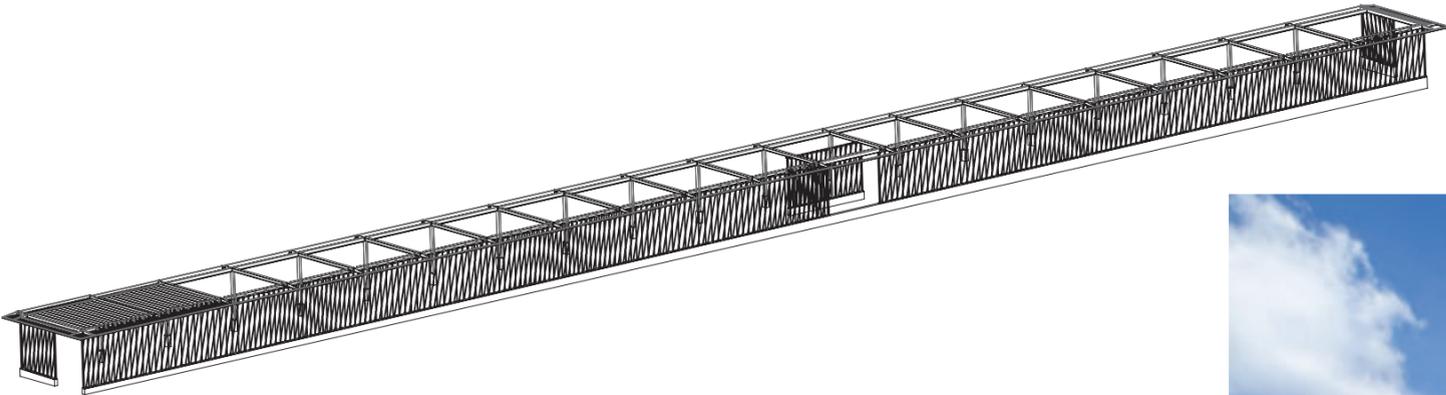
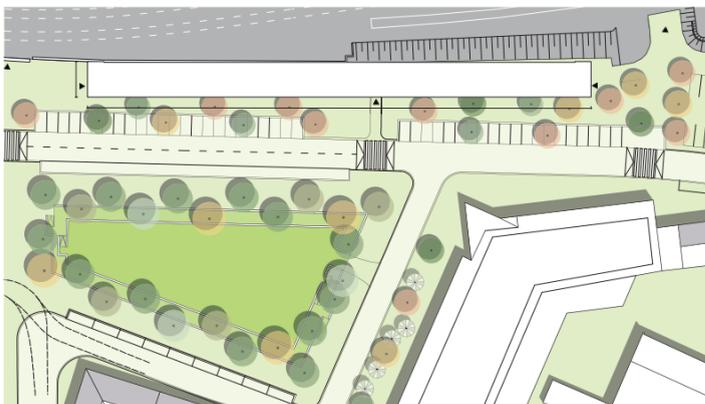


Schimmernde Speichen

An der Südseite des Nürnberger Hauptbahnhofs ist ein Parkhaus für Fahrräder entstanden. Der filigrane Pavillon von SRAP Sedlak Rissland Architekten dient einer scheinbar simplen Nutzung an einem herausfordernden Ort. Text Alina Burose Fotos Stefan Meyer



Der Fahrradspeicher erstreckt sich auf 112 Meter entlang der Südseite des Bahnhofs. Lageplan im Maßstab 1:1500



Als ich aus dem Hauptbahnhof in die kalte Luft trete, empfängt mich nicht die Kulisse, die ich in Erinnerung habe. Mehrere Male habe ich Nürnberg letztes Jahr besucht, jedoch nie den Ausgang in Richtung Südstadt genutzt. Wie die meisten Reisenden war ich durch das große Portal an der Nordseite des Bahnhofs getreten, das den nahen Altstadttring erschließt.

