

Special-Ausgabe
Internationale Fachzeitschrift
www.feuerverzinken.com

FEUERVERZINKEN SPECIAL

Fahrradparken

Fahrradparkhaus Bernau | DIN 79008 regelt Fahrradparksysteme | Fahrradhäuschen in Düsseldorf, Mainz und Hamburg | Bike and Ride-Station Erfurt | Parkhaus für Fahrräder und PKW in Frankfurt | Automatische Fahrradparker | Fahrradparkhaus in Cambridge | De Fiets-Appel in Alphen aan de Rijn



Fahrradparkhaus Bernau

Feuerverzinkte Skelettkonstruktion

Die rund 39.000 Einwohner zählende Stadt Bernau liegt nordöstlich von Berlin. Aufgrund ihrer Nähe zur Bundeshauptstadt ist Bernau für Pendler ein attraktiver Wohnort. Für die Berliner ist die Landschaft um Bernau ein beliebtes Naherholungsziel. Als Teil des S-Bahn-Netzes von Berlin besitzt Bernau eine sehr gute ÖPNV-Anbindung und ist nur 30 Minuten von Berlin entfernt.

Um heutigen Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, wurden der Bahnhof und der Bahnhofsvorplatz von Bernau in den letzten 10 Jahren schrittweise modernisiert und umgestaltet. Neben der Herstellung barrierefreier Zugänge und der Verbesserung der Übersichtlichkeit wurde der Bahnhofsvorplatz als Mobilitätsdrehscheibe und Umsteigepunkt aufgewertet. Es entstanden überdachte Bushaltestellen sowie PKW-, Taxi- und Fahrradstellplätze.

Architekten + Fotos |

Reimann_Hübler

*Studio für Architektur in Bürogemeinschaft
mit mh bauplanBAR GmbH*

- 1 | *Feuerverzinkt: das Stahltragwerk des Fahrradparkhauses und die Doppelstock-Parkanlagen.*
- 2 | *550 Fahrräder kann das Parkhaus aufnehmen.*
- 3 | *Eine großflächige Profilbauglas-Fassade lässt viel Licht in das Parkhaus.*
- 4 | *Über Rampen ist das Parkhaus direkt mit dem S-Bahnsteig verbunden.*



Ein modernes Parkhaus für mehr als 550 Fahrräder schafft ideale Voraussetzungen für den Umstieg vom Rad auf die Schiene. Das von Reimann_Hübler Studio für Architektur in Bürogemeinschaft mit mh bauplanBAR GmbH entworfene und gebaute Fahrradparkhaus ist über Rampen direkt mit dem S-Bahnsteig verbunden. Die drei Parkebenen bestehen aus einem Gang, an dem sich beidseitig Fahrradparker aufreihen, da so bei geringer Verkehrsfläche viele Fahrräder untergebracht werden. Die Parkflächen sind überwiegend mit feuerverzinkten Doppelstockparkanlagen ausgestattet, es gibt jedoch auch abschließbare Boxen und Fahrradbügel für Sonderfahrzeuge. Eine Fahrradwerkstatt mit Fahrradverleih ist ebenfalls in das Gebäude integriert.



Viel Tageslicht gelangt über großflächige Fassadenbereiche aus Profilbauglas in das Gebäude. Die Fassadenbereiche an der Außentreppe, am Bahnhang und neben dem Zugang sind aus Sichtbeton erstellt. Die runden Öffnungen in der Betonfassade sorgen ebenfalls für Belichtung sowie Belüftung und stehen symbolisch für das Rad. Somit ist die Fassade leicht und lichtdurchflutet, aber auch vandalismussicher. Die gesamte Tragkonstruktion des Fahrradparkhauses besteht aus feuerverzinktem Stahl. An der Rampenanlage und vor der Glasfassade wurden zur Absturz-sicherung Metallnetze gespannt.





Fahrradpark- Systeme planen

DIN 79008 berücksichtigen

Wer Fahrradparksysteme ausschreibt, plant oder fertigt, der muss die seit Mai 2016 gültige DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ berücksichtigen. Die Norm regelt in Teil 1 Anforderungen und in Teil 2 Prüfungen für stationäre Fahrradparksysteme und gilt für Fahrradparksysteme im öffentlichen und im privaten Bereich.

