

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
25.05.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	K			
31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	K			

Berichtsgegenstand

Voruntersuchungen Quartiersparkhaus Düppelstraße

Sachdarstellung

Anlass

Mit der Beschlussfassung vom 18.11.2019, Vorlage B/16/5164-02 ist die Verwaltung mit der Prüfung eines Parkhauses inkl. Mobilitätsstation an der Düppelstraße beauftragt worden. Ziel der Parkhausplanungen sind dabei nicht die Schaffung weiterer Stellplätze, sondern die Bündelung, Verlagerung und Mehrfachnutzung der bereits vorhandenen Stellplätze. Dies ist auch Fördervoraussetzung für spätere öffentliche Zuschussmittel.

In einem ersten Schritt wurde das vorgeschlagene Grundstück der EVO geprüft. Dieser Standort kann aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt werden, jedoch kann auf die bereits als Parkplatz fungierende Fläche des Düppelplatzes zurückgegriffen werden. Diese Fläche wird daher allen weiteren Planungen zugrunde gelegt.

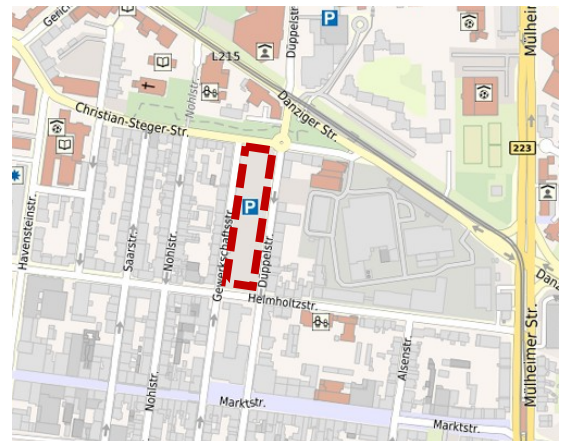


Abbildung 1: Einordnung des Untersuchungsgebiets

Sachstand

Um die Mitte von Alt-Oberhausen zukunftsfähig zu gestalten, sind neben einer Verbesserung der Klimaresilienz auch Aspekte eines lebenswerten öffentlichen Straßenraums durch die hohe Dichte und engen Straßen von besonderer Bedeutung. Der Neubau eines Quartiersparkhauses an der

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch 23.05.2023	Dr. Palotz 23.05.2023	Datum	Datum
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung: Kenntnisnahme (K) Kenntnisnahme (K) Personalrat [] Gleichstellungsstelle []			

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

Düppelstraße (Abbildung 1) soll bezwecken, dass in Alt-Oberhausen durch die Zentralisierung des ruhenden Verkehrs der umliegende öffentliche Raum aufgewertet werden kann. Das Quartiersparkhaus kann zudem neue Services, wie Fahrradparken und Mirco-Hubs für die City-Logistik umfassen, und so die wirtschaftliche Bedeutung des Standorts stärken.

Derzeit befinden sich die Planungen zum Quartiersparkhaus in den Voruntersuchungen. Im Fokus steht hier die Zielfindung für das Quartiersparkhaus. Die Voruntersuchungen dienen dazu zu ermitteln, in welchem räumlichen, funktionalen und sozialen Rahmen der Neubau eines Quartiersparkhauses und die Umgestaltung der umliegenden Straßenräume Alt-Oberhausen als Wohn- und Wirtschaftsstandort stärken. Einige wenige Schritte können zudem bereits Ansätze aus Leistungsphase 1-2 HOAI umfassen.

Die Machbarkeit des Neubaus eines Quartiersparkhauses in der Düppelstraße ist im Wesentlichen unter drei Aspekten zu untersuchen: die technische Machbarkeit, die gestalterischen Anforderungen Baukörper und Umfeld sowie die Akzeptanz bzw. Nutzung (Abbildung 2). Im Folgenden werden diese drei Aspekte und deren zugeordneten Arbeitsschritte näher erläutert.



Abbildung 2: Ziel und Anforderungen Quartiersparkhaus.

Technische Machbarkeit

Die technische Machbarkeit bedeutet vor allem, dass die mögliche Dimensionierung des Baukörpers am Standort, die verkehrliche Funktion und der Rahmen für eine mögliche rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens zu prüfen ist.

Die bereits abgeschlossene **Machbarkeitsstudie** zum Quartiersparkhaus zeigt auf, dass der Bau eines Quartiersparkhauses am gewählten Standort umsetzbar wäre. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden an späterer Stelle der Vorlage vertieft dargestellt.

Weiter ist ein **Betriebskonzept** aufzustellen. Gemeinsam mit städtischen Akteuren und Partnern soll geklärt werden, in welchem Rahmen ein Quartiersparkhaus betrieben werden kann. Kernbestandteile des Betriebskonzeptes sind das Geschäftsmodell zum Betrieb und die Zugangs- und Nutzungsbestimmungen durch Anwohner:innen und Besucher:innen zum Quartiersparkhaus. Ein Betriebskonzept ist gemäß der derzeitigen Förderkulisse Voraussetzung für die Förderfähigkeit von Quartiersparkhäusern.

Die **verkehrlichen Untersuchungen** sollen aufzeigen, wie der ruhende Verkehr ins Quartiersparkhaus verlagert und die verkehrliche Führung im Umfeld leistungsfähig abgewickelt werden können. Die derzeit in Bearbeitung befindliche Parkraumevaluation wird Aussagen zur Auslastung der heutigen Stellplatzkontingente auf dem Düppelplatz und den umliegenden Straßen treffen, die zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs des Quartiersparkhauses dienen. Eine rechtliche Zulässigkeit prüft vorab, ob planungsrechtliche Belange dem Vorhaben entgegenstehen könnten und welche städtebaulichen Voraussetzungen an das Vorhaben gestellt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------------	---	------------------------------------	---

Gestalterische Anforderungen

Die gestalterischen Anforderungen werden sowohl an den Baukörper des Quartiersparkhauses als auch an den umliegenden öffentlichen Platz und Straßenraum gestellt. Die Gestaltung dient dabei als wesentliches Identifizierungsmerkmal und sollte integriert gedacht werden (Abbildung 3).

Für den **Baukörper des Quartiersparkhauses** wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie aufgezeigt, wie der Baukörper sich städtebaulich einfügen kann. Beispiele für eine erste Anmutung stellt Abbildung 7 dar. Gestalterisch ist ein Quartiersparkhaus auch von Innen je nach Nutzung zu gestalten. Die Ausstattung und das Design eines Quartiersparkhauses lassen sich auf Wunsch skalieren.

Das Quartiersparkhaus soll den ruhenden Verkehr durch vertikale Anordnung bündeln, sodass bisheriger straßenbegleitender Parkraum und Teile der Parkplatte des Düppelplatzes für andere Nutzungen zurückgewonnen werden. Wie das Umfeld neu gestaltet werden kann, welche **Nutzungsideen für den Düppelplatz** vorliegen und wie das Quartier klimagerechter werden kann, ist im Dialog zwischen Anwohner:innen, Nutzer:innen und Fachplaner:innen zu erarbeiten.

Eine attraktive **Umgestaltung der Straßenräume** im Umfeld des Quartiersparkhauses wird als wesentliche Chance der Maßnahme gesehen. Zunächst soll untersucht werden, welche zukünftigen Entwicklungsperspektiven für die Straßen identifiziert werden können (Beispiel: Abbildung 4). Dazu soll das Potential für die Umgestaltung der Straßenräume näher beschrieben werden, zum Beispiel welche Entsiegelungsmaßnahmen im Sinne einer klimaresilienten Stadtgestaltung umzusetzen wären. Hierzu werden neben Visualisierungen **Vorentwürfe für die angrenzenden Straßenräume** mit Hilfe eines externen Büros anvisiert.

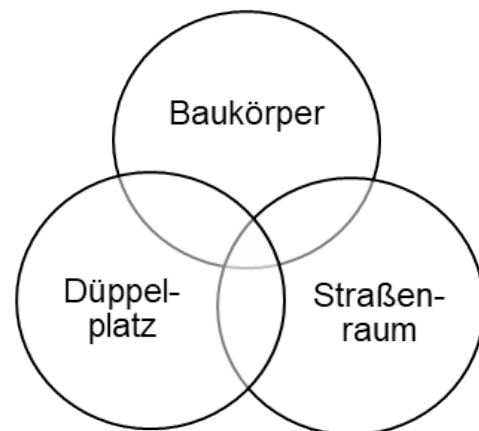


Abbildung 3: Gestaltung als verbindendes Element



Abbildung 4: Beispiel Zukunftsbilder Lothringer Straße, Gelsenkirchen.
Oben: Status quo; Mitte: "Mehr Raum für Aktivitäten"; Unten: Mehr Raum für Grün".
Bildrechte: MUST Städtebau GmbH/EGLV

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

Akzeptanz/ Nutzung

Ohne Akzeptanz der Anwohner:innen und Besucher:innen rund um die Düppelstraße ist anzunehmen, dass weder das Quartiersparkhaus ausreichend genutzt, noch der umgestaltete Straßenraum angenommen und belebt werden.

