

# Entwurfsplanung

---

## Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Neumünster

---

### Vorhabenträger

Stadt Neumünster  
Brachenfelder Str. 1-3  
24534 Neumünster  
Tel.: 04321 / 942 2625



### Planung erstellt durch

Stationova GmbH  
Schönhauser Allee 6-7  
10119 Berlin

**stationova**  
Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Kontakt: Roland Neumann, Projektleiter  
Tel. 030 / 4050 577 13  
Fax 030 / 4050 577 12  
neumann@stationova.de

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Hintergrund der Planung</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Planerische Grundlagen</b> .....	<b>3</b>
2.1	Vermessung .....	3
2.2	Mengengerüst .....	3
2.3	Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit .....	4
<b>3</b>	<b>Darstellung des Entwurfs</b> .....	<b>5</b>
3.1	Standort 1 (Sammelschließanlage auf der Westseite) .....	5
3.2	Standort 2 (frei zugängliche, nicht überdachte Anlage auf der Westseite).....	7
3.3	Standort 3 (frei zugängliche, überdachte Anlage auf der Ostseite) .....	7
3.4	Tiefbauarbeiten.....	7
3.5	Entwässerung .....	8
3.6	Medienträger .....	9
<b>4</b>	<b>Realisierungskonzept</b> .....	<b>10</b>
4.1	Erläuterung zur Kostenberechnung .....	10
4.2	Projektablauf und Verfahren .....	10
<b>5</b>	<b>FOTODOKUMENTATION</b> .....	<b>11</b>

# 1 Aufgabenstellung und Hintergrund der Planung

Am Bahnhof Neumünster sind auf beiden Seiten der Bahnanlagen Fahrradabstellanlagen vorhanden. Diese weisen teilweise erhebliche qualitative Mängel auf. Vor allem ist die Größe dem Bedarf nicht angemessen.

Auf der Westseite des Bahnhofs befinden sich 40 nicht überdachte Stellplätze. Im östlichen Bahnhofsumfeld (Vorplatz und ZOB) befinden sich insgesamt 264 nicht überdachte Stellplätze. 46 weitere Stellplätze direkt am östlichen Zugang der Personenunterführung sind zwar überdacht, jedoch ist die Überdachung in die Jahre gekommen und wenig attraktiv.

Teilweise sind die Stellplätze lediglich mit Vorderradhaltern ausgestattet. Eine gesicherte Abstellung in einer Sammelschließanlage ist nicht möglich.

Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs Neumünster sind an Werktagen in der Regel vollkommen ausgelastet. Zahlreiche Fahrräder werden „wild“ beispielsweise an Zäunen angeschlossen.

Durch den geplante Ausbau sollen das Angebot in qualitativer und quantitativer Hinsicht verbessert und dadurch der Umweltverbund aus Schienen- und Fahrradverkehr gestärkt werden.

Die Stationova GmbH wurde beauftragt, einen Abstellanlagentyp zu entwickeln, der den qualitativen und quantitativen Anforderungen genügt und möglichst für alle vorgesehenen Standorte im Bahnhofsumfeld geeignet ist.

Dabei sind zwei unterschiedliche funktionale Anforderungen zu berücksichtigen:

- witterungsgeschützte, frei zugängliche Anlagen
- gesicherte Abstellmöglichkeiten in einer so genannten Sammelschließanlage

## 2 Planerische Grundlagen

### 2.1 Vermessung

Der Planung liegt eine Vermessung des Ingenieurbüro Uwe Großkopf aus Meezen vom Oktober 2015 zu Grunde.

### 2.2 Mengengerüst

Der Bahnhof Neumünster ist mit werktäglichen Ein-/Aussteigerzahlen von ca. 11.000 einer der größten Bahnknotenpunkte in Schleswig-Holstein.

Bei einer Bedarfsanalyse nach Ein- und Aussteigerzahlen wird angesetzt, dass 5% der Ein- und Aussteiger Fahrradstellplätze am Bahnhof vorfinden sollten. Diese Zahl wird zum Beispiel im B+R-Leitfaden der Metropolregion Hamburg empfohlen.

Die so ermittelte Anzahl sollte mit einer Kapazitätsreserve und einem prognostizierten Nutzungsanstieg durch die Qualitätsverbesserung der B+R-Anlage beaufschlagt werden.

Eine Qualitätsverbesserung ergibt sich zum Beispiel durch das Vorhandensein einer ansprechenden, modernen, gut einsehbaren (vandalismussicheren) Fahrradabstellanlage. Auch durch die erstmalige Errichtung einer Sammelschließanlage ist ein Nutzungsanstieg zu erwarten.

<b>BEDARFSANALYSE AUS EIN- UND AUSSTEIGERZAHLEN</b>	
Werk tägliche Ein-/Aussteiger	11.000
5% der E/A	550
20 % Kapazitätsreserve	110
30% Nutzungsanstieg durch Qualitätsverbesserung	165
<b>Prognose Nutzerzahl</b>	<b>825</b>

Gemäß dieser Analyse wären also 825 Fahrradstellplätze für den Bahnhof Neumünster durchaus angemessen. Eine solche Anzahl kann jedoch im Rahmen der vorliegenden Planung nicht realisiert werden.

Der Schwerpunkt liegt auf der erstmaligen Herstellung einer Sammelschließanlage mit 110 Stellplätzen. Dadurch wird es zu einer Nutzungsverlagerung in die Sammelschließanlage kommen. In den frei zugänglichen Anlagen werden dadurch Stellplätze für andere Nutzer frei.

Die von der vorliegenden Planung betroffenen frei zugänglichen Anlagen werden die vorhandene Gesamtstellplatzzahl nicht signifikant erhöhen. Durch die Maßnahmen wird jedoch die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit der Anlage dramatisch erhöht.

## 2.3 Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit

Die geplanten B+R-Anlagen auf der Westseite (Standort 1 und 2) befinden sich komplett auf kommunalen Grundstücken. Von der Errichtung der Sammel-schließanlage ist die DB Netz AG als Nachbar betroffen.

Auf der Ostseite (Standort 3) ist jedoch das Flurstück 632 von der Maßnahme betroffen, welches sich im Eigentum der DB Netz AG befindet. Um eine zeitnahe Verbesserung des vorhandenen Zustandes herbeiführen zu können, wurde mit der DB Station&Service AG bereits ein Gestattungsvertrag über die betroffene Fläche abgeschlossen. Damit hat die Stadt sich die Möglichkeit geschaffen, die vorhandene mangelhafte Anlage durch eine neue Anlage zu ersetzen und langfristig zu betreiben.

Die DB AG wird im Rahmen der Genehmigungsplanung über die geplanten Maßnahmen auf beiden Seiten des Bahnhofs informiert und um Stellungnahme bzw. Zustimmung gebeten.



## 3 Darstellung des Entwurfs

### 3.1 Standort 1 (Sammelschließanlage auf der Westseite)

#### *Lage:*

Die Fläche der Sammelschließanlage befindet sich auf einem kommunalen Flurstück und wird begrenzt durch das ehemalige Hauptpostamt, eine Stützwand der Böschung zu den Gleisanlagen des Bahnhofs und den fortgesetzten Verlauf des Personentunnels zu den Bahnsteigen, welcher überdacht ist und dessen Überdachung entlang des Hauptpostamtes fortgeführt wird.