1 | *Feuerverzinkte Doppelstockparker haben sich als Parksyste me für Fahrräder seit langem bewährt.*

Hinsichtlich der für Fahrradparksysteme verwendbaren Werkstoffe definiert DIN 79008-1 klare Anforderungen. Die Wahl der Werkstoffe und ihre Verwendung müssen in Einklang mit geltenden Europäischen Normen stehen. Zur Vermeidung toxischer Risiken empfiehlt die Norm eine erhöhte Beachtung auf Oberflächenanstriche zu legen.

Stückverzinkter Stahl ist korrosionsbeständig

DIN 79008-1 schreibt vor, dass Metallteile gegen atmosphärische Einflüsse und kathodische Korrosion zu schützen sind. Dieser Schutz muss mindestens einer Belastung gemäß Korrosivitätskategorie C3 entsprechen, das heißt einer mittleren Korrosionsbelastung. Für den Fall, dass das Fahrradparksystem einer höheren Belastung ausgesetzt ist und sich beispielsweise im Küstenbereich von Nord- und Ostsee befindet, muss ein höherer Korrosionsschutz, z. B. gemäß Korrosivitätskategorie C4, nachgewiesen werden. In diesem Zusammenhang macht DIN 79008-1 die Anmerkung, dass feuerverzinkter Stahl nach DIN EN ISO 1461 als korrosionsbeständig gilt.

Hinsichtlich der Ausführung macht die Norm Vorgaben mit dem Ziel das Verletzungsrisiko von Nutzern der Parksyste me zu minimieren. So sollen z.B. spitze und scharfkantige Bauteile sowie Fangstellen für Kopf, Hals und Finger vermieden werden.

In Bezug auf die Stand- und Lagesicherheit von Fahrradparksyste men verweist DIN 79008-1 auf andere Regelwerke wie Eurocode 1 für Tragwerke und Eurocode 3 für Stahlbauten.

Foto | *Margrit*



Düsseldorfer Fahrradhäuschen

Archetypische Form

Das Düsseldorfer Amt für Verkehrsmanagement beauftragte das Architekturbüro **Atelier Fritschi + Stahl** mit der „Entwicklung eines technischen und gestalterischen Konzepts zur Unterbringung von privaten Fahrrädern im Stadtbereich“.

Die Architekten entwarfen ein Fahrradhäuschen, das auf der Fläche eines PKW-Parkplatzes Raum für 10 Fahrräder bietet. Es besteht durch eine archetypische, klare Form in Kombination mit einer markanten Farbgebung und schafft so einen hohen Wiedererkennungswert und eine starke Präsenz im Straßenbild. Wichtig war den Architekten eine gestalterisch präzise Detailierung sämtlicher konstruktiven Elemente. Die kristalline Form des Fahrradhäuschens sollte möglichst klar materialisiert werden. Die Konstruktion ist aus quadratischen Stahlrohren gefertigt und wurde durch Feuerverzinken dauerhaft vor Korrosion geschützt. Das Tragskelett wurde statisch auf die Transportphase berechnet, da das Fahrradhäuschen ein fabrikfertiges Element darstellt, das als Ganzes angeliefert und per Autokran an Ort und Stelle aufgestellt wird. Höhenverstellbare Standplatten ermöglichen Unebenheiten am Standort zu egalisieren. Als Fußbodenbelag dienen einlegbare Betonplatten. Auch die Fassaden und Dachflächen wurden möglichst robust und vandalismussicher ausgeführt. Sie bestehen aus 1 cm starken, farblich individuell beschichteten Kunstharzplatten und sind mit einer zusätzlichen Antigraffiti-Beschichtung versehen.

Die Raumgröße des Düsseldorfer Fahrradhäuschens erlaubt auch eine Unterbringung von Spezial-Rädern, wie Lasten- und Liegeräder. Das Hängesystem mit Federaufzug ist für sämtliche Fahrradtypen bis zu 30 kg Gewicht geeignet.



- 1 | *Das Düsseldorfer Fahrradhäuschen bietet auf der Fläche eines PKW-Parkplatzes Raum für 10 Fahrräder.*
- 2 | *Eine feuerverzinkte Stahlkonstruktion bildet das Tragwerk.*

Architekten | *Atelier Fritschi + Stahl*
Fotos | *Rene Schiffer (1, 2)*



Die Stadt Mainz hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend in Richtung fahrradgerechte Stadt entwickelt. In Bezug auf Privaträder fehlt es jedoch bislang an geeigneten Abstellplätzen. Vor diesem Hintergrund entwickelten SYRA_SCHOYERER ARCHITEKTEN für die Stadt Mainz einen ersten Prototypen für einen Fahrradpavillon.

