



Projektreport

Busbahnhof und Park-and-ride-Gebäude Nördlingen

Produkte:

Montana Aluminium-Trapezblech
Profiltyp: SWISS PANEL SP 45/150 A,
vollflächig gelocht: $d = 5/Tg = 8 \text{ mm}$
Oberfläche: beidseitig 25 μ
polyesterbeschichtet
Farbe außen: DB 703 (anthrazit)
Farbe innen: RAL 7040
Größe: 1000 m²

Kalzip Aluminium-Stehfalzprofiltafeln
Profiltyp: 50/429
Farbe/Oberfläche: RAL 9006
unterseitig mit Antikondensatvlies
Größe: 1270 m²

Bauherr:

Stadt Nördlingen

Architekten:

MORPHO-LOGIC, Architektur und
Stadtplanung, München
Ingrid Burgstaller, Michael Gebhard

Tragwerksplanung:

Dr. Behringer Ingenieure, München

Generalunternehmer:

Goldbeck GmbH, NL Treuen



Busbahnhof und Park-and-ride-Gebäude Nördlingen

Als Mobilitätsdrehscheibe entstand in der bayrischen Kleinstadt Nördlingen ein ungewöhnliches Gebäudeensemble. Der neue Busbahnhof sowie das angrenzende Park-and-ride-Gebäude setzen städtebauliche Maßstäbe und schaffen einen begehrten Treffpunkt für Bewohner und Reisende. Die Fassade und das Dach des Ensembles bilden eine Komposition aus verschiedenen Metallblechen.

Die Herausforderung

Die Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr und dem eigenen Fahrzeug ist für viele Berufspendler eine sinnvolle Alternative. Geringere Kosten, entspannteres und nachhaltigeres Reisen sind gerade im urbanen Raum von Bedeutung. Entscheidend hierfür ist eine geeignete Infrastruktur mit ausreichendem Parkraum in unmittelbarer Nähe zu einem Bahnhof. Im bayrischen Nördlingen stellte sich dem Münchner Architekturbüro MORPHOLOGIC die Aufgabe, direkt am Bahnhof eine zentrale Busstation und ein Park-and-ride-Gebäude auf einer ehemaligen Brachfläche zu entwerfen.

Es entstand ein gestalterisch ungewöhnlicher städtischer Platz, der aufgrund seiner zentralen Lage direkt neben dem Bahnhof ein rasches Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Zug, Bus, Auto, Motorrad und Fahrrad erlaubt. Der neue Stadtraum bildet im besten Sinne einen Treff- und Anlaufpunkt und ist der Kern einer Mobilitätsdrehscheibe aus motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus und Bahn sowie örtlichem und regionalem Fahrradverkehr.

Die Lösung

Das harmonisch entworfene Ensemble bildet eine architektonische Einheit, die nicht nur durch die gewählte Anordnung und die Gebäudeformen überzeugt, sondern auch durch ihre Materialität. Der neue Busbahnhof hat mit seinem markanten, goldenschimmernden z-förmigen Dach Signalwirkung. Die stufenförmige Konstruktion vermittelt zwischen den Aspekten der heterogenen Umgebung und definiert zugleich zwei verschiedene Bereiche: die offene, etwa sechs Meter hohe überdachte Wartezone mit den Bushaltestellen und die daran vorbeilaufende, etwa 4,50 Meter hohe Fußgängerpassage, die auf den Bahnhofsvorplatz führt.

Das längs des Busbahnhofs platzierte Park-and-ride-Gebäude nimmt auf drei Ebenen 151 Pkw-Parkplätze, 102 Fahrradstellplätze sowie 18 abschließbare Fahrradboxen und ein öffentliches WC als wichtige Infrastruktureinrichtungen auf. Dabei wirkt die Gebäudehülle aus perforierten grauen Trapezblechen und goldenen Streckmetallelementen wie ein transluzenter Schleier, der einen gefilterten Sichtkontakt zwischen innen und außen herstellt.

Die goldene Schauffassade des P+R-Gebäudes ergänzt sich in Materialwahl und Farbigkeit mit dem ebenfalls goldenen Dach des Busbahnhofs. Material und Farbe sind bewusst zeichenhaft gewählt, um den neu entstandenen städtischen Raum als einprägsames Bild im Bewusstsein der Bürger zu verankern.

Tragwerk und Fassade

Das Tragwerk der Busstation entstand aus feuerverzinkten Stahlprofilen. Die Stützen sind aus Flachstählen zu Rechteckprofilen zusammengesetzt; die Dachträger bestehen aus handelsüblichen Stahlprofilen. Sichtbare Elemente der Tragkonstruktion sind mit einer eisenglimmerhaltigen Beschichtung auf Epoxidharzbasis beschichtet. Die Dachträger sowie die Haupt- und Nebenstützen der Dachkonstruktion wurden aus unterschiedlichen feuerverzinkten Stahlprofilen gefertigt. Die Dachverblendung besteht aus gekanteten, pulverbeschichteten Aluminiumblechen, die Untersicht aus Streckmetalltafeln mit verzinkten, pulverbeschichteten Stahlrahmen auf der Rückseite. Die einschalige Dachdeckung erfolgte mit um drei Grad geneigten Kalzip Profiltafeln 50/429 in RAL 9006, unterseitig mit einem Antikonden-



satvlies versehen. Das Absorptionsvermögen des Vlieses liegt bei einer Schichtdicke von 600 g/m² bei ca. 0,46 l/m².