Das so entstehende dreiecksförmige Grundstück hat die Seitenlängen von ca. 27m, 30m und 17m. Zugänglich ist das Grundstück von der kurzen Seite, welche als Vorderseite wahrgenommen wird.

Von 7 Stützen, die Teil der Böschungswand sind, erstrecken sich in regelmäßigen Abständen Betonträger zum Postgebäude und bilden so eine Art Pergola, die in die Überdachung des Weges, der zum Personentunnel führt, übergeht. Der vorderste Randträger der Pergola und ein weiterer Träger, der dem Postgebäude im Abstand von ca. 3,80m vorgelagert ist, bildet die Dachkonstruktion der Überdachung, die auf Stützen ruht. Der Abstand der Stützen untereinander beträgt ca. 4,80m. Der lichte Abstand von Oberkante Bodenbelag zur Unterkante der Träger beträgt ca. 3,50m.

Durch die hohe seitliche Einfassung der Fläche durch das mehrgeschossige Postgebäude auf der einen Seite und die Stützwand mit der stark bewachsener Böschung auf der anderen Seite wirkt der Raum dunkel und eng, was durch die sich nach hinten verjüngende Form der Fläche und die sich darüber befindenden Betonträger noch verstärkt wird.

Aus den räumlichen Gegebenheiten und den allgemeinen Nutzungsanforderungen leiten sich Entwurfskriterien für die Überdachung ab:

- Der Witterungsschutz soll bei einem durchschnittlichen Regen mit einem Einfallswinkel von ca. 26,7° für einen trockenen Sattel sorgen.
- Neue Fundamente in unmittelbarer Nähe von bestehenden Fundamenten sollen vermieden werden.
- Die Dachflächen sollen gering gehalten werden, um möglichst viel Licht durchzulassen und um Reinigungsarbeiten ´von der Leiter´ durchführen zu können.
- Möglichst viele Stellplätze sollen untergebracht werden.

#### *Geplante Dachkonstruktion:*

Orthogonal ausgehend vom Postgebäude erstrecken sich 5 Einzeldächer unterschiedlicher Länge. Ein Dach besteht aus zwei T-Stützen und jeweils 4 Längsträgern auf dem die Trapez-Sandwichelemente liegen. Die unterschiedlichen Dach-

längen werden durch Stützabstände von 2,40m bzw. 4,80m erzeugt, die nach Erfordernis aneinandergereiht werden. Es entstehen Dächer mit Längen von 2,40m bis 12,00m für 110 überdachte Stellplätze.

Die gesamte Stahlkonstruktion besteht aus Hohlprofilen: Zwischen in Köcherfundamente eingespannte T-förmige Stützen spannen Längsträger auf denen die Trapez-Sandwichelemente liegen. Zwischen die mittleren Längsträger wird die v-förmige Entwässerungsrinne gehängt. Die Gefällerrinnen mit einem Gefälle von 3° entwässern zur Mittelstütze, um über eine Stützenentwässerung unterhalb des Bodenbelags in die Grundleitung einzuleiten. Alle Stahlbauteile werden beschichtet mit einem dunkelgrauen Farbton, ebenso die Untersicht der Trapez-Sandwichelemente.

#### *Einzäunung:*

Die Sammelschließanlage erhält von der Zugangsseite eine Einzäunung die zwischen den bestehenden Stützen und dem Träger der Überdachung befestigt wird. Die Stützfelder von ca. 4,70m werden jeweils durch einen Mittelpfosten unterteilt. Zwischen Stützen und Pfosten werden die Wandelemente befestigt. Die Elemente haben Größen von ca. 2,20x 3,40m und bestehen aus geschweißten Rahmenprofilen aus L-Winkeln in welche Doppelstegmatten eingeschweißt sind.

Der Zugang besteht aus einem Drehtürelement und einem feststehenden Element, die mit Stahlblech belegt sind und somit geschlossen sind. Die Zugangskontrolle und ein Hinweisschild mit Betreiberinformationen, sowie beispielsweise Logo der Stadt Neumünster, der NAH.SH o. ä. werden in das feststehende Element integriert.

Eine seitliche Einzäunung befindet sich auf der Stützwand zwischen den Stützen der Pergola. Wandelemente mit einer Höhe von ca. 1,40m werden auf der Wand befestigt. Ein Wandelement besteht aus geschweißten Rahmenprofilen aus L-Winkeln in welche Doppelstegmatten eingeschweißt sind. Als zusätzliche horizontale Verstärkung des oberen Gurtes erhält jedes Wandelement ein Rechteckprofil, das zwischen den Stützen gespannt ist.

#### *Ausstattung:*

In die Längsträger sind in Abständen von ca. 120cm LED-Spots integriert und beleuchten Fahrräder und Mittelgang. Die Anschlussleitungen werden über die Randstützen ins Dach geführt.

Für eine höhere Flächenausnutzung werden beidseitige Hoch-/Tief-Einsteller verwendet. Da durch die starke Böschungsbegrünung der Bahnanlage mit einem erhöhten Laubanfall zu rechnen ist, werden die Befestigungsschienen der Hoch-/Tief-Einsteller in Fundamentsteinplatten bodengleich versenkt. Dadurch kann sich kein Laub an den Fahrradständern verfangen.

### **3.2 Standort 2 (frei zugängliche, nicht überdachte Anlage auf der Westseite)**

Um sich alle Möglichkeiten für eine bedarfsabhängig Erweiterung der Sammelschließanlage offen zu halten, hat sich die Stadt Neumünster entschieden, hier keine Überdachung zu errichten. Dennoch sollen den Fahrradfahrern auf dieser Bahnhofseite angemessene und attraktive, frei zugängliche Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden, wofür sich nur die betrachtete Fläche anbietet.

Die hier befindlichen, unattraktiven und teilweise beschädigten Vorderradhalter werden entfernt, die Fläche neu befestigt und vier Reihen mit „Kieler Bügeln“ errichtet. Dadurch werden 38 Stellplätze geschaffen.

### **3.3 Standort 3 (frei zugängliche, überdachte Anlage auf der Ostseite)**

*Lage:*

Die frei zugängliche, überdachte Anlage befindet sich auf der Ostseite des Bahnhofs auf der rechten Seite des Zugangs zum Personentunnel. Die Anlage ersetzt eine bestehende Fahrradüberdachung.

*Geplante Dachkonstruktion:*

Die neue Anlage gehört zu dem gleichen Dachtyp wie auf der Ostseite. Das Dach wird in den Abmessungen 2,04 m x 9,72m errichtet. bietet Platz für 18 Stellplätze.

*Ausstattung:*

Auch dieses Dach wird analog zur Überdachung auf der Westseite mit LED-Spots beleuchtet.

Es werden auch hier in Fundamentsteinplatten befestigte, einseitige Hoch-/Tief-Einsteller verwendet und so insgesamt 18 Stellplätze geschaffen.