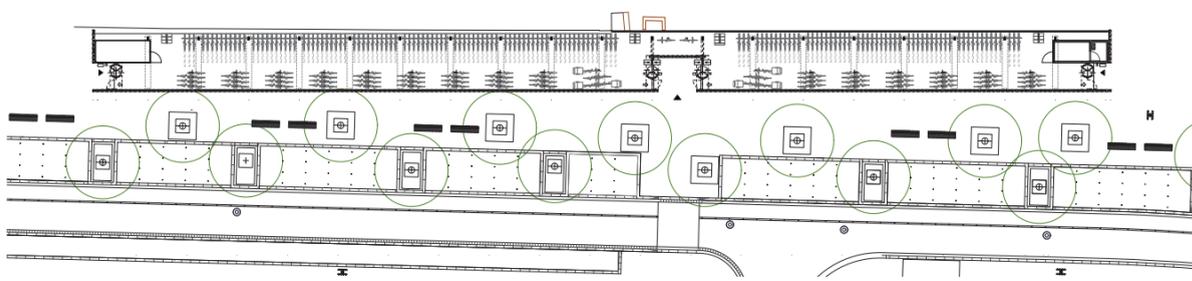
Nürnberg's derzeitige Stadtentwicklung zeigt sich nicht nur in den Randbereichen, sie ist auch im Zentrum spürbar. Nachdem 2017 der zur Altstadt gewandte Bahnhofplatz nach langem Umbau wieder der Öffentlichkeit übergeben wurde, erfuhr der am südlichen Ausgang befindliche Nelson-Mandela-Platz 2020 ebenfalls eine Neugestaltung. Das dortige Parkplatzareal stellte bis dahin den Inbegriff des Unbehagens dar – ein vollasphaltierter Unort als Auftakt für den von Gewerbe- und Fabrikflächen geprägten Nürnber-

ger Süden. Der neue Platz umfasst nun eine großzügige Grünfläche mit Sitzgelegenheiten. Auch wenn an diesem grauen Nachmittag eine Schneeschicht das Grün bedeckt, ist hier ein Ort mit Aufenthaltsqualität zu erahnen. Durch die deutlich reduzierte Zahl an Parkplätzen für Autos ist ein anderes Verkehrsmittel ins Blickfeld gerückt: das Fahrrad. Neben der verbesserten Erschließung durch Radwege beinhaltet die Umgestaltung die Möglichkeit, das eigene Rad sicher vor Diebstahl und Witterung zu wissen. An der Bahnhofsmauer bildet der Fahrradspeicher das Zweiradpendant zum Parkhaus.

Nach einer Mehrfachbeauftragung überzeugte das ortsansässige Büro SRAP Sedlak Rissland Architekten die Stadt mit einem feingliedrigen, in Stahl ausgeführten Pavillon. Trotz der recht neuen Gebäudetypologie ist das System selbst erklärend. Mittig der 112 Meter langen Fassade

befindet sich der Hauptzugang. Ein junger Mann fährt mit seinem Rad in die überdachte Eingangsnische und führt mir das weitere Procedere vor: Durch das Zeigen seiner Monats- oder Jahreskarte an einem der Automaten öffnet sich das zugehörige Tor. Nun geht er durch das eine Drehtor während er sein Rad durch das andere führt. Nach dem Abstellen verlässt er den Fahrradspeicher durch einen der seitlichen Ausgänge. Das Gebäude fasst bis zu 399 Fahrräder. Zur Rückseite funktionieren die Stellplätze durch ein Doppelstockparkersystem platzeffizient, während an der Fassade neben Einzelparkern auch Last- und Liegeräder sowie Radanhänger Platz finden. Ein pikto grammatischer Markierungsleitfaden am Boden zeigt den jeweiligen Nutzungsbereich an. Neben den Stellplätzen gibt es Schließfächer samt Ladefunktion für E-Bikes, Stationen mit Werkzeugen sowie einen Automaten für Ersatz-





schläuche. Entgegen Parkhäusern oder Tiefgaragen gibt es im Fahrradspeicher keine Angsträume. Zu allen Seiten einsichtig ist er auch an trüben Tagen ausreichend natürlich belichtet; die weiß lackierten, geneigten Stahlrohrstützen werfen ihn auf. Abends und Nachts gibt es eine gute Ausleuchtung. Der Speicher wurde behutsam vor den Bestand gesetzt: Bahnhofsmauer und Radtrennen nur wenige tragende Elemente.

Zum Außenraum entsteht durch die Überlagerung der Stützen je nach Entfernung der Moiré-Effekt, eine changierende Bewegung, ähnlich einer Sinuskurve verlaufend, die an die Bewegung rotierender Fahrradspeichen erinnern soll. Mag die Fassade in ihrer Erscheinung reduziert, gar einfach wirken, ging ihr ein langer Entwurfsprozess voraus.

