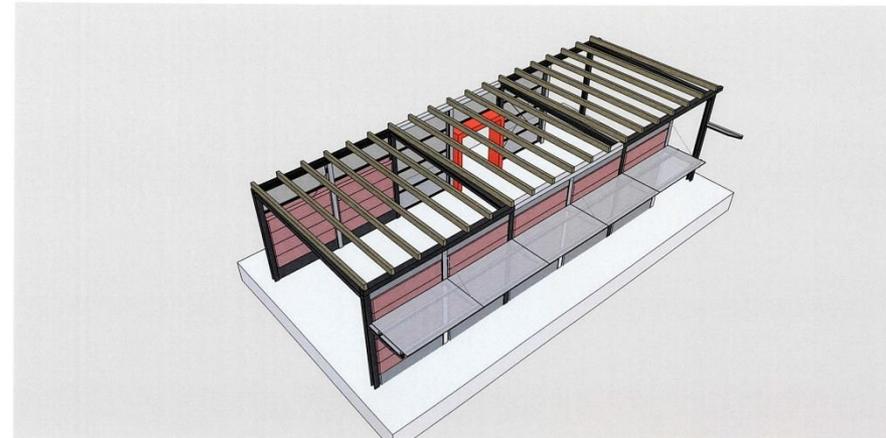
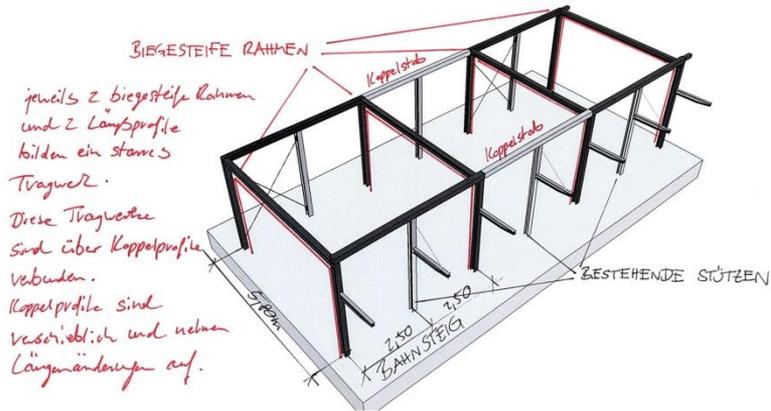


■ Servicegebäude: Erscheinungsbild Bahnsteigseite

Anthrazitfarbene Lochfassade; hellgraue Markisen; Akzentuierung durch farbige Flächen (Fassadenplatten)



■ Fahrradabstellanlage Ostseite: Entwurfsprinzip



■ Fahrradabstellanlage Ostseite: Erscheinungsbild Bahnsteigseite

- Erhalt der bereits gebauten Stützen und Fundamente der Lärmschutzwand, aber Ersatz der Aluminiumkassetten durch kürzere, farblich gestaltete Elemente
- Zwischen diesen: zusätzliche Stützenkonstruktion als Tragkonstruktion für das Dach der Fahrradabstellanlage und den schmalen Wetterschutz am Bahnsteig
- Farbige Gestaltung der Zugänge in die Fahrradabstellanlage; versetzte Durchgänge (dadurch: keine direkte Schallausbreitung möglich)