### **3.4 Tiefbauarbeiten**

*Standort 1 (Sammelschließanlage auf der Westseite):*

Die vorhandene Überdachung (Stahlkonstruktion) unterhalb der pergola-artigen Betonträgerkonstruktion wird zurückgebaut. Nach Errichtung der neuen Überdachung wird die Fläche mit Betonsteinpflaster befestigt.

Die befestigten Gehweg- und Platzflächen erhalten einen Oberbau entsprechend RStO 12, Tafel 6, Zeile 2:

8 cm Betonsteinpflaster  
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5  
18 cm Schottertragschicht ( $E_{v2} \geq 80\text{MPa}$ )  
30 cm Gesamtaufbau (OK Planum:  $E_{v2} \geq 45\text{MPa}$ )

*Standort 2 (frei zugängliche, nicht überdachte Anlage auf der Westseite):*

Das vorhandene Pflastermaterial wird ausgebaut. Die Fläche wird dann ebenfalls mit dem oben beschriebenen Gehwegaufbau neu befestigt.

*Standort 3 (frei zugängliche, überdachte Anlage auf der Ostseite):*

Auch hier wird die vorhandene Überdachung zurückgebaut und die vorhandene Pflasterbefestigung aufgebrochen. Nach Errichtung der neuen Überdachung wird die Fläche wieder mit Betonsteinpflaster befestigt. Der Aufbau ist identisch zu den anderen Standorten.

*Anpassungsmaßnahmen im Umfeld*

Des Weiteren sind Bestandteil des Projekts mit der Errichtung der Sammelschließenanlage in Zusammenhang stehende Anpassungsmaßnahmen im Umfeld des Bahnhofs Neumünster.

Dazu gehört nicht nur die Errichtung von Hinweisschildern mit Verweis auf die Sammelschließenanlage sondern auch die Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad durch Absenkung von Borden und evtl. Markierung von Schutzstreifen etc. Eine Konkretisierung dieser Maßnahmen erfolgt in den weiteren Planungsphasen.

### 3.5 Entwässerung

*Standort 1 (Sammelschließenanlage auf der Westseite):*

Das auf den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser wird über unterirdische Anschlussleitungen einer vorhandenen Regenwasserleitung zugeführt und dort abgeleitet. Eine Neuversiegelung oder eine Vergrößerung der Dachflächen findet nicht statt, daher wird auf einen Nachweis verzichtet.

*Standort 2 (frei zugängliche, nicht überdachte Anlage auf der Westseite):*

Das auf den nicht überdachten Pflasterflächen anfallende Regenwasser wird über die Querneigung zur angrenzenden Betonsteinrinne und von dort in vorhandene Regenwasserleitung geführt.

Eine Neuversiegelung findet nur in unbedeutendem Ausmaß statt, daher wird auf einen Nachweis verzichtet.

*Standort 3 (frei zugängliche, überdachte Anlage auf der Ostseite):*

Wie bei der Sammelschließenanlage auf der Westseite wird das auf der Dachfläche anfallende Niederschlagswasser über unterirdische Anschlussleitungen einer vorhandenen Regenwasserleitung zugeführt und dort abgeleitet. Eine Neuversiegelung oder eine Vergrößerung der Dachflächen findet nicht statt, daher wird auf einen Nachweis verzichtet.

## 3.6 Medienträger

Gemäß den vorliegenden Bestandsplänen befindet sich in der betroffenen Fläche auf der Bahnhofsostseite eine Leitung der Deutschen Telekom.

Abstimmungen mit der Telekom, ob die Leitung an dieser Stelle verbleiben kann oder aus dem Baufeld herausverlegt wird, sind noch zu führen.

Auf der Bahnhofswestseite sind keine Leitungen und Anlagen der örtlichen Versorgungsunternehmen betroffen.

## **4 Realisierungskonzept**

### **4.1 Erläuterung zur Kostenberechnung**

Diesen Unterlagen liegt eine Kostenberechnung bei.

Die Kosten wurden separat für die Tief- und Hochbauarbeiten ermittelt. Des Weiteren wurde nach Standorten unterschieden.

Die Gesamtkosten am Bahnhof Neumünster wurden mit 240.982,74 € (brutto) ermittelt.

### **4.2 Projektablauf und Verfahren**

Im März 2016 wird für die Maßnahme ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung bei der NAH.SH gestellt. Die NAH.SH hat im Rahmen von Vorgesprächen eine Förderquote von bis zu 75% in Aussicht gestellt. Darüber hinaus wird für den verbleibenden Eigenanteil eine Förderung durch den Förderfonds der Metropolregion Hamburg beantragt. Hier ist eine Förderung von bis zu 50% des verbleibenden Eigenanteils möglich.

Nach Erteilung des Zuwendungsbescheids soll die Maßnahme zügig ausgeschrieben und möglichst noch in 2016 realisiert werden.

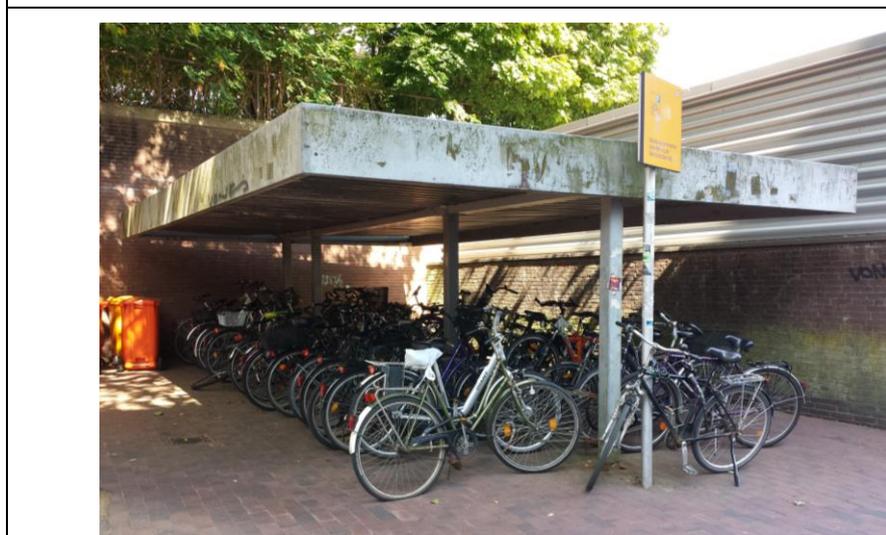
## 5 FOTODOKUMENTATION

	<p><b><u>Foto 1:</u></b></p> <p>Vorhandene, ungenutzte Fahrradabstellanlage am Standort 1 (Westseite) mit „wild“ abgestellten Fahrrädern</p>
	<p><b><u>Foto 2:</u></b></p> <p>Vorhandene, ungenutzte Fahrradabstellanlage am Standort 1 (Westseite)</p>
	<p><b><u>Foto 3:</u></b></p> <p>Unattraktive, aber gut ausgelastete, nicht überdachte Anlage am Standort 2 (Westseite)</p>