Neben den statischen Herausforderungen mit dem Wunsch von Leichtigkeit und der gestalterischen Idee mit den Fahrradspeichen musste der Bau auch die Einbruchssicherheit gewährleisten. Anforderungen wie Überwachungskameras, Taubenvergrämung, Fluchttüren und Technikflächen wurden genauso dezent integriert wie Schließsystem und Ticketautomaten. Aufgrund von Sicherheitsbedenken seitens des Bauherrn ist aber das ursprünglich vorgesehene kosten-



Hell, offen und geschützt: Neben Stellplätzen für Fahr- und Lastenrädern verfügt der Speicher über Schließfächer, einen Reparaturbereich und Ladestationen. Grundriss im Maßstab 1:750

lose Anschließen von Fahrrädern an den Fassadenstäben des Speichers nicht möglich. Stattdessen spannt nun vor der Fassade ein grobmäschiges „Kettenhemd“, das unregelmäßigen Zugang ausschließt, aber auch ein schnelles Anschließen an die Stäbe verhindert. Vor dem weißen Stahl hängt dadurch ein grauer Schleier, doch mindert dieser den angestrebten Bewegungseffekt kaum.

Fahrradparkhäuser sind vielerorts noch architektonisches Neuland. Doch nicht nur das Radfahren wird in immer mehr Städten attraktiver, gefragt wird auch das Entwickeln zugehöriger Infrastruktur. Der Fahrradspeicher in Nürnberg könnte ohne viel Mühe demontiert und anderswo wieder aufgebaut werden. Anfragen für eine kleinere, mobilere Ausführung hat das Büro SRAP bereits erhalten. Wenn das passende Radwegenetz vorhanden ist, profitieren nicht nur Radfahrerinnen und Radfahrer durch die verbesserte Abstellmöglichkeit in puncto Sicherheit und Flexibilität, sondern eine ganze Stadt durch effizient genutzte Flächen und ein reduziertes Verkehrsaufkommen. Und nicht zuletzt: Wie viele innerstädtische Parkplätze gibt es, an denen man sein Auto für 70 Cent den gesamten Tag abstellen kann?

Architekten

SRAP Sedlak Rissland Architekten, Nürnberg

Projektleitung

René Rissland, Robert Sedlak

Mitarbeiter

Lena Seubert, Rebecca Haas, Eszter Sedlak, Guido Wilhelm

Landschaftsplanung

Rainer Schmidt
Landschaftsarchitekten,
München

Tragwerksplanung

Tragraum Ingenieure, Nürnberg

Brandschutz

Valentin Maier, Erlangen

Hersteller

Parksysteme ORION
Fassade Pelger
Dach Optigrün



Blecherne Gemütlichkeit

Text **Frank Peter Jäger**

Verkehrsberuhigung gut und schön, doch Blechlawinen dürfen nicht von Blechbeeten abgelöst werden. Ein kritischer Blick auf die Radwegführung in der Berliner Bergmannstraße

Hochbeete, Wegmarken und Schilder lassen die Kiez-Straße im Nebulösen zwischen Verkehrslernparcours und Gemeinschaftsgarten.
Foto: Frank Peter Jäger



Außer Frage steht: Die Verkehrswende ist überfällig. Jeder Quadratmeter Stadt, der dem „motorisierten Individualverkehr“ abgetrotzt und von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann, ist ein Gewinn. Das Auto muss in die Schranken gewiesen werden – nur: Müssen diese Schranken so hässlich sein? Die meisten von ihnen entfalten stadtzerstörerische Wucht.

Kürzlich bin ich in der Bergmannstraße in Berlin-Kreuzberg gewesen, und habe meinen Augen kaum getraut. An einem Abschnitt der beliebten Flaniermeile hat das örtliche Tiefbau- und Grünflächenamt demonstriert, wie man sich die Vollendung der Verkehrswende vorstellt: Dem Autoverkehr bleibt eine Einbahn-Spur mit Buchten für die Anlieferung. Auf der anderen Straßenseite verläuft eine sattgrüne Radpiste mit Richtungsfahrbahnen und in der Mitte fläzen gräserbewachsene Pflanzkästen aus Blech, die Sitzinseln einfrieden. Der dem Autoverkehr abgetrotzte Raum ist zugestellt und funktionsgetrennt zergliedert – statt gewonnener Aufenthaltsqualität nichts als Blechkisten, Poller, Schwellen und ein Wald Verkehrsschilder. Dazu ein wildes Ornament von Fahrbahnmarkierungen, das noch aus dem Weltall zu erkennen sein dürfte.