Getreu der Büro-Philosophie, das Alltägliche neu zu beschreiben, wurde auch beim Entwurf für den Fahrradpavillon ausschließlich auf industriell vorgefertigte Massenprodukte zurückgegriffen. Es gibt keine Sonderbauteile. Lediglich die Flachstahl-Fassadenstäbe wurden einmal um 90 Grad verdreht, dadurch entsteht oberhalb des etwas geschlosseneren Sockelbereichs (Spritzschutz), je nach Blickwinkel, ein interessantes Spiel von Transparenz und Geschlossenheit. Mit Hilfe einfacher Mittel und standardisierter Elemente wurde ein robuster Pavillon mit prägnanter aber zurückhaltender Architektur entworfen, der bis zu zwölf Fahrräder sowohl vor Witterung als auch vor Vandalismus und Diebstahl schützt.

Der gesamte Pavillon wurde vollständig im Werk zusammengesetzt und als Fertigteil an seinen Bestimmungsort transportiert. Die Stahlkonstruktion für die Einhausung des Fahrradstellplatzes, einschließlich der Mittelspindel sind feuerverzinkt. Die roten Lift-Radparker sind zusätzlich pulverbeschichtet.



- 1 | *Der Fahrradpavillon besteht aus feuerverzinkten Flachstahlstäben.*
- 2 | *Bis zu 12 Fahrrädern bietet der feuerverzinkte Pavillon Platz.*

Architekten + Fotos | SYRA_SCHOYERER ARCHITEKTEN, Mainz



Hamburger Fahrradhäuschen

Bewährter Klassiker

- 1 | *Am Hamburger Vorbild angelehnt kommen auch in anderen Städten sechs- und zwölfckige Fahrradhäuschen zum Einsatz.*
- 2 | *Das Tragwerk und das Karussell, an dem die Fahrräder aufgehängt werden, ist standardmäßig aus feuerverzinktem Stahl.*



2

Um in Altbauvierteln geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu finden, wurde 1993 durch die damalige Hamburger Behörde für Stadtentwicklung das Projekt „Hamburger Fahrradhäuschen“ gestartet.

Das typische Hamburger Fahrradhäuschen ist ein meist zwölfckiger Rundbau in dem 12 Fahrräder Platz finden. Mittlerweile stehen rund 400 Fahrradhäuschen in den Straßen der Hansestadt. Am Hamburger Vorbild angelehnt kommen auch in anderen Städten ähnliche sechs- als auch zwölfckige Häuschen zum Einsatz. Das Tragwerk und das Karussell, an dem die Fahrräder aufgehängt werden, ist standardmäßig aus feuerverzinktem Stahl. Die Wandfüllungen sind zumeist aus Holz oder Kunststoff.

Selbst nach mehr als 20-jähriger Nutzung befinden sich die feuerverzinkten Stahlskelette der Häuschen noch in einem sehr guten Zustand. An nicht wenigen älteren Häuschen wurden mittlerweile Bauteile wie die Wandfüllungen ersetzt. Die feuerverzinkten Rahmenkonstruktionen bedürfen nach Aussagen der Firma VeloPark, die Hamburger Fahrradhäuser herstellt und instand setzt, keiner Renovierungsarbeiten.

Fotos | *Institut Feuerverzinken*



Tortenstück am ICE-Bahnhof

„Bike and Ride“-Station Erfurt in feuerverzinkter Stahlbauweise

1

Urbane Mobilität wird in zehn Jahren deutlich anders aussehen als heute. Es findet bereits seit einiger Zeit eine Verlagerung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel in Kombination mit der Nutzung von Fahrrädern statt. Viele Städte fördern diese Entwicklung durch zusätzliche Fahrradwege und Fahrradstraßen und schaffen zunehmend Parkmöglichkeiten für Fahrräder in Form von „Bike and Ride“-Stationen im Umfeld von ÖPNV-Knotenpunkten.

Ein gutes Beispiel hierfür ist die Radstation in unmittelbarer Nähe zum Erfurter ICE-Bahnhof, die auf einem tortenstück-ähnlichen Restgrundstück erbaut wurde. Sie ist die zweite derartige Anlage am Erfurter ICE-Bahnhof und soll der steigenden Nachfrage nach sicheren, witterungsgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten Rechnung tragen und dem Chaos durch „wildes“ Fahrradparken Einhalt bieten.