Teil der Voruntersuchungen ist daher auch der Startschuss für eine **Beteiligung der Anwohner:innen und Anlieger:innen**, wie Unternehmen, Gastronomie und Praxen. Im Rahmen von Visionen für die Verkehrswende (Beispiel: Abbildung 5) sollen die Vorstellungen für die umliegenden Straßenräume und die Chancen des Quartiersparkhauses dargestellt und vermittelt werden. Zudem können die Anwohnenden so ihre Wünsche bezüglich der Maßnahme äußern.

Durch erste **Fördermittelberatungen** soll zudem geprüft werden, wie ein Quartiersparkhaus und die Mobilitätsstation gestaltet werden müssen, um sich für Förderungen qualifizieren zu können. Aufgrund der zu erwartenden Kosten soll die Förderfähigkeit der Maßnahme von Anfang an begleitend geprüft und in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

Hochbauentwurf – Machbarkeitsstudie KG5

Das Düsseldorfer Architekturbüro KG5, welches sich hauptsächlich mit dem Entwerfen und Planen von Parkhäusern beschäftigt, schloss im Februar 2023 die Grundlagenermittlung zum Vorentwurf für ein Quartiersparkhaus an der Düppelstraße ab.

Das geplante Parkhaus an der Düppelstraße soll einerseits die Gesamtkapazität an Stellplätzen vergrößern und gleichzeitig den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlasten. Die Stellplätze im Parkhaus sollen zu ca. 50 % an Anwohner:innen fest vermietet werden und zu ca. 50 % der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Dies würde die Unterbringung aller gemeldeten Fahrzeuge im Radius von 125 m ermöglichen (Abbildung 6). Aktuell sind auf dem Parkplatz an der Düppelstraße rund 300 Stellplätze vorhanden. Ein Quartiersparkhaus könnte ca. 440 Pkw Stellplätze und weitere Funktionen unterbringen. Durch die mehrgeschossige Bauweise entsteht ein Entsiegelungspotenzial im Bereich des vorhandenen Parkplatzes. Das Quartiersparkhaus entsteht auf einer kleineren Grundfläche, als der jetzige zu 80 % versiegelte Parkraum. Mit einem Quartiersparkhaus wären nur noch 30 % der Fläche versiegelt. Der Baumbestand soll so umfangreich wie möglich erhalten bleiben (Bestandsbäume 16, mit Quartiersparkhaus

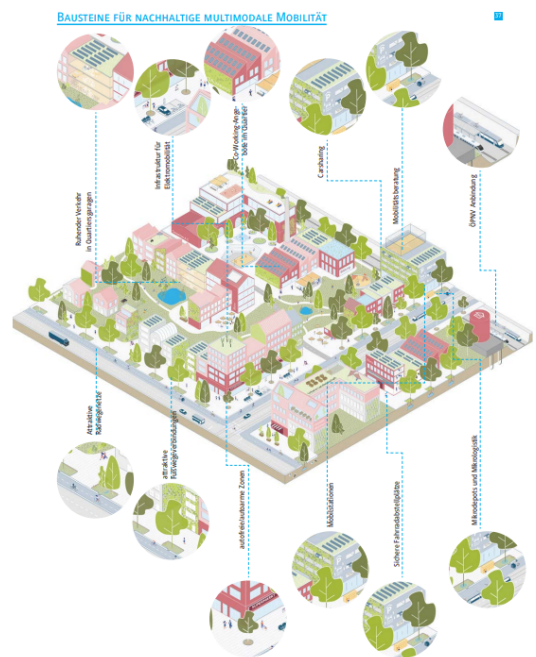


Abbildung 5: Köln-Bonner Vision für eine nachhaltige multimodale Mobilität.
Quelle: Region Köln/Bonn e.V. (2023): Dreifache Innenentwicklung. Praxishilfe für die Region Köln/Bonn

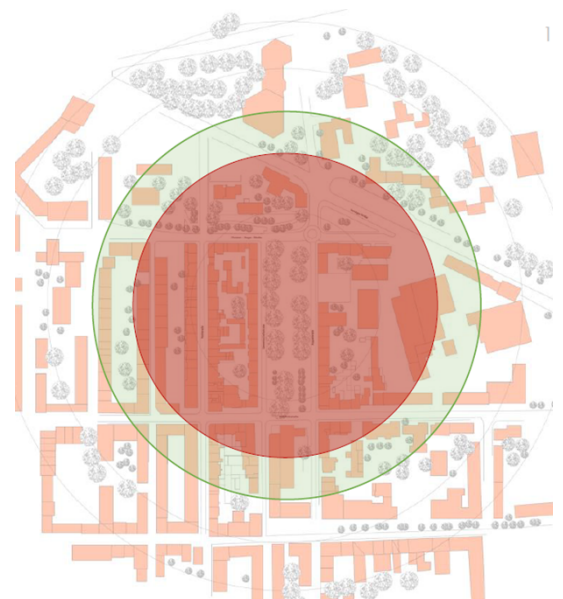


Abbildung 6: Einzugsbereich geplantes Parkhaus.
125 m: je 50 % Anwohner:/ Besucher:innen;
200 m: 100 % Anwohner:innen.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

11 Bäume) und eine hochwertige Grünfläche mit Spielplatz soll hergestellt werden (ca.4.600qm). Das umliegende Quartier kann ökologisch aufgewertet und Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden.

Das Parkhaus dient als Mobilstation mit der Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote. Als Mobility Hub bietet es anderen Verkehrsmitteln wie z.B. E-Roller, E-Scooter, Fahrrad, Car-Sharing eine Basis. Ergänzende Services wie ein Micro-Hub mit Paketstation oder ein Lastenradverleih können ebenfalls integriert werden. Die sich südlich befindende Bushaltestelle Oberhausen, CityForum ergänzt die Funktion des Mobility Hubs mit der Buslinie 122 in Richtung Mülheim Hauptbahnhof als ÖPNV-Verknüpfung. Eine Informationsstation am Parkhaus gibt Aufschluss über die verschiedenen Mobilitätsformen und verweist neben der genannten Bushaltestelle auf die 200 m entfernte Bus- und Straßenbahn-Haltestelle Luise-Albertz-Halle. An der digitalen Informationsstation können weitere smarte Dienste gebucht werden.

Das neue Parkhaus an der Düppelstraße soll als Prototyp für zukünftige Quartiersparkhäuser in Oberhausen dienen. Es ist durch seine Multifunktionalität sowie hervorragende architektonische Qualität geprägt. Außerdem geht es als ökologisches Beispiel mit Fassadenbegrünung und der Ausstattung mit Solaranlagen, womit u.a. die alternativen Mobilitätsformen betrieben werden, für Quartiersparkhäuser in Oberhausen voran.

Kennzahlen und Kosten aus der Machbarkeitsstudie

Es wurden zwei Varianten des Baukörpers im Detail betrachtet. Der kompakte Baukörper wird auf dem Düppelplatz nach Norden ausgerichtet, um eine an die Innenstadt angebundene Freifläche im Süden zu schaffen. Die zwei Varianten unterscheiden sich zum einen in ihrer Form – rechteckig oder oval – und zum anderen in ihrer Konstruktion der Geschosse. Es gibt die Möglichkeit, die Geschosse als Split-Level mit halben Geschossen und kurzen Rampen oder als Vollgeschosse mit langen Rampen, anzulegen. Die Vollgeschossvariante ist als ovaler Baukörper mit größerer Gesamtfläche und insgesamt 452 Stellplätzen für Pkw und 128 Stellplätzen für Zweiräder geplant. Bei der Split-Level Variante ist die Grundfläche etwas kleiner und auch die Stellplatzanzahl für Pkw ist um 16 Stellplätze und die Stellplatzanzahl für Zweiräder um 48 Stellplätze geringer. Im Vergleich zeigt sich jedoch, dass der Stellplatzquotient bei der Vollgeschossvariante mit 33,4 qm je Stellplatz höher liegt, als bei der Split-Level Variante mit 27,2 qm je Stellplatz. Dies zeigt, dass die Flächeneffizienz der Split-Level Variante deutlich besser abschneidet, allerdings vor dem Hintergrund, dass nur 436 Stellplätze für Pkw angeboten werden können.

