



Rückwärtiger Eingang zum Hauptbahnhof mit neuem Fahrradparkhaus
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Jonas Klingenschmitt

Naheliegend

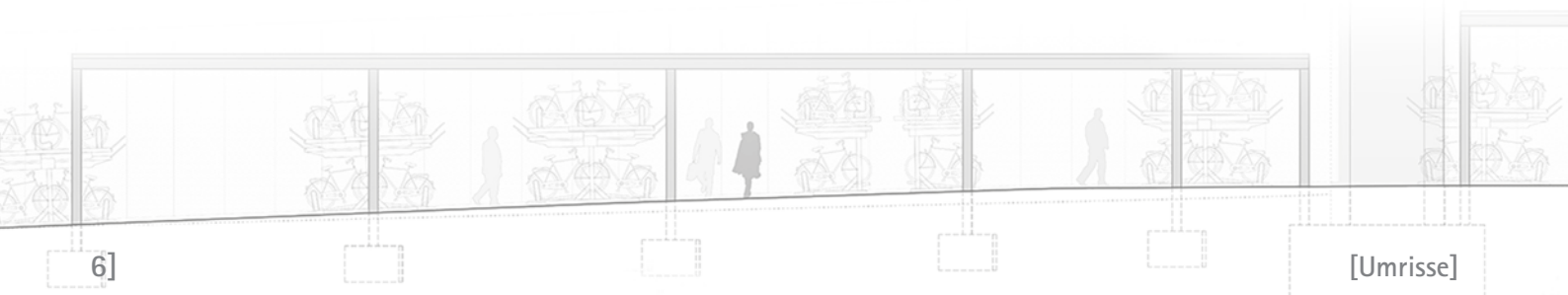
Neues Fahrradparkhaus am Mainzer Hauptbahnhof

Ressourcennutzung

Wie in fast allen größeren deutschen Städten ist auch in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt das Fahrradaufkommen rund um sogenannte Mobilitätsdrehscheiben, insbesondere um den Bahnhof, seit Jahren kontinuierlich angewachsen. Damit einher gehen häufig Ansammlungen von wild abgestellten Fahrrädern im Umfeld, die nicht nur ein Ärgernis für Passanten darstellen, sondern zudem eine erhöhte Unfallgefahr bergen und zur optischen Verwahrlosung des öffentlichen Raumes beitragen. Vielerorts bieten sich deshalb Fahrradparkhäuser als eine Lösung an. Bei ihrer Realisierung stellen die meist sehr beengten innerstädtischen Platzverhältnisse oft eine große Herausforderung dar.

Das im Frühjahr 2021 eröffnete neue Fahrradparkhaus am Mainzer Hauptbahnhof geht zurück auf eine Projektidee des ortsansässigen Büros SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA aus dem Jahre 2004. Damals präsentierten andere Planer, unter anderem auch im Auftrag der PMG Parken in Mainz GmbH, verschiedene Fahrradparkhausprojekte vor und neben dem Mainzer Hauptbahnhof, und die Lokalpresse berichtete darüber. Gemeinsam war diesen in ihrer Ausgestaltung unterschiedlichen Projekten, dass sie auf jeweils neu auszuweisenden Flächen in der unmittelbaren Nähe des Hauptbahnhofs mehrgeschossige Gebäude vorsahen.

Der Vorschlag des Büros SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA beruht auf einem anderen, multifunktionalen Ansatz. Die Idee der autogerechten Stadt führte seit den frühen 1960er-Jahren dazu, dass Innenstädte vielfach von großen, nur monofunktional nutzbaren Trassen durchschnitten wurden und die hierfür benötigten Flächen dem klassischen Stadtraum verloren gingen. Unter diesen Hochstraßen entstanden – oftmals in prominenter Lage – nicht nutzbare Resträume; so auch am Hauptbahnhof in Mainz, an dessen rückwärtiger Längsseite eine ebensolche Hochtrasse, der sogenannte Binger Schlag, direkt entlangführt. Die darunterliegende ca. 2.000 m² große Brachfläche war seit Errichtung der Hochstraße im Jahr 1969 ein innerstädtischer Unort, der häufig als Abladeplatz für Müll diente.





Gang entlang der Fassade des Bahnhofs
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Jonas Klingenschmitt

Auch spätere städtebauliche Maßnahmen im Bahnhofsumfeld, wie beispielsweise eine 2003 fertiggestellte Gleisüberbauung, die die Anbindung an eine Einkaufspassage, eine neue Pkw-Zufahrt zur Bahnhofsrückseite und die Verbindung an ein neues Parkhaus sowie die westlich angrenzenden Gewerbe- und Wohnquartiere sicherstellte, hatten diese stadträumliche Brache nicht mit einbezogen. Die Besonderheit des Vorschlags von SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA lag darin, die Brache als Ressource zu definieren und das in ihr schlummernde viel-

fältige Umnutzungspotential herauszuarbeiten. Ein Gebäude braucht Fläche und Raum, auch ein Fahrradparkhaus – und beides war genau dort ungenutzt in direkter Bahnhofsnähe vorhanden und darüber hinaus durch die Hochstraße bereits »überdacht«. Es fehlten lediglich noch Seitenwände und ein paar Infrastruktureinbauten, um hier knapp 1.000 Fahrräder sicher unterbringen zu können und so für die Stadt Mainz eine kostengünstige Fahrradabstellfläche zu schaffen und das Areal städtebaulich aufzuwerten.