Die Bahnhofsnahe ist für die Funktionstüchtigkeit und Nutzerannahme von wesentlicher Bedeutung, denn der Bonus der Radnutzung liegt in der individuellen Beweglichkeit und Erreichbarkeit des Ziels. Das von Osterwold°Schmidt Explander Architekten BDA entworfene Radhaus schafft in höhenmäßigem Versatz 200 Radparkplätze, größtenteils in Doppelparkern für eine rasche allseitige Bedienung gestapelt. Ein Kernraum bietet zudem einen extra gesicherten Abstellraum mit Ladestationen für E-Bikes. Die gewählte feuerverzinkte Stahlkonstruk-

tion vereint die Vorzüge von Langlebigkeit und Robustheit selbst bei rabiater Nutzung mit den konstruktiven Möglichkeiten und Vorteilen der Stahlbauweise. Zudem ermöglicht sie eine filigrane Auflösung der Tragkonstruktion. Die mit Polycarbonatplatten und Streckmetall bekleideten Fassadenflächen begünstigen viel Lichteinfall bei Tag und gleichermaßen Leuchtkraft im Dunkeln. Das Streckmetall schafft je nach Lichtverhältnissen eine wechselnde Wirkung zwischen sichern-dem „Panzer“ und transluzenter Haut. Die Fahrrad-Doppelstockparker bestehen ebenfalls aus feuerverzinktem Stahl. Konstruktion, Ausstattung, Verkleidung und die expressive Form verleihen dem eigentlichen „Fahrradschuppen“ Dynamik und Bewegung und machen ihn zu einem bereichernden Stadtmöbel. Durch die Verwendung von feuerverzinktem Stahl, der im Parkhausbau als auch als Material für Fahrradständer aller Art der Werkstoff der ersten Wahl ist, wurde eine dauerhafte und nachhaltige Lösung mit gestaltprägender Wirkung geschaffen.

Architekten | *Osterwold°Schmidt*
Exp!ander Architekten BDA

Fotos | *Michael Miltzow*



1 | *Die Radstation wurde auf einem tortenstück-ähnlichen Restgrundstück erbaut.*

2 | *Ebenfalls aus feuerverzinktem Stahl: Die Fahrrad-Doppelstockparker.*

3 | *Das Radhaus schafft in höhenmäßigem Versatz 200 Radparkplätze.*

4 | *Die feuerverzinkte Stahlkonstruktion des Radhauses vereint Langlebigkeit und Robustheit.*

Impressum

Feuerverzinken – Internationale Fachzeitschrift der Branchenverbände in Deutschland, Großbritannien und Spanien.

Redaktion: Holger Glinde (Chefredakteur), Iqbal Johal

Verlag: Institut Feuerverzinken GmbH, Geschäftsführer: Mark Huckshold

Anschrift Redaktion, Verlag, Herausgeber: Mörsenbroicher Weg 200, 40470 Düsseldorf, Telefon: (02 11) 69 07 65-0, Telefax: (02 11) 69 07 65-28, E-Mail: info@feuerverzinken.com, Internet: www.feuverzinken.com

Druckerei: Bösmann Medien und Druck GmbH & Co. KG, Ohmstraße 7, 32758 Detmold

Nachdruck nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Herausgebers

Titelseite: Fahrradparkhaus CB1 – Foto: Louis Sinclair



Park & Ride für alle

Parkhaus für Fahrräder und PKW am Hauptbahnhof Frankfurt

Ob Fahrrad, Auto, Bus oder Bahn - sämtliche Formen urbaner Mobilität werden seit kurzem am Frankfurter Hauptbahnhof miteinander verbunden. Ein neues Parkhaus für Fahrräder und Autos in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs und des Fernbusbahnhofs, der bereits den Teilbetrieb aufgenommen hat, erleichtert Pendlern den Wechsel von Auto oder Fahrrad auf Bus und Bahn. 350 PKW und 420 Fahrräder können in dem fünfstöckigen Gebäude geparkt werden. Für Fahrradfahrer gibt es zudem eine Servicewerkstatt, die Reparaturarbeiten übernimmt. Die Stellplätze für die Fahrräder befinden sich im Erdgeschoss, die weiteren Stockwerke werden durch PKW belegt.