Die Größe der Baukörper erzeugt ein dominantes Erscheinungsbild. Die Außenmaße werden mit etwa 32,3 x 60,6 m in der Split-Level-Variante bzw. 42,3 x 66,3 m der Vollgeschossrampe oval aufgezeigt. Beispiele für eine mögliche Anmutung der Baukörper werden in Abbildung 7 dargestellt. Zudem wurde die planungsrechtliche Situation geprüft. Vor dem festsetzungstechnischen Hintergrund für eine bauliche Umsetzung eines Quartiersparkhauses innerhalb des Untersuchungsgebietes könnte zunächst ein Bebauungsplanverfahren erforderlich werden. Innerhalb eines solchen Bebauungsplanverfahrens würde dann u.a. Art und Maß der baulichen Grundstücksausnutzung für ein Quartiersparkhaus



Abbildung 7: Anmutung der Varianten.
Rechts: Split-Level rechteckig,
Links: Vollgeschossrampe oval

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

festzulegen sein. Daneben sind auch insbesondere die immissionsrechtliche Umgebungsverträglichkeit und die erschließungstechnische Machbarkeit detailliert zu untersuchen und zu regeln.

Die rechteckige Split-Level Variante kommt auf geschätzte Herstellungskosten von rund 12,45 Mio. € zzgl. 22 % Planungsaufwendungen (entspricht 15,2 Mio. €), was Herstellungskosten von 34.800 € pro Stellplatz entspricht. Ähnlich sind die Herstellungskosten der ovalen Vollgeschossrampen-Variante mit rund 12,8 Mio. € Herstellungskosten zzgl. 22 % Planungsaufwendungen (entspricht 15,6 Mio. €). Pro Stellplatz ist diese mit 34.600 € durch das insgesamt höhere Stellplatzangebot etwas geringer. Abweichungen von diesen Planungen lassen einen Kostenrahmen zwischen 21.000 € und 36.000 € je Stellplatz zu. Dies ist abhängig von der Bauform und Ausstattung des Quartiersparkhauses, beispielsweise von der einfachen, aufgeständerten Parkpalette bis hin zum technisch modernen, begrünten und komfortablen Parkhaus. Die vorgenommene Kostenschätzung ergibt, dass der Preisunterschied zwischen den beiden Varianten zum einen auf der größeren Baumasse der Vollgeschossrampen-Variante beruht, aber dies auch durch die höhere Anzahl an verfügbaren Stellplätzen ausgeglichen werden kann. Insgesamt ist für **beide Varianten von ca. 15,5 Mio. € Kosten für Herstellung und Planung** auszugehen.

Detaillierte Informationen sind der beigefügten Ausarbeitung der KG5 Architekten zu entnehmen.

Einordnung des derzeitigen Sachstands / Fazit

Zum derzeitigen Sachstand lassen sich die wesentlichen Chancen und Risiken des Vorhabens wie folgt zusammenfassen. Als wesentliche Stärke ist der identifizierte Standort hervorzuheben. Auf diesem kann ein entsprechender Baukörper umgesetzt werden und durch die hohe Dichte des Quartiers ein Bündelungseffekt des ruhenden Verkehrs erreicht werden, sodass Flächen zur Umgestaltung im umliegenden Straßenraum freierwerden können. So können neue klimaresiliente, urbane Qualitäten in der Oberhausener Innenstadt erzeugt werden, die eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Wohn- und Wirtschaftsstandorts nach sich ziehen können. Ergänzend stellt ein Quartiersparkhaus mit weiteren Mobilitätsangeboten ein Baustein zur Förderung der Mobilitätswende dar.

Chancen	Risiken
Standortwahl	Dominanter Baukörper
Klimaresilienz/Entsiegelung	Kosten-Nutzen-Verhältnis
Schaffung von Aufenthaltsqualität	Betriebsmodell/ Wirtschaftlichkeit
Förderung der Mobilitätswende	Parkraumregulierung/Kontrolle
Aufwertung öffentlicher Raum	Bürgerschaftl. Akzeptanz
Sozialstrukturelle Entwicklungsimpulse	Verdrängungseffekte
Verbesserung Wohnqualität	Vsl. Planungs- und Bauzeit
Wirtschaftliche Stärkung	Förderkulisse

Risiko birgt hingegen die Herstellung des Baukörpers – sowohl durch seine städtebauliche Größe als auch die damit verbundenen Bau- und Unterhaltungskosten. Die attraktive Umgestaltung des Düppelplatzes und der umliegenden Straßenräume sowie eine abgestimmte Parkraumbewirtschaftung bestimmen wesentlich den Erfolg des Vorhabens. Wird diese nicht von den Anwohner:innen, Anlieger:innen und Besucher:innen akzeptiert und der neu gewonnene Freiraum aktiv genutzt, sinkt der Nutzen für das Quartier. Beispielsweise gehört eine Veränderung in der „Parkplatzkultur“ dazu, in der eine Bereitschaft zur Veränderung der bisherigen gewohnten Verhaltensweise zum dezentralen Parken besteht, sodass der ruhende Verkehr zentral in das Quartiersparkhaus verlagert wird. Verdrängungseffekte im Sinne der heutigen Sozialstruktur könnten durch die Attraktivitätssteigerungen auftreten. Die erwartete Planungs- und Bauzeit von über fünf Jahren, die mit den Baustellen einhergehenden Einschränkungen und die zuletzt beobachteten

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

Steigerungen der Baukosten über die Zeit stellen zudem ein Risiko für die öffentliche Wahrnehmung des Vorhabens dar.

Abschätzung der finanziellen Auswirkungen

Bereits in diesem Jahr könnten weitere Schritte vorangetrieben werden. Ein Nachauftrag zur Evaluierung der bestehenden Parkraumauslastung und -bewirtschaftung ist bereits vergeben worden. Weiter könnten erste Aufträge für die Voruntersuchungen vergeben werden. Dazu zählen insbesondere die Erarbeitung der Gestaltung der Straßenräume inkl. der Bestandsanalyse der Straßenräume. Für das Jahr 2023 werden daher außerplanmäßige Mittelbereitstellungen von 100.000 € durch Einsparung anderer Budgets veranschlagt.

In den Folgejahren werden weitere Arbeiten notwendig, die ebenfalls eine Auftragsvergabe notwendig machen. Für 2024 und 2025 sollen zum jetzigen Planungsstand je 250.000 € in den Haushaltentwurf eingebracht werden. Können auf Grundlage der Mittel in 2023 bis 2025 Aufträge vergeben werden, wird abgeschätzt, dass die Voruntersuchungen Ende 2025 abgeschlossen werden können.

Insgesamt sind basierend auf aktuellen Kostenschätzungen sowie dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie finanzielle Auswirkungen von über 25 Mio. € für den Bau des Quartiersparkhauses und der Umgestaltungen des öffentlichen Raums erforderlich. Die derzeitige Förderkulisse für eine solche Maßnahme stellt nur begrenzt Mittel bzw. bietet geringe Förderquoten zur Verfügung, insbesondere für die Herstellung von Pkw-Parkplätzen im Verhältnis zu den Baukosten. Seitens des Land NRW greift derzeit für das Vorhaben die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRi-MM). Diese Förderung setzt eine Höchstfördersumme von 1,0 Mio. € sowie eine Zweckbindung in Verbindung mit einer Neugestaltung des Umfelds von 15 Jahren fest. Zur Beantragung der Förderung ist zudem nachzuweisen, welche Akzeptanz die Maßnahme im Quartier hat und wie das Quartiersparkhaus kostendeckend betrieben werden kann. Weitere Fördermöglichkeiten werden eruiert.

Vorhaben

Abschätzung Kosten

Voruntersuchungen, Beteiligung	1,5 Mio. €
Gesamtherstellungskosten Baukörper Quartiersparkhaus	15,5 Mio. €
Entsiegelung der derzeitigen Stellplätze	1,5 Mio. €
Umgestaltung Düppelplatz	2,0 Mio. €
Umgestaltung Straßenräume	Je nach Einzugsbereich
Summe	> 25 Mio. €

Ausblick bis Ende 2025

Der Beschluss über die benötigten Planungsmittel ist für die Beratungsfolge September 2023 im Rat der Stadt Oberhausen vorgesehen.

Neben den o.g. Voruntersuchungen steht noch das Betriebskonzept für das Quartiersparkhaus besonders im Fokus, da es gelingen muss, letztlich ein wirtschaftlich tragfähiges und akzeptables Mobilitätsangebot entwickeln zu können. Darauf aufbauend können dann eine konkretisierte Gesamtkostenschätzung inkl. der Zuschusskosten erfolgen.

Die Erstellung der Voruntersuchungen und die Durchführung der Beteiligung erfolgt durch Dritte und muss beauftragt werden. Sofern die dabei erzielten Ergebnisse erfolgreich sind, kann dann nach 2025 die Realisierungsphase anschließen.