Langer Atem

Obwohl die Idee in mehrfacher Hinsicht naheliegend war, sollten bis zu ihrer Realisierung insgesamt 17 Jahre vergehen. Über 13 Jahre lang stellten SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA das Projekt den verschiedenen Entscheidungsträgern der Stadt vor, bis es im Jahre 2017 beschlossen und das Büro mit der Planung beauftragt wurde.



Rückwärtige Eingangssituation unter der Trasse vor dem Bau des Fahrradparkhauses
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Jonas Klingenschmitt



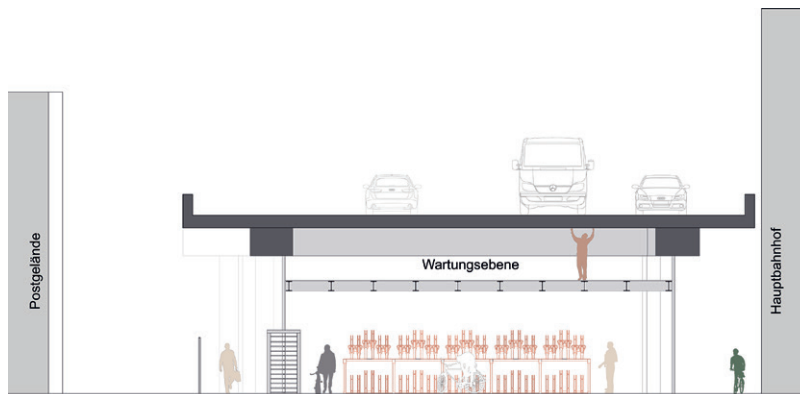
Blick entlang der Trasse vor dem Umbau
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Jonas Klingenschmitt



Lageplan
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA



Längsschnitt
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA



Querschnitt
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA



Blick in den öffentlichen Parkbereich
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß



Schnittansicht Trasse mit Fahrradparkhaus
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA



Zugang zum öffentlichen Abstellbereich mit akzentuiertem Bodenbelag
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß



Inneres des öffentlichen Abstellbereiches
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß

Platz und Service

Mit etwas über 1.000 Stellplätzen gehört das neue, ca. 135 m lange und zwischen 15 und 20 m breite Fahrradparkhaus am Mainzer Hauptbahnhof zu einem der größten Deutschlands. Es hat einen kostenpflichtigen Bereich für ca. 400 Fahrräder, in dem es neben Spinden auch Ladestationen für E-Bikes gibt, sowie einen kostenlos nutzbaren Teil, in dem etwa 600 Fahrräder Platz finden. Am Ende des langgestreckten Gebäudes ist zudem ein abgeschlossener Trakt zur Unterbringung von Fundrädern angeordnet.

Den Auftakt bildet die Servicestation mit dem großen Schaufenster direkt am Westzugang des Hauptbahnhofs. Sie ist als einziges Bauwerk neu in Beton errichtet. Um das Parkhaus als attraktiven und freundlichen Innenraum zu gestalten, wurde der gesamte Boden mit einer leuchtend gelben Beschichtung versehen, welche dem Parkbereich eine angenehme, warme Lichtstimmung verleiht.



Blick entlang der Außenfassade
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß

Die offene Konstruktion des Fahrradbereiches besteht aus verzinkten Stahlstützen, die an den Außenseiten mit einer Fassade aus in Rahmen gefassten Streckmetallelementen versehen wurden, um eine kontinuierliche Querlüftung sicherzustellen. Im vorderen Bereich wurde oberhalb der Parkflächen eine Decke aus feuerverzinkten Gitterrosten als Rahmenkonstruktion eingefügt. Sie bildet gleichzeitig den Raum-

abschluss und die Wartungsebene für das vielbefahrene Brückenbauwerk, das in regelmäßigen Abständen überprüft wird. Inspektionen an ihm können so ausgeführt werden, ohne den Parkhausbetrieb zu beeinträchtigen. In der hinteren Fahrradparkhaushälfte entfällt dieses Deck aufgrund der geringen Höhe der Trasse, und die Stahlstützen dienen nur noch zur Befestigung der Fassade.