1 | *Unter einem Dach vereint: Das neue Parkhaus am HBF kann 350 PKW und 420 Fahrräder aufnehmen.*

- 2 | Die Stellplätze für die Fahrräder befinden sich gut erreichbar im Erdgeschoss des Parkhauses.
- 3 | Alles feuerverzinkt: Die Stahlskelett-Konstruktion des Parkhauses und die Fahrradabstellvorrichtungen.
- 4 | Die Zugänge zum Parkhaus sind in einem markanten Rot gekennzeichnet.

Architekten | *schneider + schumacher*

Fotos | *Jörg Hempel*



2



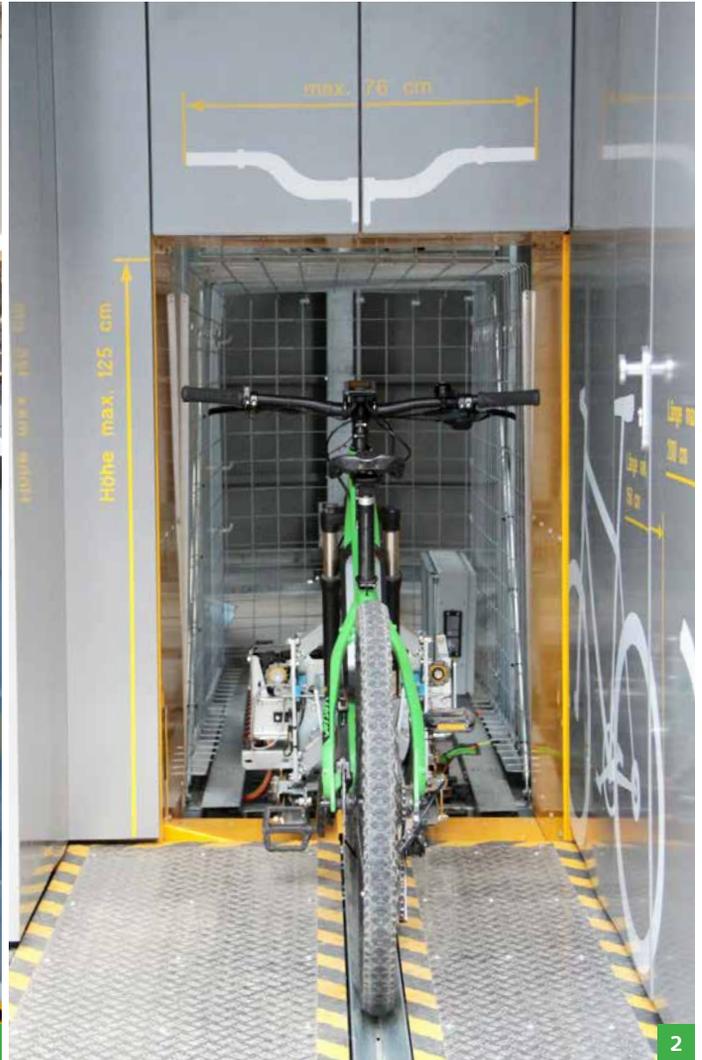
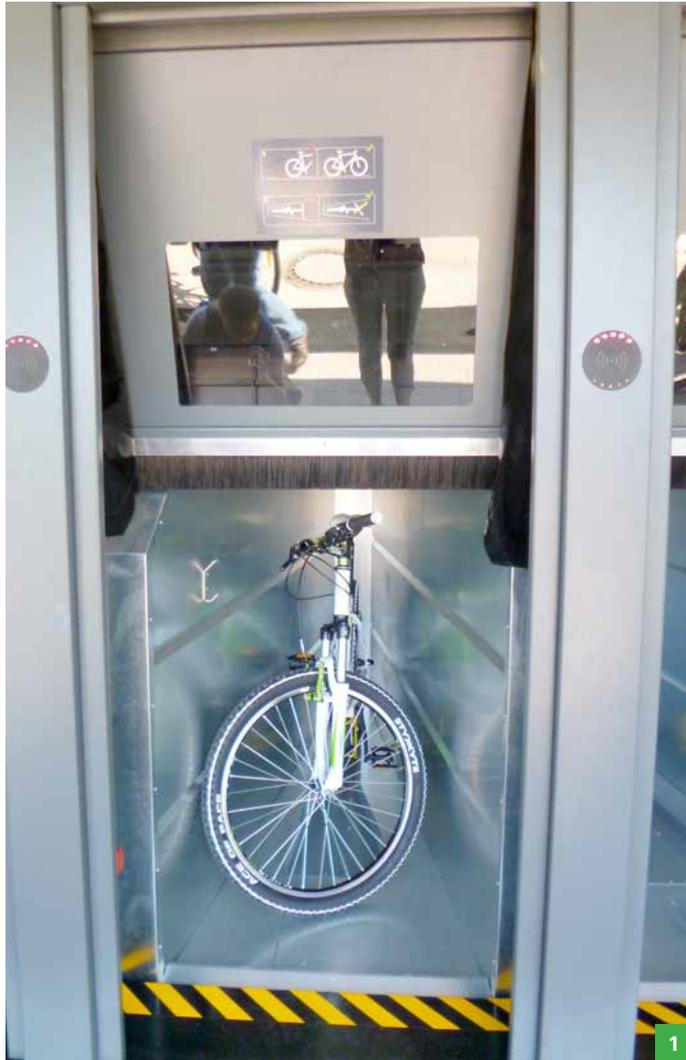
3