Die Verwaltung wird über die einzelnen Untersuchungsschritte berichten und die dafür notwendigen Beschlussvorlagen in die politischen Gremien der Stadt Oberhausen einbringen.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/3574-01	Termin 31.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen
-----------------------------	---	------------------------------	---

Kurzfassung

Zu den Planungen zum Quartiersparkhaus an der Düppelstraße konnte die Machbarkeitsstudie zum Hochbau eines Quartiersparkhauses abgeschlossen werden. Die Studie weist nach, dass ein Hochbau mit bis zu 440 Stellplätzen und weiteren Mobilitätsnutzungen im nördlichen Bereich des Düppelplatzes realisiert werden kann. Ergänzend ist ein Zeit- und Arbeitsplan für die weiteren Voruntersuchungen aufgestellt worden. Dieser gliedert sich in drei wesentliche Aspekte: die technische Machbarkeit, die gestalterischen Anforderungen Baukörper und Umfeld und die Akzeptanz/Nutzung. Bis Ende 2025 soll mithilfe der Voruntersuchungen unter anderem aufgezeigt werden, ob bzw. wie eine Umgestaltung der umliegenden Straßenräume vorgenommen werden könnte sowie die Fragestellung, ob im Quartier eine Akzeptanz für die Planungen besteht, beantwortet werden.

Anlage

- Machbarkeitsstudie kg5-Architekten (nur online in Allris)

Grundlagenermittlung Vorentwurf

Parkhaus Düppelstraße



stadt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

LP 1 – LP 2

Stand Februar 2023

Inhaltsverzeichnis

Seite

03	Projektdaten
04	Planungsgebiet
05	Beschreibung des Bauvorhabens
06	Bestand und Grundlagen
14	Vorüberlegungen Parkhaustypen
25	Festlegung Baukörper
29	Konzept und Funktion 2 Varianten
44	Konstruktion
51	Ausstattung
55	Kennzahlen und Kosten



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Projektdaten

Projekt

22017

Quartiersparkhaus Oberhausen
Düppelstraße, Flur 31
46045 Oberhausen

Auftraggeber

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

regina.dressler@oberhausen.de
0208 825 2449

Architekten

kg5 Architekten
Ronsdorfer Straße 74, Haus 17
40233 Düsseldorf

hallo@kg5.de
0211 984 948 80

Stand

Februar 2023



stadt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Planungsgebiet



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezemat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Beschreibung des Bauvorhabens

Planungsziel

Das geplante Parkhaus an der Düppelstraße soll einerseits die Gesamtkapazität an Stellplätzen vergrößern und gleichzeitig den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr entlasten. Ein On-Street-Parken in der Düppelstraße und in der Gewerkschaftsstraße soll in Zukunft nicht mehr möglich sein.

Die Stellplätze im Parkhaus sollen zu ca. 50 % an Anwohner fest vermietet werden und zu ca. 50 % der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Durch die mehrgeschossige Bauweise entsteht ein Entsiegelungspotenzial im Bereich des vorhandenen Parkplatzes. Im Rahmen des Curbside Managements („Straßenkante“) der Stadt soll das nähere Quartier ökologisch aufgewertet werden.

Das Parkhaus dient als Mobilstation mit der Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote. Als Mobility Hub bietet es anderen Verkehrsmitteln wie z. B. E-Roller, E-Scooter, Fahrrad, Car-Sharing eine Basis. Die sich südlich befindende Bushaltestelle „Oberhausen, City Forum“ ergänzt die Funktion des Mobility Hubs mit der Buslinie 122 in Richtung Mülheim Hauptbahnhof als ÖPNV-Verknüpfung. Eine Informationsstation am Parkhaus gibt Aufschluss über die verschiedenen Mobilitätsformen und verweist neben der genannten Bushaltestelle auf die sich in 200 m entfernte Bus- und Bahnhaltestelle „Luise-Albertz-Halle“. An der digitalen Informationsstation können weitere smarte Dienste gebucht werden.

Das neue Parkhaus an der Düppelstraße soll als Prototyp für zukünftige Quartiersparkhäuser in Oberhausen dienen. Es ist durch seine Multifunktionalität sowie hervorragende architektonische Qualität geprägt. Außerdem geht es als ökologisches Beispiel mit Fassadenbegrünung und der Ausstattung von Solaranlagen, womit u. a. die alternativen Mobilitätsformen betrieben werden, für Quartiersparkhäuser in Oberhausen voran.

Städtebauliche Einordnung

Der Betrachtungsraum umfasst im groben die Stellplatzanlage zwischen Gewerkschaftsstraße, Christian-Steger-Straße, Düppelstraße und Helmholtzstraße in Alt-Oberhausen.

Insgesamt bilden drei Bebauungspläne im Bereich des geplanten Parkhauses die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen. Hierbei handelt es sich um die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 3 und Nr. 3 11. Änderung sowie um den sich in Aufstellung befindenden Bebauungsplan Nr. 707. Der Bebauungsplan Nr. 3 aus dem Jahr 1947 legt im Wesentlichen für den Bereich eine Grünfläche fest. Hinsichtlich Nutzungsart und Überbaubarkeit der angrenzenden Bebauung gilt § 34 BauGB. Es handelt sich um ein allgemeines Wohngebiet oder Mischgebiet nach § 34 BauGB. Die Einordnung muss im nächsten Schritt geklärt werden, da hiervon wesentliche Planungsparameter abhängen.

Im südlichen Bereich zwischen Gewerkschaftsstraße und Düppelstraße liegt zudem der Bebauungsplan Nr. 3 11. Änderung aus dem Jahr 1972. Dieser setzt für diesen Bereich eine öffentliche Parkfläche im Sinne einer Stellplatzfläche fest. Zusätzlich dazu wird eine plattenartige Überbauung mit einem Spielplatz festgesetzt, welche ungefähr in Höhe eines 1. Obergeschosses über den Parkplatzflächen liegt.

Der Entwurf des Parkhauses sollte sich an den tatsächlichen Trauf- und Firsthöhen der umgebenden Wohnbebauung orientieren. Geringfügige Überschreitungen, Überbauung von Straßenverkehrsflächen, architektonische Sonderformen oder andere Überhöhungen, die aus der Sache begründet sind, können im Bebauungsplan Nr. 707 realisiert werden. Die erste Entwurfsidee sollte sich im Grunde nach in die umgebende Bebauung einfügen.



