

aus ZEMENT+BETON 3/2003

Klaus-D. Neumann

P + R – Busbahnhof und Parkhaus

Funktion und Gestalt – eine markante Großskulptur anstelle einfallsloser Kistenarchitektur

Prof. Klaus-D. Neumann

Landschaftsarchitekt

Projektbeteiligte:

Bauherr: Landeshauptstadt München, vertreten durch MRG Maßnahmeträger München-Riem GmbH

Nutzer: P+R Park+Ride GmbH, München

Entwurf, Planung und Bauleitung:

Busstop und Außenanlagen: realgrün Landschaftsarchitekten Klaus-D. Neumann, Wolf Auch, München

Entwurf und Planung Parkhaus: Bohn Architekten, München

Objektüberwachung: Arge RAL 6024, Bohn Architekten + Egbert Ackermann, München

Tragwerksplanung: Seeberger, Friedl + Partner, München

Leitsystem und Beschilderung: Projektgemeinschaft SchwaigerWinschermann, Stauss + Pedrazzini, München



Busbahnhof bei Nacht

Dunkle Sichtbetonwand mit Rasendach



Topografie aus Beton – Detailansicht

Blick nach Süden über das ansteigende Rasendach

Alle Fotos: Prof. Neumann



P+R-Busbahnhof und Parkhaus

Funktion und Gestalt – eine markante Großskulptur anstelle einfallloser „Kistenarchitektur“

Aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangen, liegt die im Sommer 2002 eingeweihte Park-and-ride-Anlage für PKW und Busse verkehrsgünstig im Osten der Stadt München direkt an der U-Bahnstation Messestadt-Ost. Sie dient dem Ziel, den individuellen Pkw-Verkehr schon an der Grenze der Stadt auf den öffentlichen Personennahverkehr umzuleiten.

Die vollständig barrierefreie Anlage besteht aus einem Parkhaus mit über 1.100 Stellplätzen, einem Busstop mit 15 Stellplätzen, sowie einem Servicezentrum mit Cafeteria und Sanitäreinrichtungen. Das städtebauliche Konzept reagiert auf den Standort vor dem östlichen Messeeingang. Die harte Kante der Willy-Brandt-Allee wird in Fortsetzung der Messebauten bis an die Ecke der Alfons-Goppel-Straße geführt und fällt zum Eingang der Messe hin ab. Der Eingang mit dem Messturm ist dadurch frei gestellt.

Vom Messeplatz aus ist ein großes, grünes Rasendach zu sehen, das vom Platz aus nach Süden ansteigend die gesamte Anlage überdacht. Die signifikante Großskulptur wird an den Längsseiten von zwei dunklen Wänden aus Sichtbeton eingefasst, die als Keile nach Süden aufsteigen und erst an der Willy-Brandt-Allee als Raumwand wirksam werden. Dort zeigt eine gläserne Fassade den Zweck des Gebäudes. Das Parkhaus ist als dreischiffige Stahl/Beton-Verbundkonstruktion unter das Dach, zwischen die Wandscheiben gestellt;



Funktionstrennung durch unterschiedliche Farbigkeit der Betonflächen
Im Kontrast: Gläserne Fassade des Parkhauses



Anthrazitfarbener und hellgrauer Ort beton
Zugang Messeeingang Ost entlang Sichtbetonwand





Zufahrtbereich Busbahnhof: Blühaspekt Zierkirschen

Alle Fotos: Prof. Neumann



großzügige begrünte Lichthöfe belichten und belüften es auf natürliche Weise.

Die breite Fußgängerrampe zum U-Bahneingang ist im Kontrast zur glatten Betonfläche der schwarzen Wand in Natursteinkleinpflaster formuliert. Vor der östlichen schwarzen Wand kann die Baumpflanzung aus Kirschen während der Blüte ihre einprägsame, den funktionalen Ort verfremdende Poesie entfalten.

Entwurfsgedanke für den Omnibusbahnhof ist eine Topografie aus Beton, eine verformte Betonplatte. Die Bodenfläche trennt durch unterschiedliche Farben in die Fahr- und Fußgängerbereiche. Die Fahrbahnen und Haltepositionen sind aus armiertem, anthrazitfarbenem Ortbeton, die Geh- und Aufenthaltsbereiche aus hellgrauem Ortbeton hergestellt. Der Wartebereich unter dem ersten Dach ist als Halfpipe ausgebildet, hier finden sich auch die notwendigen Sanitäreinrichtungen.

Die zusätzlichen Elemente wie Bänke und Stelen sind ebenfalls aus hellem Beton als Fertigteile hergestellt. Die in Zusammenarbeit mit Kommunikationsdesignern entwickelten Module für die Platz-Beschilderung, Lautsprecher, Notrufsäulen und Vitrinen folgt einem eigens für die Anlage erarbeiteten Farbkonzept. Innerhalb der durch die einheitliche Materialisierung erreichten ruhigen Farbwelt des Omnibusbahnhofs setzen sie wenige, aber kräftige Farbakzente und tragen damit zu der überaus freundlichen Ausstrahlung der Gesamtanlage bei.

Die Konstruktion der Bodenplatte aus frost- und tausalzbeständigem Beton B 35 ist, abweichend von der klassischen Bauweise für Verkehrsflächen, als bewehrte Deckenplatte ausgeführt. Grund hierfür ist zum einen die Einbeziehung der Bodenplatte in die Gründung der Halfpipe und des Serviceterminals, zum anderen die Verankerung der Stahlaufkantungen zwischen Geh- und Fahrbereichen an der Bewehrung. Die

Dicke der Bodenplatte konnte mit diesem Konstruktionsprinzip auf 15 cm reduziert werden. Wegen der erforderlichen Bewehrung wurde die gesamte Bodenplatte von ca. 4.650 m² nicht mit Fertiger, sondern mit Betonpumpe und Rüttelbohle eingebracht. Für das Aufbringen des Besenstrichs wurde eigens eine Teleskopkonstruktion mit Glättkelle und Besen entwickelt.

Zur Vermeidung von gestalterisch störenden Farbabweichungen zwischen den einzelnen Betonierabschnitten wurde das Lieferwerk vertraglich verpflichtet, sämtliche farbbeeinflussende Betoninhaltsstoffe vor Lieferbeginn in einer Charge bereitzustellen. Die Einflussfaktoren für Farbabweichungen konnten so auf Schwankungen der Temperatur und der Luftfeuchtigkeit reduziert werden.

Die Gesamtanlage ist beim Renault Traffic Award 2003 und beim Deutschen Architekturpreis 2003 mit einer Anerkennung ausgezeichnet worden.