4

Aus konstruktiver Sicht ist das Parkhaus ein Skelettbau aus feuerverzinktem Stahl und entspricht damit der üblichen Bauweise. Parkhäuser aus Stahl lassen sich leicht wandeln und in ihrer Nutzungsweise ändern. Man kann sie vergrößern, verkleinern und einfach rückbauen. Die einzelnen Parkebenen können bei Parkhäusern aus Stahl in der Regel komplett stützenfrei realisiert werden. Anforderungen an den Brandschutz spielen keine Rolle, da die Garagenverordnungen der deutschen Bundesländer keine Anforderungen an den Feuerwiderstand stellen, wenn die Einstellplätze bei offenen Parkhäusern nicht mehr als 22 m über der Geländeoberfläche liegen. Aus korrosionsschutztechnischer Sicht gibt es für Parkhäuser aus Stahl keine Alternativen zu einer Feuerverzinkung oder einem Duplex-System aus Feuerverzinkung und anschließender Beschichtung, da Parkhäuser im Vergleich mit anderen Stahlbauten zumeist höheren Belastungen standhalten müssen. Hierzu gehört beispielsweise eine regelmäßige, starke Befeuchtung, da Fahrzeuge Niederschläge wie Regen und tausalzbelasteten Schnee in das Parkhaus einschleppen.

Für die Fahrradabstellvorrichtungen kam im neuen Frankfurter Parkhaus ebenfalls feuerverzinkter Stahl zum Einsatz. Auch hier ist feuerverzinkter Stahl ein seit langem bewährter und alternativloser Werkstoff, der sich auch aufgrund seiner hohen mechanischen Belastbarkeit und Wirtschaftlichkeit gegenüber anderen Materialien durchgesetzt hat.



1+2 | Die Fahrräder werden an einem Übergabebereich abgestellt und wieder entnommen.

3 | Das feuerverzinkte Stahltragwerk des „Radhauses“ ist mit einer Trapez-Blech-Fassade umhüllt.

4 | Das „Radhaus“ ist Deutschlands erste vollautomatische Fahrrad-Parkgarage.