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

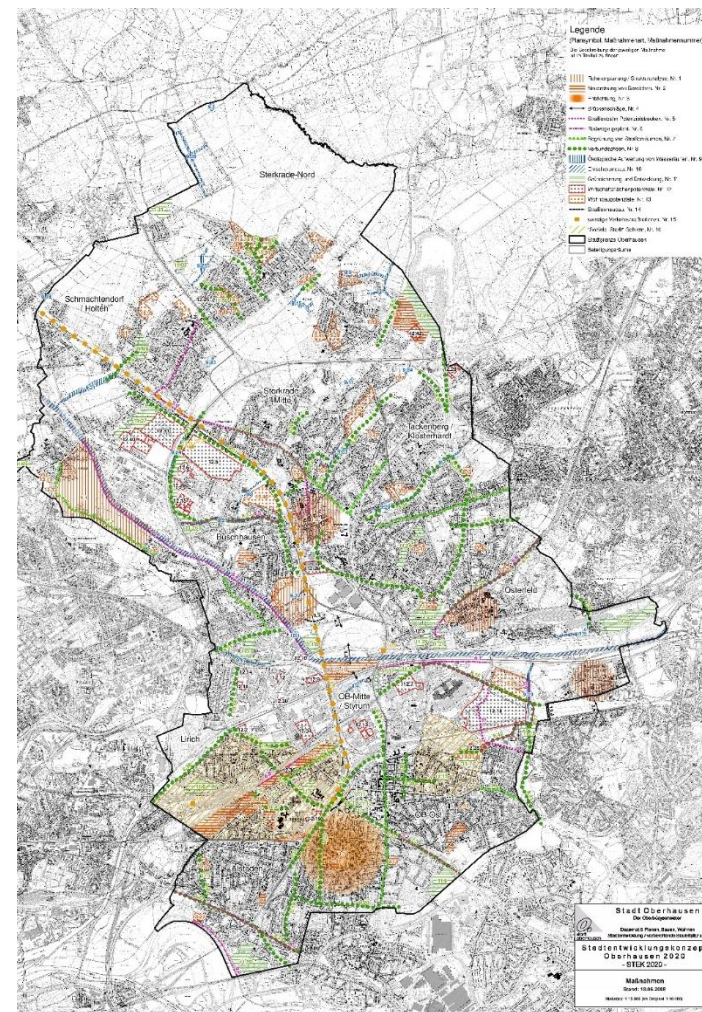
Kennzahlen – Grundstück

Kennzahlen Grundstück

- Gesamtfläche ca. 8.450,00 m²
- Gemarkung Oberhausen

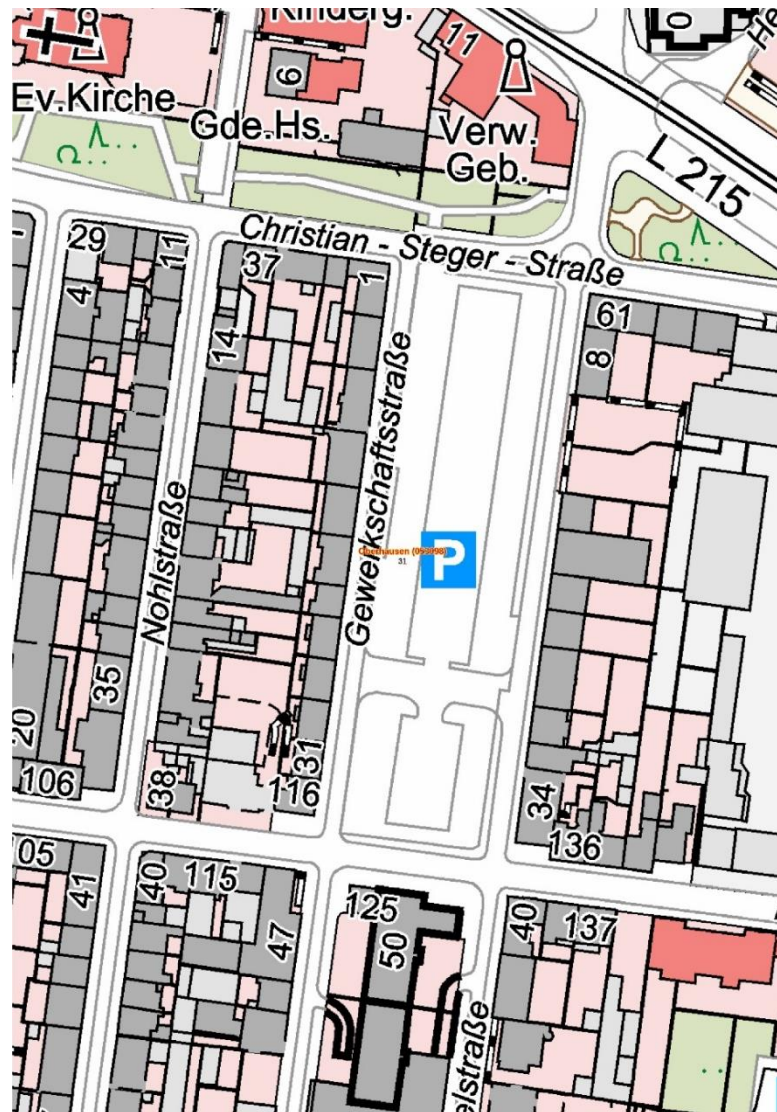
Vorgaben / Analyse des Stadtentwicklungskonzepts Oberhausen 2020

- Sichtung der Rahmenpläne und Herausstellen der verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen; Raum für mehr Grün
- Zentralisierung der Parkräume mit Anwohnerstellplätzen
- Baumbestand muss weitgehend erhalten bleiben
- Erstellung konkreter Leitbildsätze und Zielvorgaben
- Betrachtung der Anforderungen und Ziele für die innere und äußere Erschließung und Erreichbarkeit des Gebiets
- Ästhetische, moderne Gestaltung mit Fassaden- und Dachbegrünung (Photovoltaik als Option)
- Quartiersparkhaus auf kleinerer Grundfläche, als der jetzige versiegelte Parkraum
- Integration von: Anwohnerparken, Elektromobilität und Micromobilität – Scooter, Fahrräder, Lastenfahrräder



Katasterplan

Bestand



Grundfläche gesamt
ca. 11.000 qm

Versiegelte Fläche
ca. 8.800 m² = 80%

Entsiegelte Fläche
ca. 2.200 m² = 20%

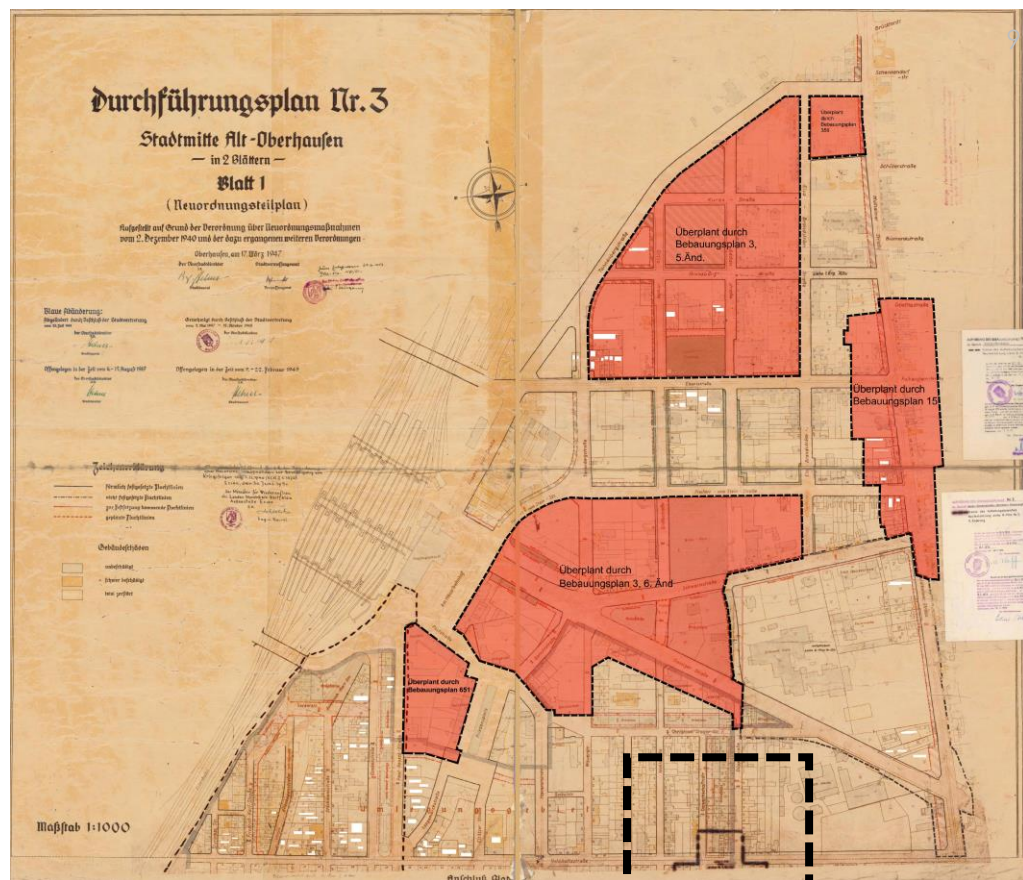
Anzahl Stellplätze
aktuell ca.300

On Street Parken

Bäume 16

Bebauungsplan Nr. 3 Jahr 1947

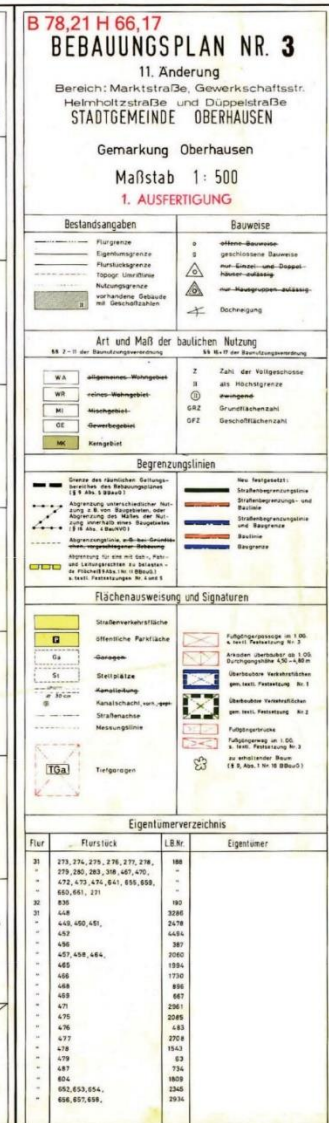
Der Bebauungsplan Nr. 3, der Teilleitplan im Sinne des Aufbaugesetzes NRW ist und damit als übergeleiteter Flächennutzungsplan gilt, weist den Block Marktstraße, Gewerkschaftsstraße, Helmholtzstraße und Düppelstraße als Grünfläche aus.