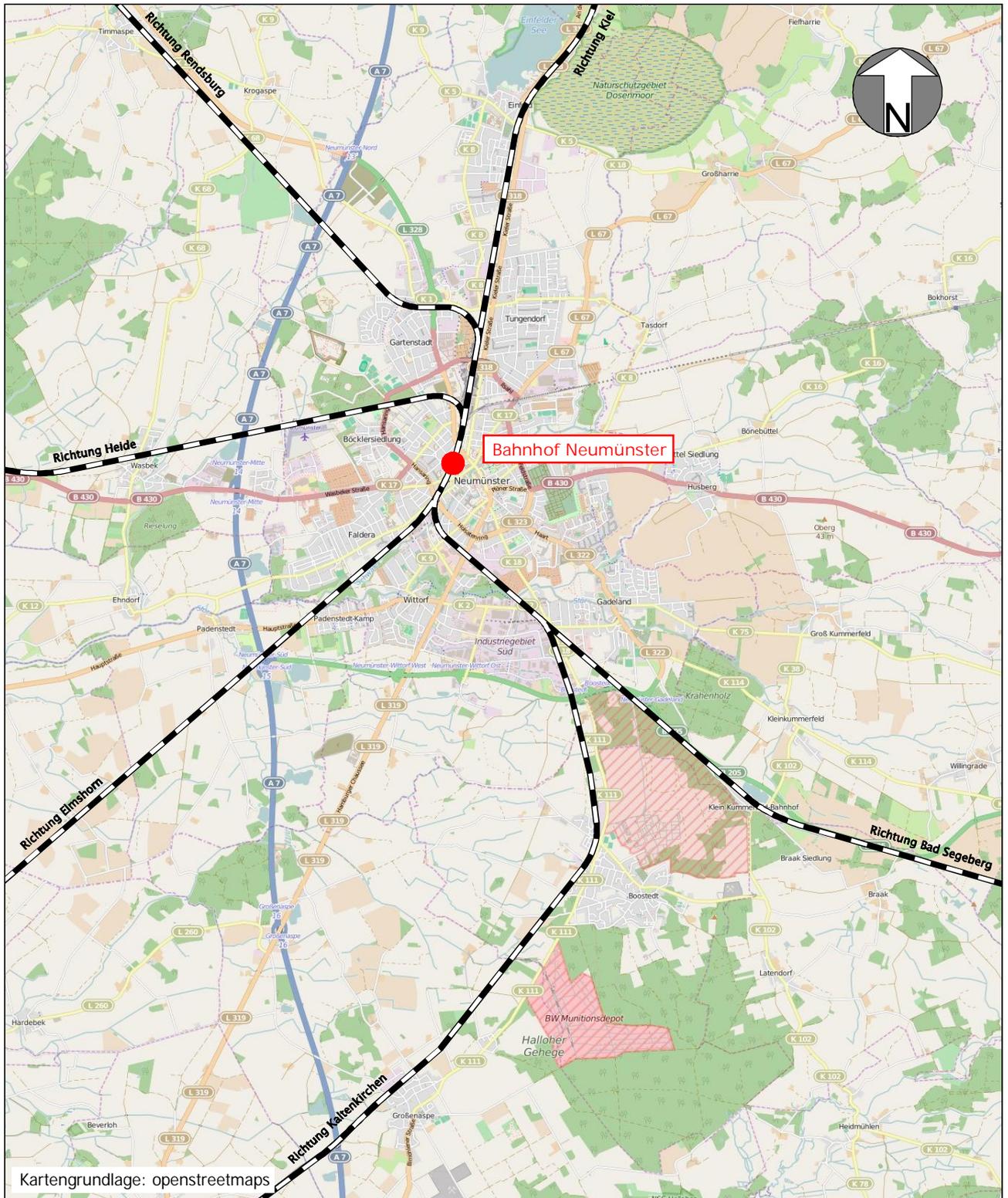
**Foto 4:**

Unattraktive, aber gut ausgelastete, nicht überdachte Anlage am Standort 2 (Westseite)



**Foto 5:**

Abgenutzte, unattraktive, aber gut ausgelastete Fahrradabstellanlage am Standort 3 (Ostseite)