Fahrradparkmaschinen

Smart und automatisiert parken

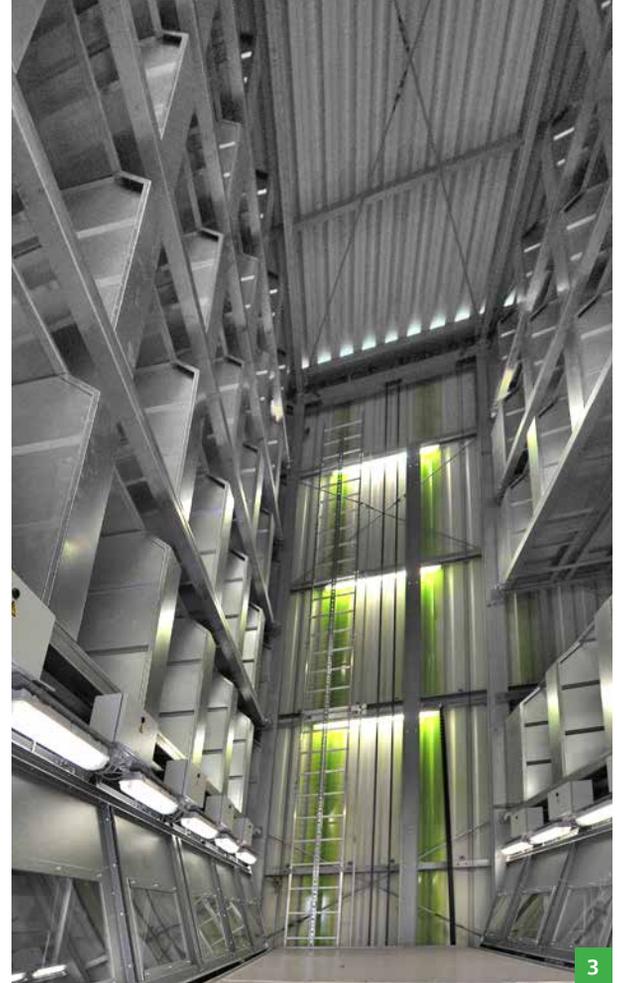
Intelligente Parksysteme für PKW sind seit langem im Einsatz und haben sich als platzsparende Sonderlösung erwiesen. Ähnliche Lösungen sind auch für Fahrräder verfügbar. Zwei beispielhafte Automatikparker für Fahrräder sind das Offenburger „Radhaus“ und der Bikesafe in Rutesheim.

An beiden Parkhäusern werden die Fahrräder vor dem Parken an einem Übergabebereich abgestellt, danach diebstahlsicher im Parkturm verstaut und nach dem Parken am Übergabebereich wieder entnommen. Radhaus und Bikesafe sind feuerverzinkte Stahlskelett-Konstruktionen und besitzen somit den gleichen dauerhaften und bewährten Standard wie automatische Parksysteme für PKW. Zudem sind eine Fülle von weiteren fahrradspezifischen Bauteilen der beiden Parkhäuser ebenfalls feuerverzinkt ausgeführt.

Fotos | Stadt Offenburg (1, 3, 4)
Wöhr Autoparksysteme
(2, 5, 6)

Offenburger Radhaus

Im baden-württembergischen Offenburg steht in unmittelbarer Bahnhofsnahe Deutschlands erste vollautomatische Parkgarage für Fahrräder. Auf einer Fläche von 55 Quadratmetern bietet das Radhaus auf fünf Ebenen mit zehn Paletten in Boxen getrennte, diebstahlsichere Abstellplätze für 120 Fahrräder. In das System können bis zu zwölf Räder gleichzeitig eingestellt werden. Die Nutzung erfolgt mit Hilfe von Chipkarten. Einstell- und Entnahmezeiten betragen ein bis zwei Minuten. Auf der Dachfläche des 10,35 Meter hohen Radhauses befindet sich eine Photovoltaik-Anlage. Das feuerverzinkte Stahltragwerk des Radhauses ist mit einer Trapez-Blech-Fassade umhüllt, die als Witterungsschutz dient. Zusätzlich erhielt das Radhaus aus gestalterischen Gründen eine Holzfassade. Hersteller der Anlage ist Nussbaum Technologies.



5 | *Der Bikesafe kann insgesamt 122 Fahrräder aufnehmen.*

6 | *Das Tragwerk des Bikesafes und zahlreiche fahrradspezifische Bauteile sind feuerverzinkt.*



Bikesafe in Rutesheim

Der Fahrradparkturm „Bikesafe“ befindet sich auf dem Gelände des Schulzentrums in Rutesheim bei Stuttgart und kann auf acht Ebenen insgesamt 122 Fahrräder aufnehmen. Der rund 11,80 Meter hohe Turm besitzt eine Grundfläche von 37 Quadratmetern. Laut Hersteller beträgt die Entnahmezeit nach entsprechender Eingabe per Transponder am Bedienterminal durchschnittlich nur 16 Sekunden. Eine silbergraue und signalgelbe Metall-Lamellen-Fassade schützt die Fahrräder vor Wind und Wetter. Der Fahrradparkturm mit feuerverzinktem Stahlskelett kann mit anderen Fassadenelementen und auch als Schachtvariante in die Tiefe gebaut werden. Hersteller des Bikesafes ist Wöhr Autoparksysteme.