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

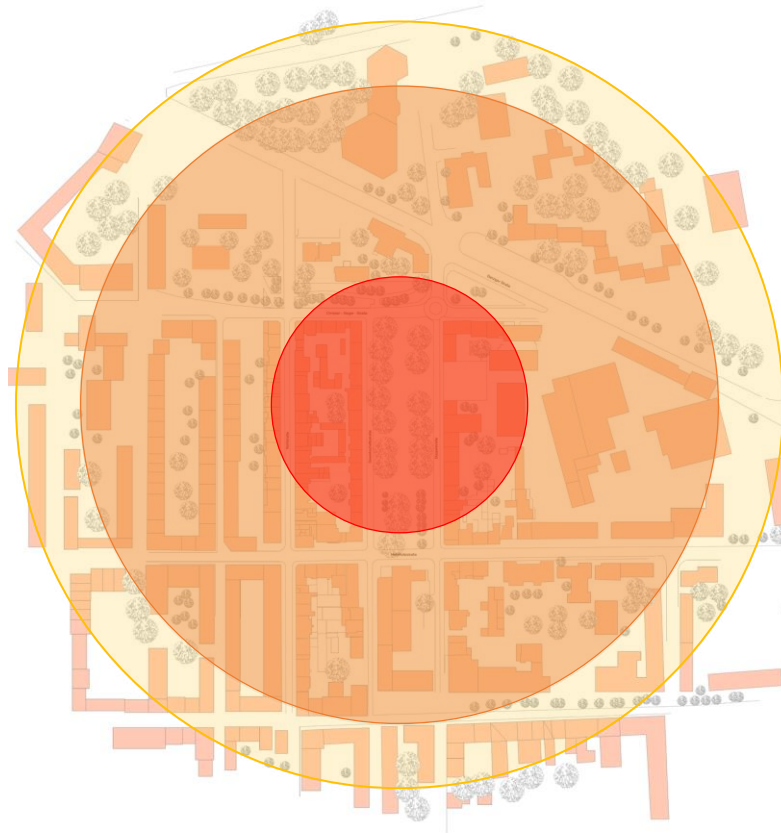




Die sich südlich befindende Bushaltestelle „Oberhausen, City Forum“ ergänzt die Funktion des Mobility Hubs mit der Buslinie 122 in Richtung Mülheim Hauptbahnhof. Eine digitale Informationsstation am Parkhaus gibt Aufschluss über die verschiedenen Mobilitätsformen und verweist neben der genannten Bushaltestelle auf die sich in 200 m entfernte Bus- und Bahnhaltestelle „Luise-Albertz-Halle“. An der digitalen Informationsstation können auch weitere smarte Dienste gebucht werden.

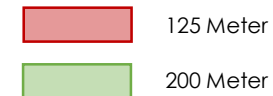
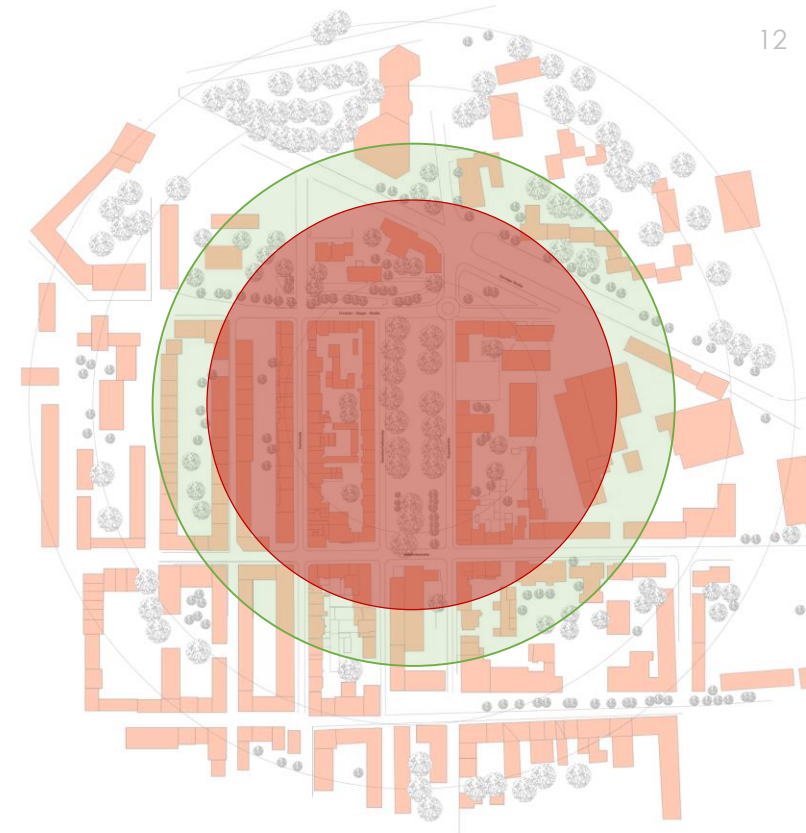
Das Parkhaus dient als Mobilstation der Verknüpfung vielfältiger Mobilitätsangebote.





Bevölkerung und angemeldete PKW nach 100/250/300-Meter-Radien um den Parkplatzstandort "Düppelstraße" zum 30.11.2022

Radius	Bevölkerung zum 30.11.2022		angemeldete PKW (31.12.2022)
	Hauptwohnsitz	Nebenwohnsitz	
100 Meter	495	12	145
250 Meter	2.628	56	773
300 Meter	3.499	74	1.067

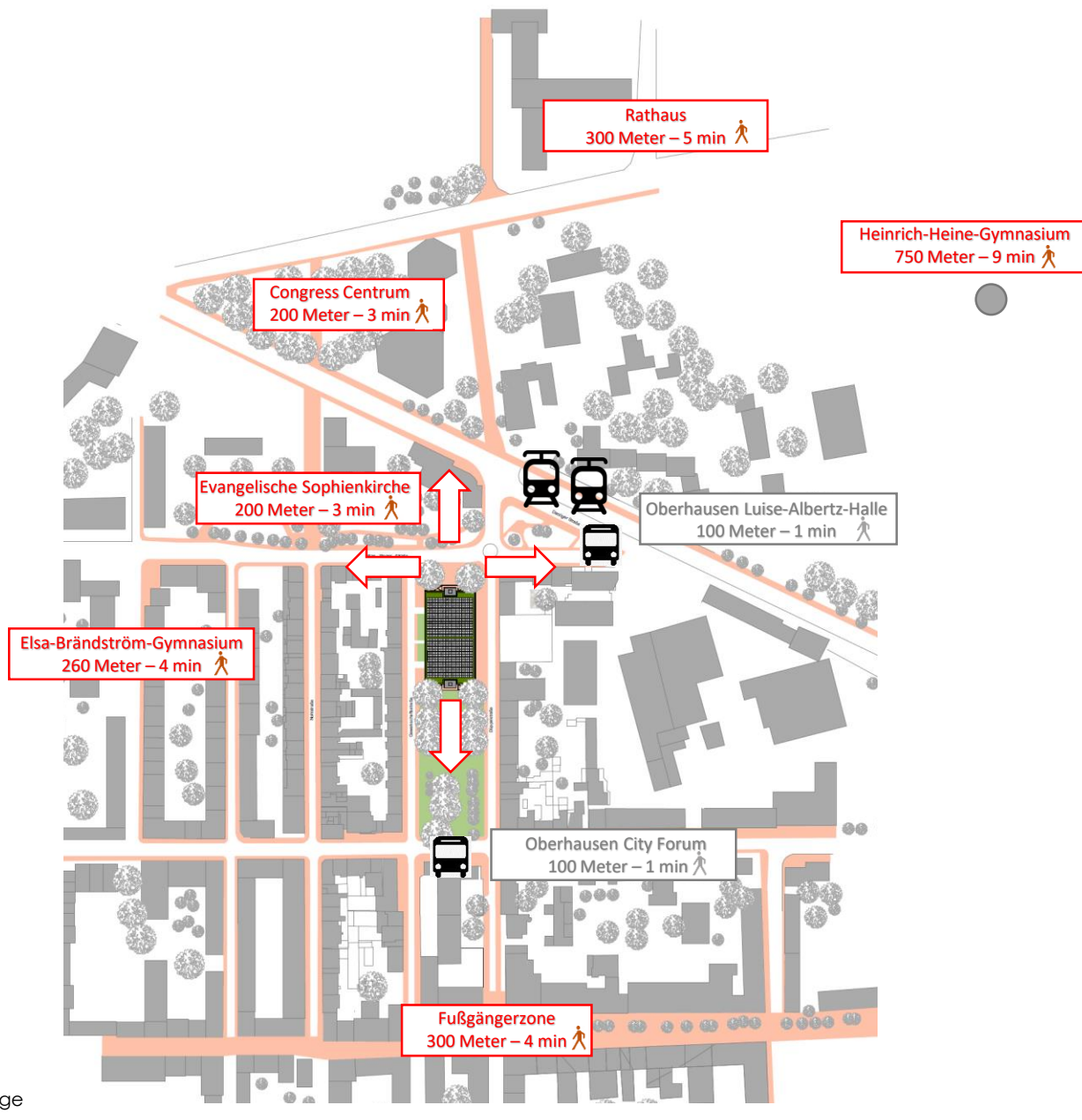


Die angemeldeten Fahrzeuge im Radius von 100m spiegeln die Fahrzeugdichte des Gebietes nicht exakt wieder. Wir gehen von ca. 30 Fahrzeugen pro 10 m Radius als Berechnungsgrundlage aus. Somit ergeben sich folgende Berechnungen:

Bei einer Auslastung des neuen Parkhauses zu 100% mit Anwohnerparkplätzen können ca. 200m abgedeckt werden.