Dies ist nur ein Beispiel unter vielen. Zahlreiche deutsche Kommunen sind bemüht, die Verkehrswege baulich umzusetzen. So unstrittig das Anliegen, so frapperend ist, wie sich Fehler aus der Frühzeit der baulichen Verkehrsberuhigung wiederholen. Einer ihrer Pioniere, der kürzlich verstorbene Architekt Hans-Henning von

Winning, hat bereits 1982 in seinem Planungs-Ratgeber „Verkehrsberuhigung“ vor der „Gefahr einer Übermöblierung und Vergärtnerung“ baulicher Verkehrsberuhigung gewarnt. Von Seiten des Berliner Bezirks heißt es, die derzeitige Gestaltung des Straßenabschnitts sei temporär und setze die „Kernerkenntnisse“ eines achtjährigen Beteiligungsprozesses um. Dies erlaube „flexibel zu reagieren und ggf. nachzusteuern“. Der experimentierfreudige Ansatz ist den Planungsverantwortlichen zugute zu halten. Ebenso, dass für die dauerhafte Lösung ein freiraumplanerischer Wettbewerb ausgelobt werden sollen. Doch heißt es in der Stellungnahme weiter: „Die temporäre Lösung nimmt die künftige endgültige Aufteilung des Straßenraums vorweg.“ Welche Spielräume bleiben da im Wettbewerb? Die für eine Straße ohne Durchgangsverkehr übertriebene Fragmentierung der Verkehrsfläche wäre demnach ebenso gesetzt wie die Idee, die Verkehrsinseln in pflanzkübelbewehrte Stuhlkreise zu verwandeln.

Gerade in öffentlichen Räumen mit Funktionsüberlagerung ist bei solch wohlmeinenden Qualifizierungen der Grat zwischen einem Mehr an Aufenthaltsqualität und Beliebigkeit (oder visueller Verwahrlosung) schmal. Der Drang, den Straßenraum in eine Art Kiezwohnzimmer zu verwandeln, erinnert an die Verkehrsberuhigungspraxis der 1980er Jahre. Als „Verordnete Gemütlichkeit“ verspottete Wolf Jobst Siedler das seinerzeit.

Auch der Architekt und Stadtforscher Vittorio Magnago Lampugnani hält es für einen Irrweg,

„dass die Klimaagenda nun dazu führen muss, dass wir alle Straßen bepflanzen, ohne auf ihre architektonische und historische Identität zu achten“. Die umgestaltete Bergmannstraße habe „nichts mit Berlin zu tun, nichts mit Kreuzberg und nichts mit Urbanität“. Vor jeder dauerhaften Umgestaltung müsse die Frage stehen: Welchen Charakter soll diese Straße künftig haben?

Planer wie Georg Wasmuth versuchen dieses Credo in die Praxis zu tragen. Für die Berliner Stadtentwicklung betreut der Architekt seit vielen Jahren Bezirke bei der Umgestaltung von Straßen. Dabei versucht er, die Anforderung an Straßenräume – vom sicheren Radverkehr bis zu den Belangen Gehbehinderter – mit gestalterischen Mindeststandards zu verbinden. Auf die Bergmannstraße angesprochen, seufzt er. Lange sei es Konsens gewesen, Poller und andere Gestaltungselemente möglichst zu minimieren. Er habe stets vor dem Vermüllen des Stadtraums gewarnt. „Aber damit treffe ich in den Entscheidungsgremien heute kaum noch auf Verständnis.“ Der massiv geschützte Radweg sei u.a. als Reaktion auf zugeparkte Radstreifen derzeit sehr populär. In aller Regel würden die Maßnahmen „in sehr ingenieurhafter und DIN-fixierter Weise“ umgesetzt.

Fazit: Für die bauliche Verwirklichung der Verkehrswende ist das Einbinden entwerferischer Expertise dringend nötig. Maximalforderungen von Verkehrswende-Aktivistinnen und städtebaulichen Ansprüchen ließen sich so sehr wohl in integrierte Gestaltung überführen.