**stationova**  
Gesellschaft für neue Bahnhöfe

B+R-Anlagen am Bahnhof  
Neumünster

**BAHNHOF NEUMÜNSTER**

ENTWURFSPLANUNG

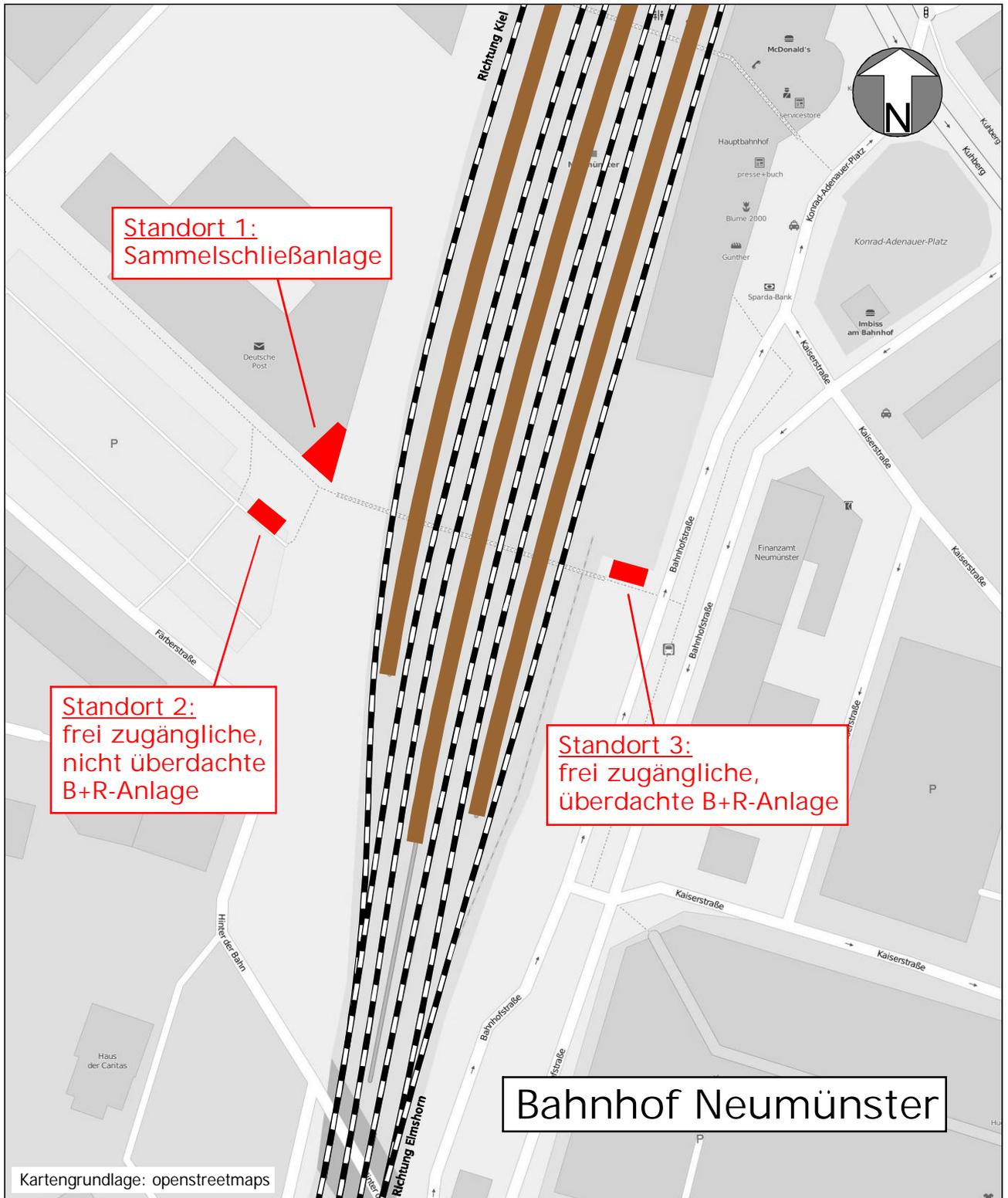
Übersichtskarte  
Unterlage 2

21.03.2016

unmaßstäblich

Stadt Neumünster





**stationova**  
Gesellschaft für neue Bahnhöfe

B+R-Anlagen am Bahnhof  
Neumünster

**BAHNHOF  
NEUMÜNSTER**  
ENTWURFSPLANUNG

Übersichtslageplan  
Unterlage 3

21.03.2016

unmaßstäblich

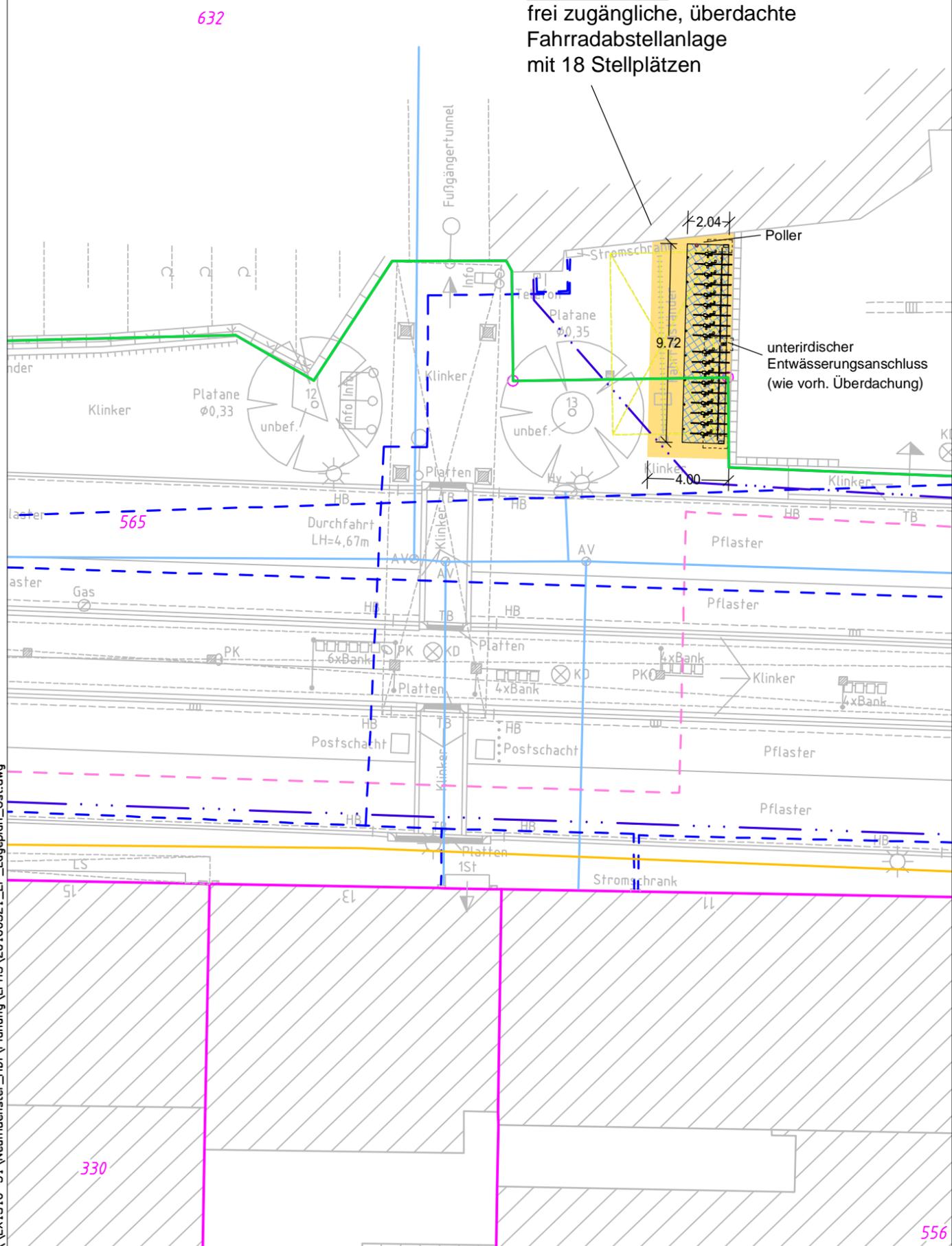
Stadt Neumünster







**STANDORT 3:**  
frei zugängliche, überdachte  
Fahrradabstellanlage  
mit 18 Stellplätzen



**LEGENDE:**

- Bestand
- Trinkwasserleitung (Stadtwerke Neumünster)
  - - - Gasleitung (Stadtwerke Neumünster)
  - - - Elektro-Kabel (Stadtwerke Neumünster)
  - Telekommunikationsleitung (Kabel Deutschland)
  - Telekommunikationsleitung (Deutsche Telekom)

**LEGENDE**

- Gehwege / Plätze (mit vorhandenem Material wieder herstellen)
- überdachte Fahrradabstellanlage (frei zugängliche Anlage)
- Flurstücksgrenzen
- Grenze DB AG
- Rückbau

Index	Datum	Gez/ Stelle	Änderung

Entwurfsvermessung erstellt durch:  
**Ingenieurbüro Uwe Großkopf**  
Hauptstrasse 4, 24594 Meezen  
Tel.: +49 4877 909 0  
Fax: +49 4877 909 50  
eMail: info@ingbuero-grosskopf.de

**Lagestatus: Gauß-Krüger-Koordinatensystem (GK3)**  
**Höhenstatus: DE\_DHHN92\_NH**

Planung erstellt durch:

**stationova**  
Gesellschaft für neue Bahnhöfe  
Schönhauser Allee 6-7, 10119 Berlin  
Tel.: 030/ 405 05 77- 20 Internet: www.stationova.de  
Fax: 030/ 405 05 77- 12 E-mail: mail@stationova.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet	2016/03/21	Sturm
gezeichnet	2016/03/21	Sturm
geprüft	2016/03/21	Neumann

Vorhabenträger:

 **Stadt Neumünster**  
Brachenfelder Straße 1-3, 24534 Neumünster  
Tel.: +49 4321 942 - 2625  
Fax: +49 4321 942 - 2648

Vorhaben: **Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Neumünster**  
Planungsphase: **Entwurfsplanung**