Bei einem angestrebten Ansatz von 50% für Anwohner und 50% für Besucher wird ein Radius von ca. 125m abgedeckt.

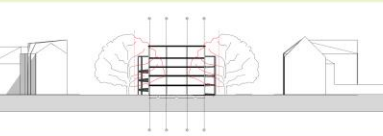
Fußwege



Stadt Oberhausen
 Dezernat 5
 Bahnhofstraße 66
 46145 Oberhausen
 F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
 Ronsdorfer Str. 74
 Haus 17
 40233 Düsseldorf
 F 0211.984 948 80
www.kg5.de



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Einschiffige Varianten Spindel-/ Doppelspindel-Rampen

Länge	120 m
Breite	17 m
Höhe	bis zu 18 m
Parkebenen	bis zu 6
Stellplätze	bis zu 400

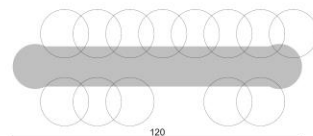


+ Baumbestand kann vermutlich erhalten werden

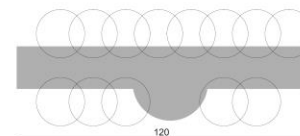


- Freiflächen links und rechts des Baukörpers
- On-Street Parken?

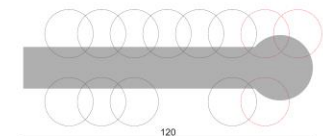
Spindelrampen (einschiffig)



Variante Doppelspindel (einschiffig)



Variante Doppelspindel (einschiffig)





Kennzahlen Parkhaus

Länge 120,00 m
Breite 17,00 m
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 5.000,00 m²
Dachfläche 1.700,00 m²

Nettogeschossfläche E0 1.600,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 9.500,00 m²

Ebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00
Fahrgasse 6,00 m

Stellplätze gesamt **362 Stpl.**

Stellplätze E0 **34 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **66 Stpl.**
Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

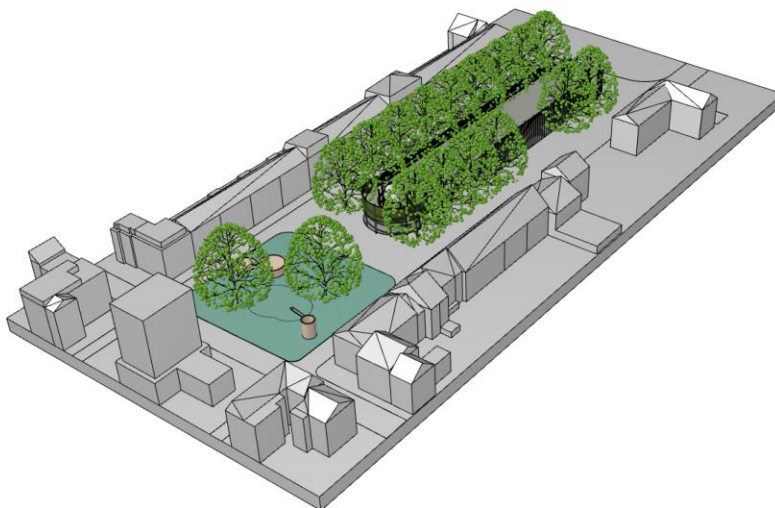


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Spindelrampen (einschiffig)

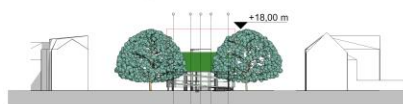
Stand 06.12.2022

Axonometrie

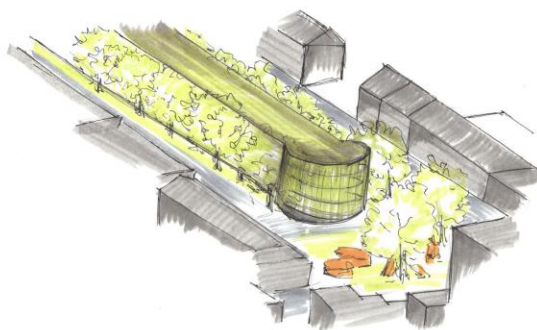
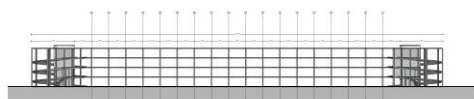


Ansicht M 1:500

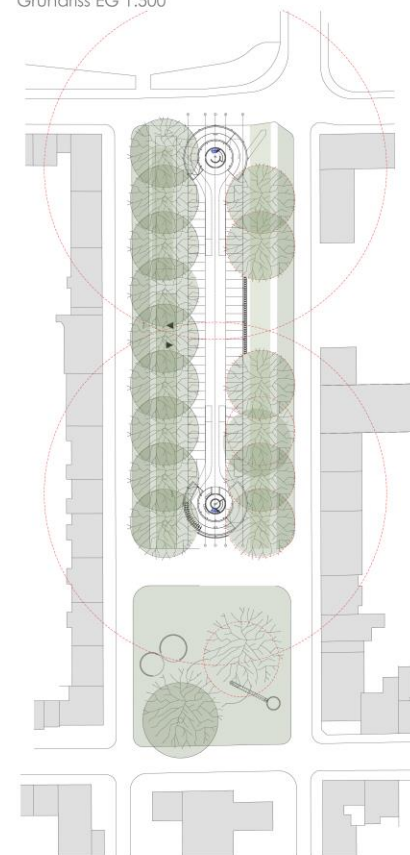
Ansicht M 1:500



Schnitt A-A M 1:500



Grundriss EG 1:500



Ebenen 4 + Dach 12 m
Stellplätze Standardebene 66 Stpl.
Stellplätze gesamt 230 Stpl.

Ebenen 5 + Dach 15 m
Stellplätze Standardebene 66 Stpl.
Stellplätze gesamt 296 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche schlecht nutzbar, ggfs. weiterhin On-Street Parken
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Gute Erschließung durch zwei Spindelrampen, aber Gegenverkehr
- Bäume werden zurückgeschnitten und erhalten
- Stellplatzquotient eher unwirtschaftlich





Kennzahlen Parkhaus

Länge 120,00 m
Breite 17,00 m
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 5.630,00 m²
Dachfläche 2.224,00 m²

Nettogeschossfläche E0 2.010,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 12.050,00 m²

Halbebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00 m
Fahrgrassen je 6 m

Stellplätze gesamt **408 Stpl.**

Stellplätze E0 **48 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **76 Stpl.**
Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



standt
oberhausen

kg5
ARCHITEKTEN

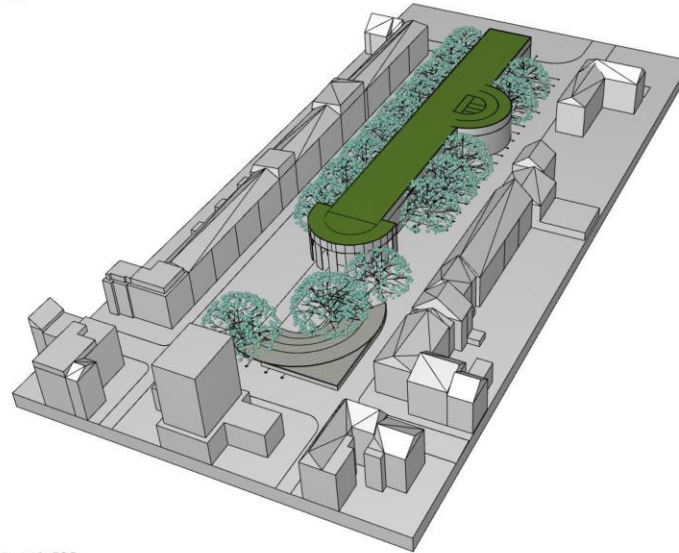
Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

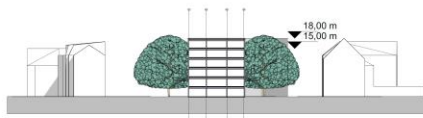
Doppelspindel (einschiffig)