Das Park-and-ride-Gebäude besteht aus einer feuerverzinkten Stahlskelettkonstruktion auf einem Achsraster von 2,5 Metern. Stahlträger überspannen Parkstände und Fahrbahnen und schaffen stützenfreie Ebenen. Die Außenhülle setzt sich aus zwei unterschiedlichen Metallen zusammen. Dabei mündet die dem Busbahnhof zugewandte goldene Schaufassade oberhalb der Straße in ein Vordach, das als Witterungsschutz fungiert. Das durchlaufende Vordach wird von feuerverzinkten Kragträgern gehalten, die stirn- und unterseitig mit goldfarbenen Glattblechen und Streckmetalltafeln verkleidet sind.

Die Erdgeschossfassade sowie alle anderen Gebäudeseiten bestehen aus polyesterbeschichtetem, anthrazitfarbenem, perforiertem Trapezblech mit einer sichtbaren Befestigung. Die horizontal angeordneten Aluminiumelemente SWISS PANEL SP 45/150 A der Schweizer Montana Bausysteme AG sind vollflächig gelocht. So entsteht auch bei geschlossenen Fassadenflächen eine schleierartige Transparenz, die Sichtkontakt zwischen innen und außen herstellt und die gefühlte Sicherheit vor allem bei nächtlicher oder diffuser winterlicher Witterung verstärkt. Die Transparenz des Gebäudes ermöglicht tagsüber eine natürliche Ausleuchtung. Gleichzeitig stellt die gewählte Perforation eine ausreichende Belüftung dar, wodurch auf eine zusätzliche Belüftungstechnik verzichtet werden konnte. Die Befestigung der Stahl-



elemente erfolgte sichtbar mit Schattenfugen auf die feuerverzinkten und pulverbeschichteten Stahlwinkelrahmen, die auf einer Unterkonstruktion aus feuerverzinkten Hohlprofilen vor das Traggerüst der Park Ebenen montiert sind. Die Ausbildung der Ecken erfolgte auf Gehrung mit Schattenfuge. Dadurch konnte auf Lisenen- oder Kantprofile zugunsten der Leichtigkeit verzichtet werden. Die Ausführung der einschaligen Dachdeckung, die kaum sichtbar hinter den Trapezprofilen zu erkennen ist, erfolgte ebenfalls mit zu drei Grad geneigten Kalzip Profiltafeln 50/429 in RAL 9006 unterseitig mit einem Antikondensatvlies versehen.

Beste städtebauliche Situation

Das gestalterisch überzeugende Gebäudeensemble wurde seit seiner Fertigstellung von der Bevölkerung schnell angenommen und ist zu einem beliebten Treffpunkt in Nördlingen geworden. Für viele Berufspendler und Reisende entwickelte sich der neue Busbahnhof tatsächlich zu der von den Planern angestrebten Mobilitätsdrehscheibe. Die gewählten Aluminiummaterialien Trapez-, Stehfalz-Profiltafeln und Streckmetall sowie Beton und Holz ließen den Platz zu einem harmonischen Ganzen zusammenwachsen. Seine urbane Qualität wurde 2012 mit dem Thomas-Wechs-Preis des BDA Schwaben gewürdigt. 2013 erhielt das Projekt zudem den BDA-Preis in der Kategorie „Beste städtebauliche Interpretation“.

www.montana-ag.ch

MONTANA BAUSYSTEME AG

Durisolstrasse 11
CH-5612 Villmergen
T +41 56 619 85 85
F +41 56 619 86 10
E info@montana-ag.ch

Im Zuge technischer Weiterentwicklung behalten wir uns Änderungen an unseren Produkten vor. Deshalb sind die Angaben in unseren Prospekten unverbindliche Empfehlungen. Die abgebildeten Konstruktionen, Details und Formteile sind unverbindliche Lösungsvorschläge, welche objektbezogen, je nach Anforderungen, auf ihre Richtigkeit überprüft werden müssen. Technische Einzelheiten werden nur in gegenseitiger Abstimmung und durch unsere schriftliche Bestätigung Vertragsgegenstand. Es gelten unsere allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen! Die jeweils aktuellen Versionen unserer Prospekte und Dokumente stehen Ihnen auf unserer Homepage zum Download bereit. Reproduktion und Nachdruck verboten!

MONTANA BAUSYSTEME AG
Ein Unternehmen der Tata Steel Europe Ltd.