Maßstab: 1 : 250	Lageplan Ostseite	Unterlage	4
Format: 380 x 297		Plan-Nr.	2
		Sonstiges	
Bauwerksnummer			
Strecke	Kilometer	Kennzahl	Zeichnungs-Nr. Archiv
1 2 2 0	7 4 , 7		

\\LX1310-51\Neumuenster\_Hbf\Planung\LP#3\20160321\_EP\_Lageplan\_Ost.dwg

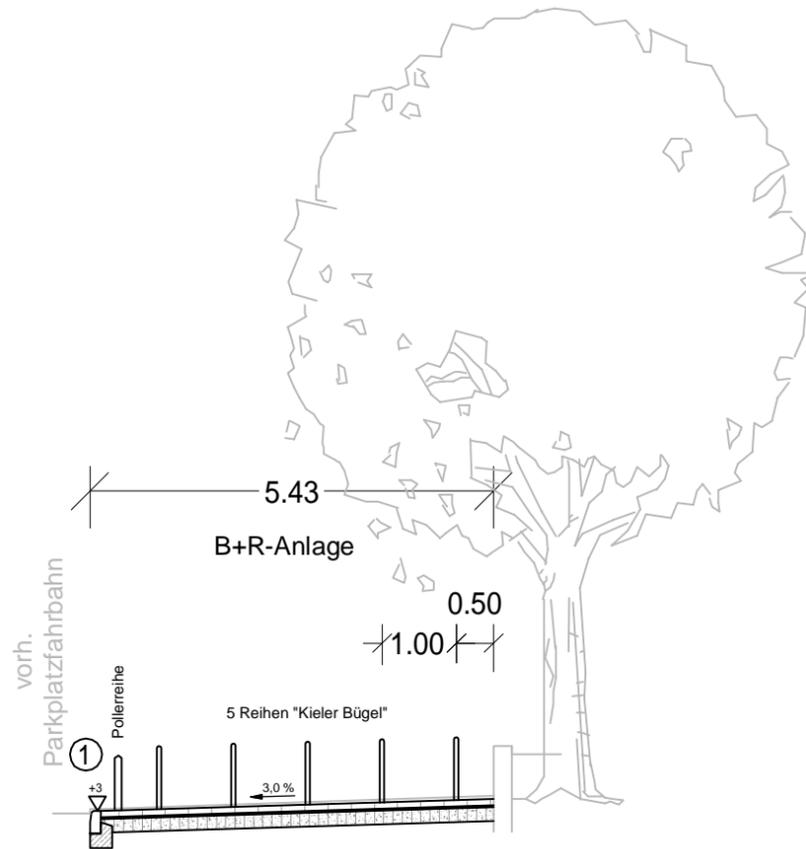
632

565

330

556

# Schnitt 1-1



**Aufbau Gehweg**  
**RStO 12, Tafel 6, Zeile 2**  
**(gilt für alle drei Standorte)**

- 8 cm Betonsteinpflaster
- 4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5  
 $E_{v2} \geq 80 \text{ MPa auf STS}$
- 18 cm Schottertragschicht 0/32  
 $E_{v2} \geq 45 \text{ MPa auf Planum}$
- 30 cm Gesamtaufbau**

① Bordstein DIN EN1340 / DIN 483 - RB 15x22  
 auf 20 cm Unterbeton und mit Rückenstütze aus Beton C12/15

Index	Datum	Gez/ Stelle	Änderung

Entwurfsvermessung erstellt durch:

**Ingenieurbüro Uwe Großkopf**

Hauptstrasse 4, 24594 Meezen

Tel.: +49 4877 909 0

Fax: +49 4877 909 50

eMail: info@ingbuero-grosskopf.de

**Lagestatus: Gauß-Krüger-Koordinatensystem (GK3)**

**Höhenstatus: DE\_DHHN92\_NH**

Planung erstellt durch:

**stationova**

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Schönhauser Allee 6-7, 10119 Berlin

Tel.: 030/ 405 05 77- 20

Fax: 030/ 405 05 77- 12

Internet: www.stationova.de

E-mail: mail@stationova.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet	2016/03/21	Sturm
gezeichnet	2016/03/21	Sturm
geprüft	2016/03/21	Neumann

Vorhabenträger:



**Stadt Neumünster**

Brachenfelder Straße 1-3, 24534 Neumünster

Tel.: +49 4321 942 - 2625

Fax: +49 4321 942 - 2648

Vorhaben: **Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Neumünster**

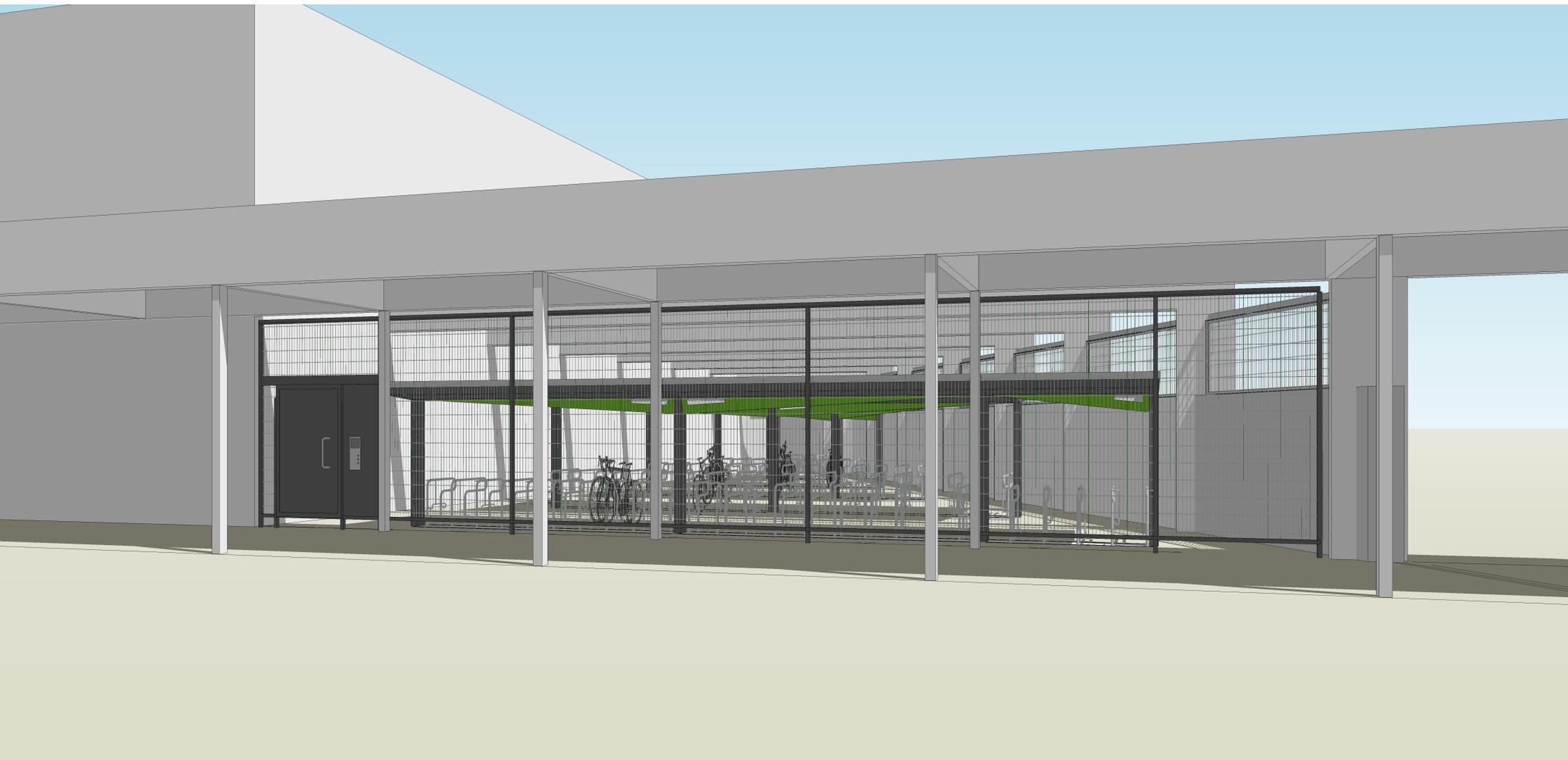
Planungsphase: **Entwurfsplanung**

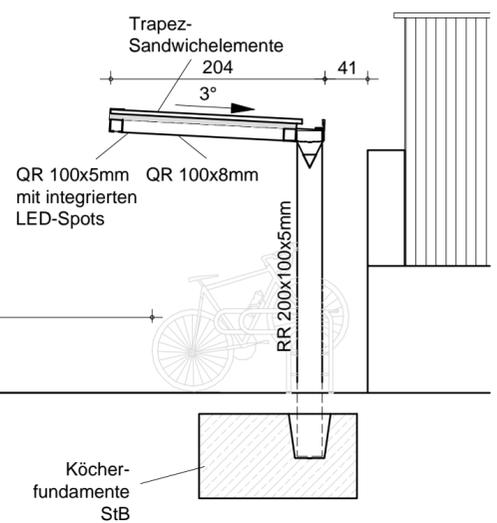
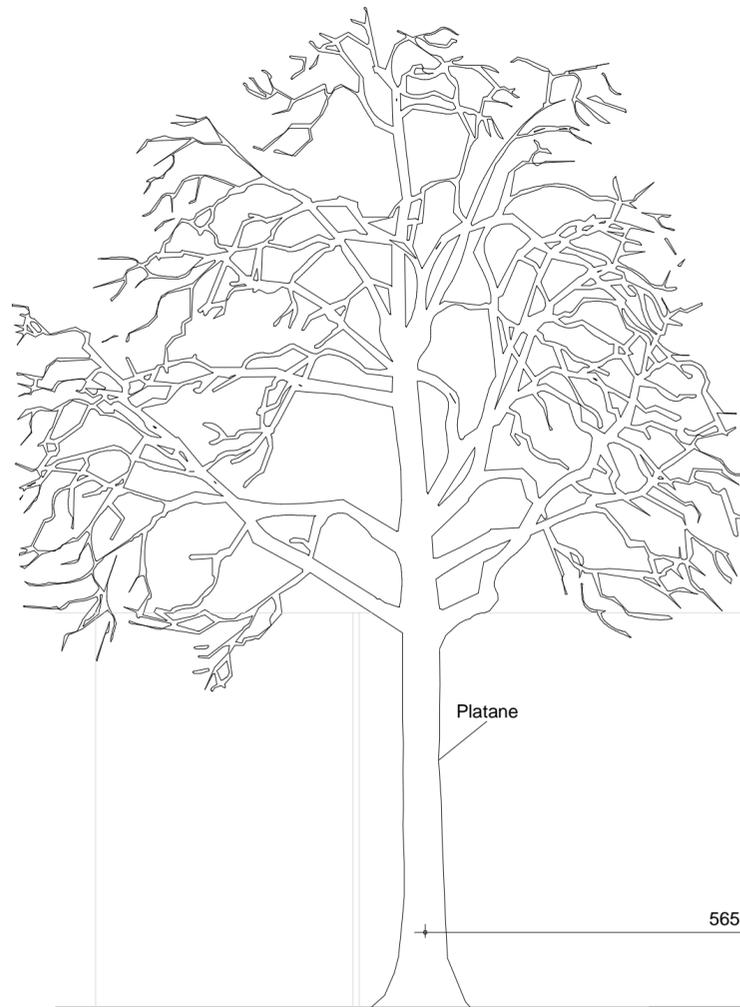
Maßstab: 1 : 100	Regelquerschnitt	Unterlage	5
Format: 380 x 297		Plan-Nr.	1
		Sonstiges	
Bauwerksnummer			
Strecke	Kilometer	Kennzahl	Zeichnungs-Nr. Archiv
1 2 2 0	7 4 , 7		