Drehkreuzzugang zum kostenpflichtigen Abstellbereich
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß

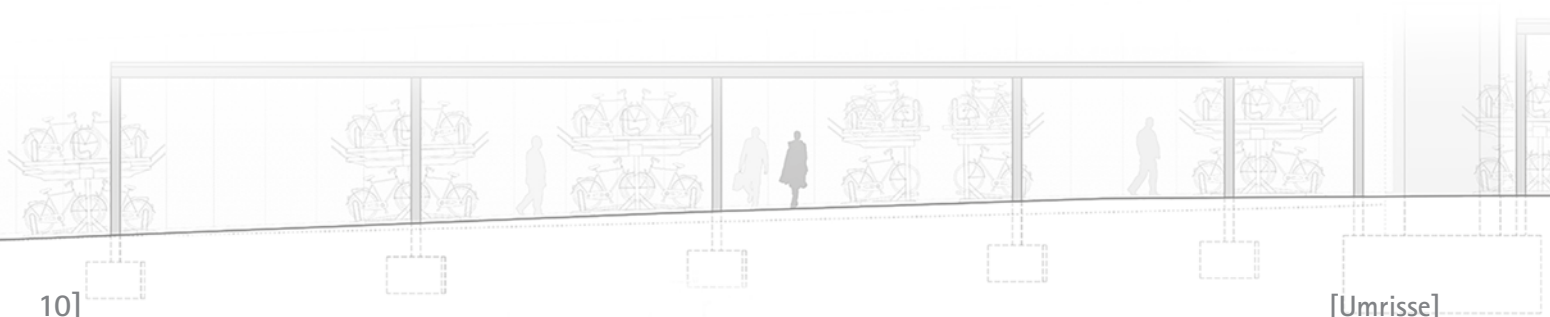
Die Rahmenelemente sind zwischen den Schwertblechen der Fassadenstützen montiert. Auch diese Konstruktion ist aus feuerverzinktem Stahl hergestellt. Das Streckmetall hat eine Materialdicke von

2 mm und aufgrund der brandschutztechnischen Vorgaben einen freien Querschnitt von mindestens 37 %, um die Querlüftung sicherzustellen.

Darüber hinaus trägt die transparent gestaltete Fassade positiv zur Belichtung bei und erhöht zudem die soziale Kontrolle und das Sicherheitsempfinden im gesamten Bereich. Um das Servicegebäude gestalterisch in das Gesamtbauwerk einzubinden, ist es ebenfalls mit vorgehängten Metall-elementen verkleidet. Sein großes Schau-fenster und die Haupteingangstür sind von verzinkten Stahlblechen eingerahmt und bilden so einen räumlichen Abschluss der Fassadenelemente.



Inneres des kostenpflichtigen Bereiches mit Schließbüchern
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß





Servicestation in der Ausbauphase
© SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA/Marc Nehrbaß

Ausstattung

Aufgrund der Nachfrage nach sicheren Abstellplätzen für hochwertige Fahrräder und Sonderräder in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof wurden – soweit es die lichte Raumhöhe unter der Brücke zulässt – hauptsächlich feuerverzinkte Doppelstockparker sowie feuerverzinkte Fahrradbügel auch für Sonder- und Lastenräder vorgesehen. Zur Verbesserung der Orientierung sind die Doppelstockparker bereichsweise farblich unterschiedlich gestaltet.

Insgesamt gibt es 268 kostenpflichtige, durch ein Drehkreuz gesicherte und 764 kostenlose Stellplätze sowie 43 Abstellmöglichkeiten für Sonderräder wie Lastenräder, Liegeräder oder Kinderanhänger, zehn Radboxen und insgesamt 22 Schließfächer. Betrieben wird das Parkhaus von der PMG Parken in Mainz GmbH, die in der Servicestation vor Ort auch rund um die Uhr einen Ansprechpartner zur Verfügung stellt.

Fazit

Die Besonderheit der Projektidee bestand darin, mit dem Entwurf gleich mehrere Probleme zu lösen: Der unwirtliche Restraum unter der Hochstraße wurde einer sinnvollen Nutzung zugeführt, das dringend benötigte Fahrradparkhaus entstand im direkten Bahnhofsumfeld, und die Baukosten konnten stark reduziert werden, da die Hochstraße die Errichtung eines Daches unnötig machte.

Ein weiterer wichtiger Gewinn besteht darin, dass durch die Aktivierung der Fläche und ihre neue Gestaltung und Belichtung der Verkehrsraum unter der Hochstraße sicherer geworden ist, denn Reisende, die den Bahnhof von der Rückseite betreten, passieren nun nicht mehr einen dunklen Ort, sondern werden entlang hell erleuchteter Räumlichkeiten in das Innere geleitet.

Dipl.-Ing. Julian Andreas Schoyerer
SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA,
Mainz

Bauherr

Gebäudewirtschaft Mainz (GWM), Mainz

Entwurf

SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, Mainz

Tragwerksplanung

IBC Ingenieurbau-Consult GmbH, Mainz

Brandschutz

IBC Ingenieurbau-Consult GmbH, Mainz

Lichtplanung

SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, Mainz