CB1 in Cambridge

Großbritanniens größtes Fahrradparkhaus

1

Auch wenn Großbritannien im europäischen Vergleich im Hinblick auf die Fahrradnutzung zurückbleibt, gibt es Bestrebungen das Radfahren zu fördern. Hierzu gehört die Integration von Fahrradparkmöglichkeiten in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten. Ein Beispiel hierfür ist „CB1“, ein neues Gebäude in Cambridge unter dessen Dach sich ein Fahrradparkhaus, ein Hotel mit 231 Zimmern und Einzelhandelsflächen befinden.

2850 Fahrräder finden in dem mehrgeschossigen Parkhaus Platz. Damit ist es mit Abstand Großbritanniens größtes Fahrradparkhaus und auch nach europäischen Maßstäben kein kleines. Das von Formation Architects entworfene Mischgebäude befindet sich direkt vor dem Bahnhof Cambridge. Eine gute Anbindung an Bus, Bahn, Taxi und Radwegen bietet Pendlern viele Möglichkeiten ihre Ziele schnell und bequem zu erreichen. Radfahrer betreten das Gebäude von der ruhigeren Nordseite, um ihre Fahrräder auf einer der drei Etagen zu parken, die über eine große Rampe erreicht werden. Die Fahrräder werden in der Regel auf Doppelstockparkern abgestellt. Im Erdgeschoss befindet sich eine Fahrradvermietung und -reparatur. Feuerverzinkter Stahl wird im gesamten Parkhaus für die Fahrradträgerkonstruktionen, die perforierten Bleche und Handläufe entlang der Rampen verwendet. Durch das neue Gebäude konnte die Parkkapazität für Fahrräder am Bahnhof von Cambridge mehr als verdreifacht werden.



2

1 | 2850 Fahrräder finden in dem mehrgeschossigen Parkhaus Platz.

2 | CB1 bietet Fahrradpendlern viele Möglichkeiten ihre Ziele schnell u. bequem zu erreichen.

Architekten | Formation Architects
Fotos | Louis Sinclair



De Fiets- Appel

Grünes Fahrradparkhaus



2

1+2 | Feuerverzinkt und anschließend beschichtet: Das grünfarbene Stahl-Fachwerk des Parkhauses.

Architekten | *Kuiper Compagnons*
Fotos | *G. Reimerink, Amersfoort*

Fietsen (niederländisch: Fahrräder) gehören ebenso wie Tulpen zum holländischen Kulturgut und sind seit langem ein häufig genutztes Verkehrsmittel in den Niederlanden. Auf einen Einwohner kommen 1,3 Fahrräder und der Anteil der Radfahrten am Verkehrsaufkommen wächst weiter.

Entsprechend ausgebaut ist deshalb auch die Infrastruktur für das Abstellen der „Fietsen“. Große Fahrradparkhäuser gibt es in vielen Städten der Niederlande. Ein architektonisches Juwel ist der sogenannte Fietsappel (niederländisch: Fahrradapfel) am Bahnhof von Alphen aan den Rijn. Entworfen wurde er vom niederländischen Architekturbüro Kuiper Compagnons.

1000 Fahrräder können in dem apfelförmigen Parkhaus abgestellt werden. Eine durchgehende spiralförmige Rampe erschließt das Parkhaus und bietet gleichzeitig geordnete Abstellmöglichkeiten. Der als offene Stahl-Fachwerkkonstruktion gebaute Apfel hat einen Durchmesser von 28 und eine Höhe von 16 Metern. Sämtliche Stahlbauteile wie die Rampen, die Treppen und die Fahrradparker wurden feuerverzinkt ausgeführt. Das grünfarbene Stahl-Fachwerk des Parkhauses wurde durch ein Duplex-System vor Korrosion geschützt, das heißt feuerverzinkt und anschließend zweifach pulverbeschichtet. Ein Maschendrahtzaun mit „eingewebten“ Schmetterlingsmotiven überspannt das offene Parkhaus.

WWW.FEUERVERZINKEN.COM

DIE GLORREICHEN ZWEI



STAHL UND FEUERVERZINKUNG.

ZWEI, DIE FEST ZUSAMMENHALTEN.
UND DAS ÜBER GENERATIONEN HINWEG.
SEITE AN SEITE TROTZEN SIE GLORREICH DER KORROSION UND
GEHEN EINE UNSCHLAGBARE UND UNLÖSBARE VERBINDUNG EIN.

DEMNÄCHST AN IHREN GEBÄUDEN.