\\LX1310-51\Neumuenster\_Hbf\Planung\LPH3\20160321\_EP\_Lageplan\_West.dwg

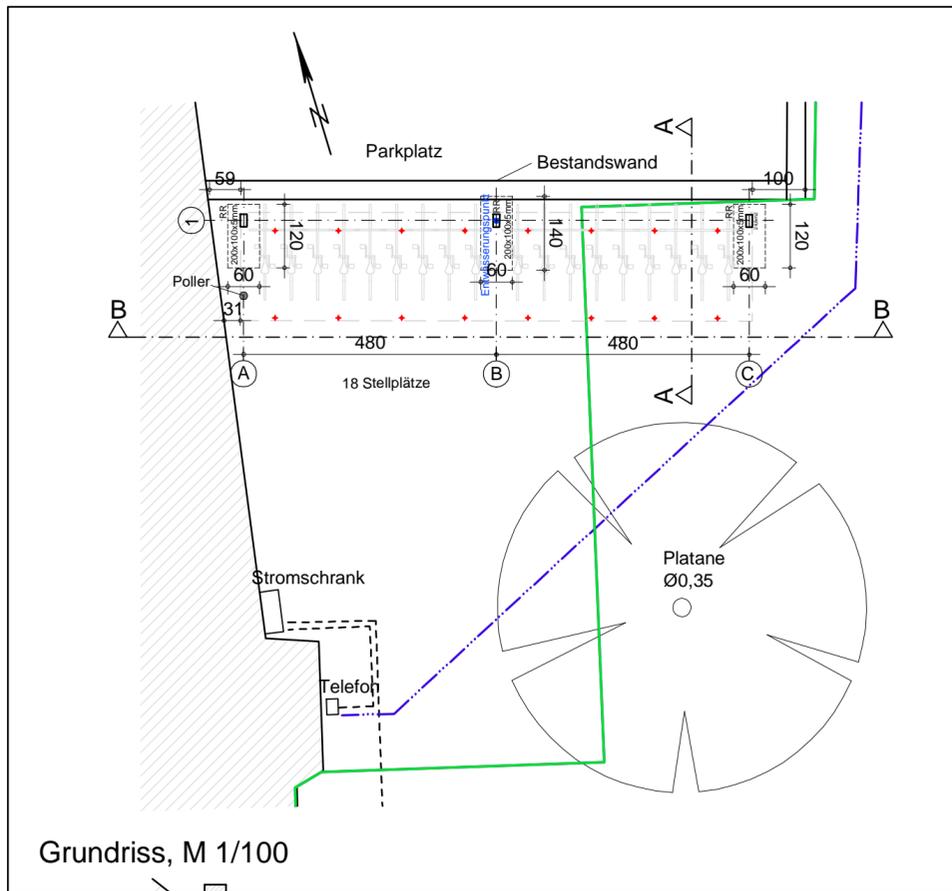




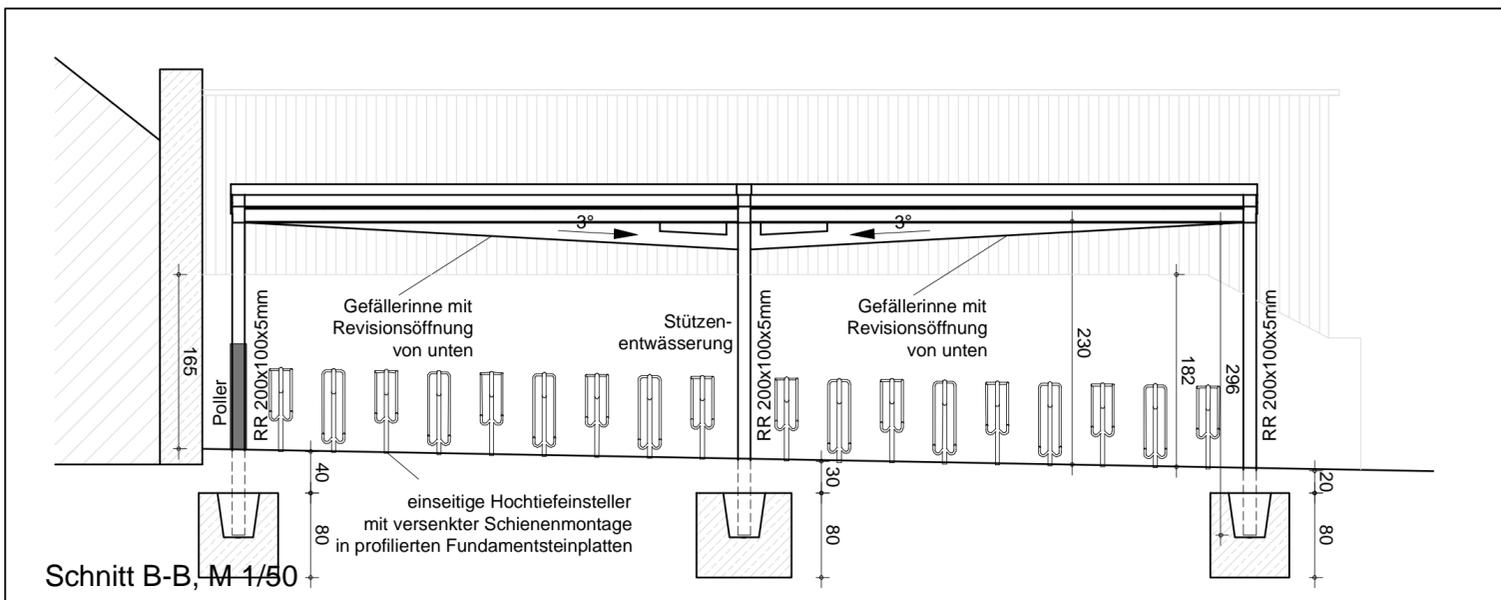




Schnitt A-A, M 1/50



Grundriss, M 1/100



Schnitt B-B, M 1/50

**Hinweis:**

- alle sichtbaren Stahlbauteile erhalten eine 2-fache Pulverbeschichtung, RAL9007
- Dacheindeckung aus Trapez-Sandwichelementen, Untersicht RAL9007
- Beleuchtung: LED-Spots in Dachprofile integriert, Abstand ca. 120cm
- Entwässerung als Stützenentwässerung mit Anschluss an Grundleitung unterhalb Bodenbelag
- Fahrradbügel: einseitige Hochtiefeneinsteller mit oberflächenbündigen Schienenmontage
- Zugang zur Sammelschließanlage mit mechatronischem Zugangssystem

Index	Datum	Gez/ Stelle	Änderung

Entwurfsvermessung erstellt durch:  
**Ingenieurbüro Uwe Großkopf**  
 Hauptstrasse 4, 24594 Meezen  
 Tel.: +49 4877 909 0  
 Fax: +49 4877 909 50  
 eMail: info@ingbuero-grosskopf.de

Lagestatus: Gauß-Krüger-Koordinatensystem (GK3)  
 Höhenstatus: DE\_DHHN92\_NH

Planung erstellt durch:

	Datum	Zeichen
bearbeitet	2016/03/21	Ostheimer
gezeichnet	2016/03/21	Ostheimer
geprüft	2016/03/21	Neumann

Gesellschaft für neue Bahnhöfe  
 Schönhauser Allee 6-7, 10119 Berlin  
 Tel.: 030/ 405 05 77- 20 Internet: www.stationova.de  
 Fax: 030/ 405 05 77- 12 E-mail: mail@stationova.de

Vorhabenträger:

**Stadt Neumünster**  
 Brachenfelder Straße 1-3, 24534 Neumünster  
 Tel.: +49 4321 942 - 2625  
 Fax: +49 4321 942 - 2648

Vorhaben: **Ausbauprogramm Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen in Schleswig-Holstein**

Planungsphase: **Entwurfsplanung**

Maßstab: 1 : 50	Neumünster Hauptbahnhof	Unterlage	6
Format: 760 x 420	B&R Anlage Ostseite	Plan-Nr.	1
	Kiel Hbf - Neustadt (Holst) Strecken-km 26,7	Sonstiges	

Strecke		Kilometer		Kennzahl		Zeichnungs-Nr. Archiv	
1	0	2	3	2	6	.	7

# Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Neumünster

## BAHNHOF NEUMÜNSTER

Stationova GmbH  
Stand: 21.03.2016  
Kostenberechnung

### Kostenzusammenfassung

		Tiefbau		Hochbau		Gesamtsumme	
		netto	brutto	netto	brutto	netto	brutto
Standort 1	Tiefbau	24.802,50 €	29.514,98 €			164.456,50 €	195.703,24 €
	Hochbau			139.654,00 €	166.188,26 €		
Standort 2	Tiefbau	6.389,00 €	7.602,91 €			6.389,00 €	7.602,91 €
Standort 3	Tiefbau	8.765,00 €	10.430,35 €			31.661,00 €	37.676,59 €
	Hochbau			22.896,00 €	27.246,24 €		
<b>Gesamtkosten</b>		<b>39.956,50 €</b>	<b>47.548,24 €</b>	<b>162.550,00 €</b>	<b>193.434,50 €</b>	<b>202.506,50 €</b>	<b>240.982,74 €</b>