■ Fahrradabstellanlage Ostseite: Erscheinungsbild Vorplatzseite



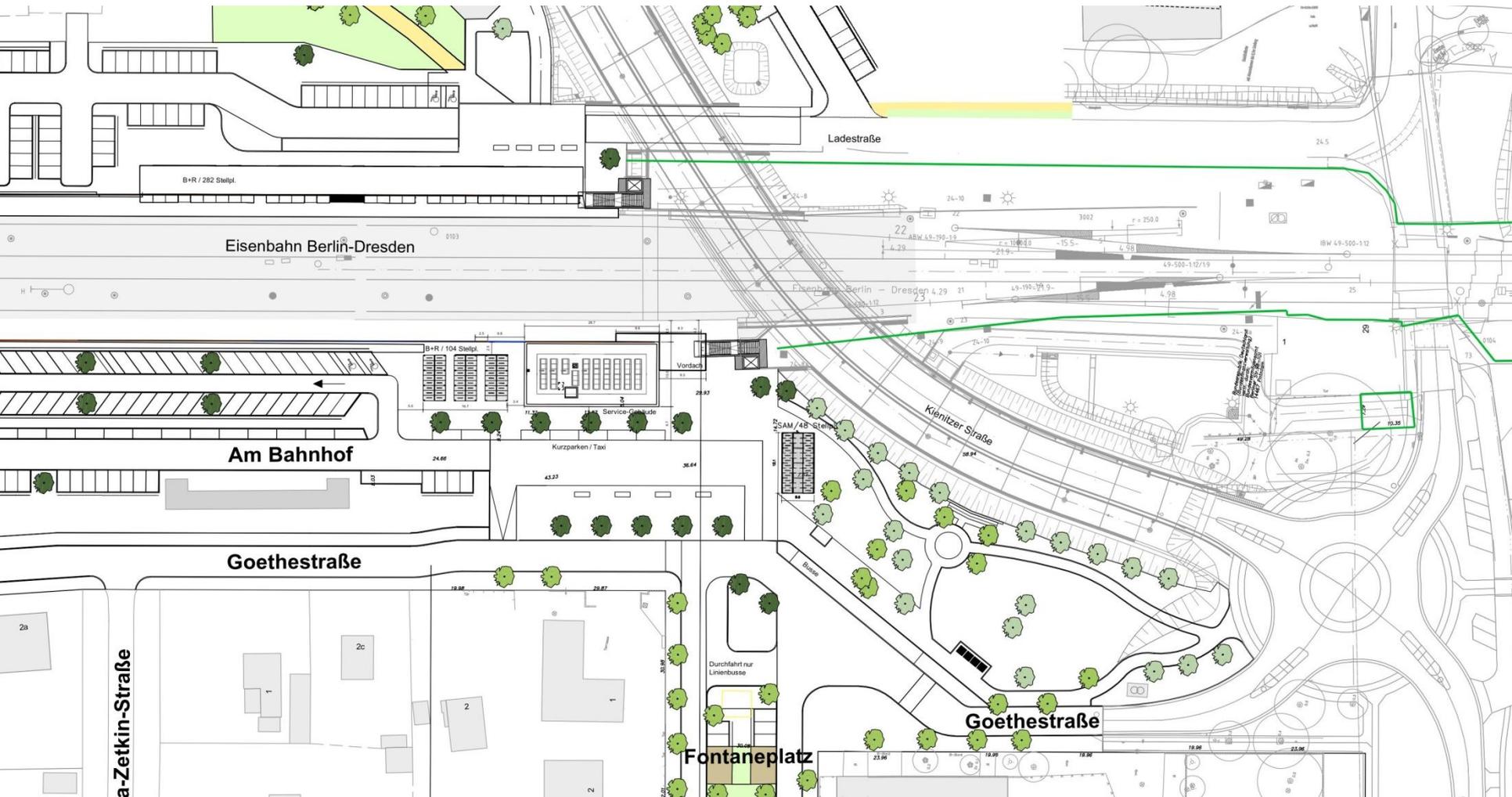
■ Fahrradabstellanlage Ostseite: Rückfallebene

- These: ein Ersatz der bereits gebauten Lärmschutzwand auf der Ostseite ist aus planrechtlichen Gründen nicht möglich
- Alternativlösung: Bau einer Fahrradabstellanlage hinter der Lärmschutzwand; Gestaltung entsprechend der Anlagen auf der Westseite



■ Lageplan

- Keine Auswirkungen der Weiterentwicklung der Planung auf die Verknüpfungsanlagen



Kosten und nächste Schritte

■ Kostenschätzung

- Baukosten gemäß Machbarkeitsstudie (netto, gerundet, ohne Planung):
 - Fahrradabstellanlage Ostseite inkl. Überdachung Wartebereich: 862.000 €
 - Fahrradabstellanlage Westseite (in Bahnsteignähe / „am Park“): 340.000 €
 - Servicegebäude (eingeschossig) inkl. Überdachung Wartebereich: 1.103.000 €
 - **Summe Hochbau:** 2.305.000 €
- Baukosten gemäß Vorplanung (netto, gerundet, ohne Planung):
 - Fahrradabstellanlage Ostseite inkl. Überdachung Wartebereich: 884.000 €
 - Fahrradabstellanlage Westseite (in Bahnsteignähe / „am Park“): 285.000 €
 - Servicegebäude (zweigeschossig) inkl. Überdachung Wartebereich: 1.321.000 €
 - **Summe Hochbau:** 2.490.000 €
- Fazit: Kostenerhöhung (1 85.000 €) ausschließlich verursacht durch die Vergrößerung des Servicegebäudes (Zwei- statt Eingeschossigkeit, Verbreiterung der Grundfläche aufgrund der Nutzungsansprüche; daraus resultiert eine BRI-Erhöhung von 1 100 m³ auf 2.950 m³)
- Anmerkung: Die Rückfallebene für die Fahrradabstellanlage Ostseite ergibt eine Kostenreduzierung von 884.000 € auf ca. 484.000 € zzgl. der Kosten für eine Überdachung (in der Visualisierung nicht dargestellt)

■ Die nächsten Schritte

- Sommer 2014: Diskussion des Planungskonzepts; Bestätigung (ggf. Korrektur) der Vorplanung
- Sommer 2014: Abstimmung mit dem Planungsbüro HTVS, der Deutschen Bahn AG und ggf. weiteren Beteiligten; Themen sind u.a.: Umgang mit den Lärmschutzwänden (hier von besonderer Bedeutung: Abstimmung zur Planrechtsänderung), Zusammenhang mit der Planung der Verknüpfungsanlagen
- Herbst/Winter 2014: Weiterplanung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung); ggf. parallel hierzu: Nutzersuche