Stand 06.12.2022

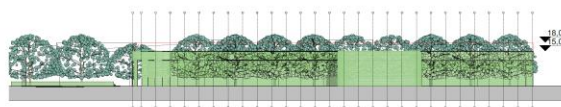
Axonometrie



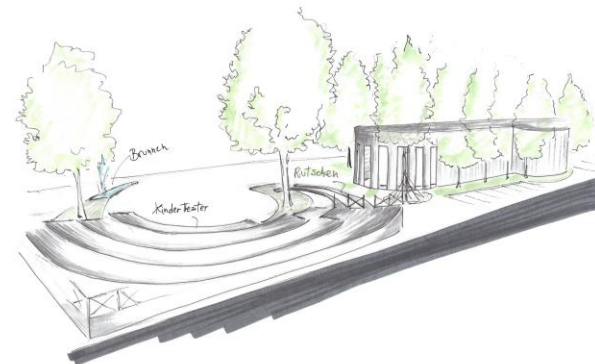
Schnitt A-A M1:500



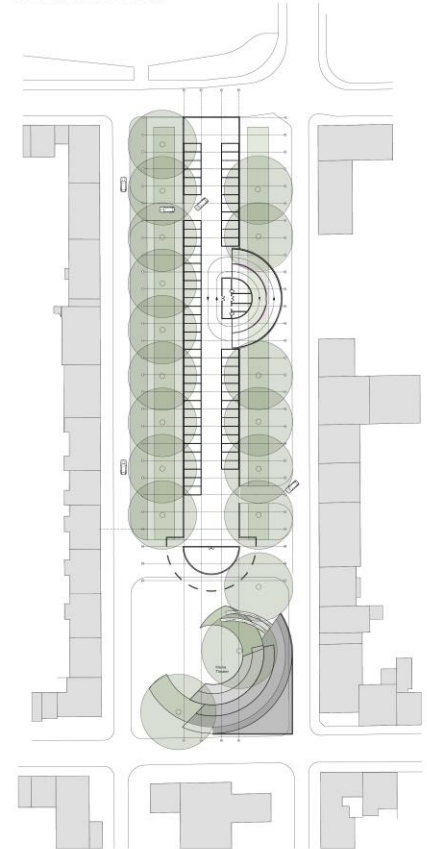
Ansicht M1:500



Skizze



Grundriss EG 1:500



Ebenen 4 + Dach 12 m
Stellplätze Standardebene 76 Stpl.
Stellplätze gesamt 256 Stpl.

Ebenen 5 + Dach 15 m
Stellplätze Standardebene 76 Stpl.
Stellplätze gesamt 332 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche schlecht nutzbar, ggfs. weiterhin On-Street Parken
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Erschließung durch zweispurige Doppelspindel nicht leistungsfähig
- Zwei gefangene Gassen mit Wendefläche
- Gegenverkehr in jeder Ebene
- Bäume werden zurückgeschnitten und erhalten
- Stellplatzquotient eher unwirtschaftlich





Kennzahlen Parkhaus

Länge 120,00 m
Breite 17,00 m
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 5.724,00 m²
Dachfläche 1.896,00 m²

Bruttogeschossfläche E0 1.700,00 m²
Bruttogeschossfläche gesamt 10.200,00 m²

Ebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00 m
Fahrgassen je 6 m

Stellplätze gesamt **394 Stpl.**

Stellplätze E0 **38 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **72 Stpl.**
Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

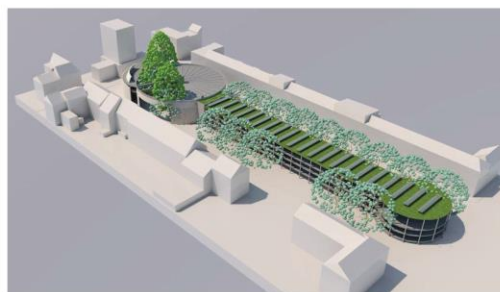
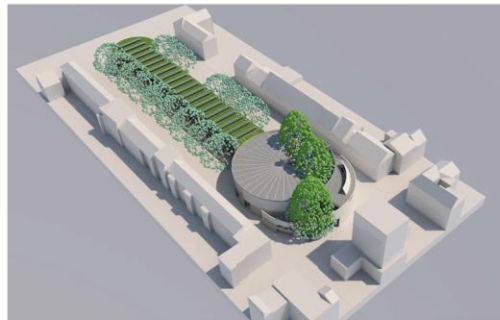
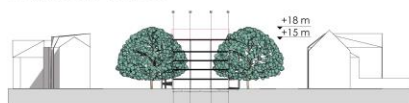
Doppelspindel (einschiffig)

Stand 06.12.2022

Axonometrie



Schnitt A-A M1:500



Skizze

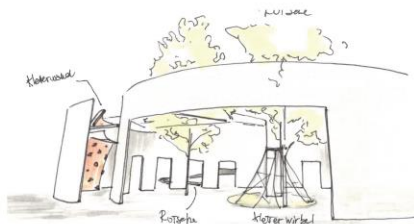
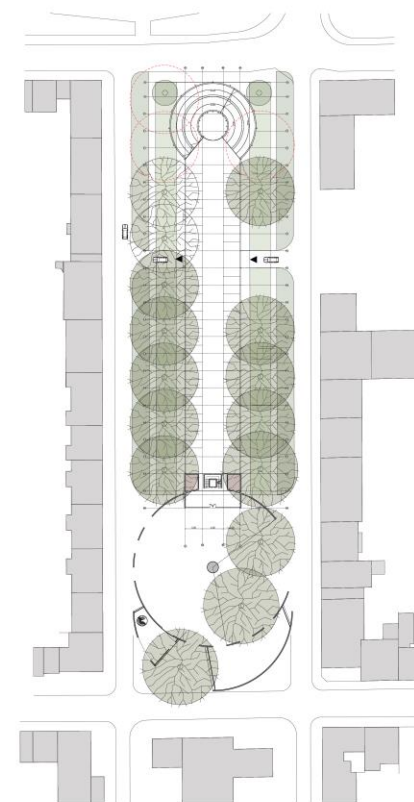
Ebenen 4 + Dach 12 m
Stellplätze Standardebene 72 Stpl.
Stellplätze gesamt 250 Stpl.

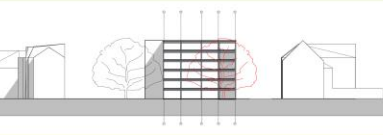
Ebenen 5 + Dach 15 m
Stellplätze Standardebene 72 Stpl.
Stellplätze gesamt 322 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche schlecht nutzbar, ggfs. weiterhin On-Street Parken
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Erschließung durch zweispurige Doppelspindel nicht leistungsfähig
- Eine gefangene Gasse mit Wendefläche
- Gegenverkehr in jeder Ebene
- Bäume werden zurückgeschnitten und erhalten
- Stellplatzquotient eher unwirtschaftlich

Grundriss EG 1:500





Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Einschiffige Varianten Vollgeschossrampen

Länge	120 m
Breite	23 m
Höhe	bis zu 18 m
Parkebenen	bis zu 6
Stellplätze	bis zu 450

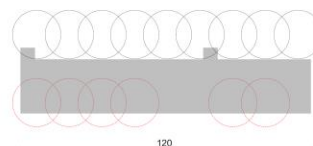


- + Die Hälfte des Baumbestandes kann erhalten werden
- + Die Gebäudefassade schließt den Straßenraum

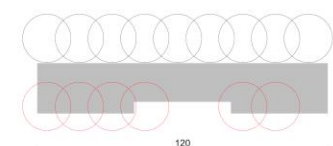


- On-Street Parken auf einer Seite?

Vollgeschossrampen verbunden (einschiffig)



Vollgeschossrampen (einschiffig)





Kennzahlen Parkhaus

Länge 120,00 m
Breite 23,00
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 5.000,00 m²
Dachfläche 2.288,00 m²

Nettogeschossfläche E0 2.520,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 15.120,00 m²

Ebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00 m
Fahrgassen je 6 m

Stellplätze gesamt **456 Stpl.**

Stellplätze E0 **48 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **84 Stpl.**
Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



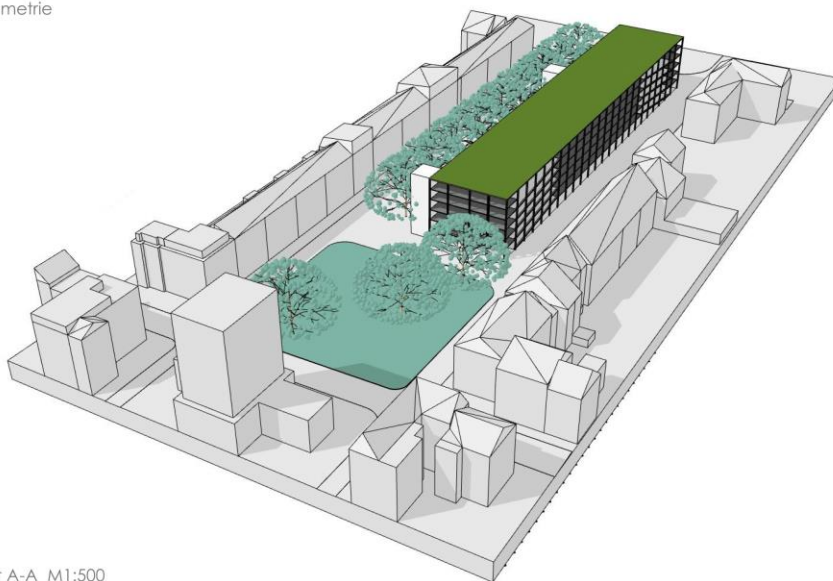
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Vollgeschosstrampen verbunden

(einschiffig)

Stand 06.12.2022

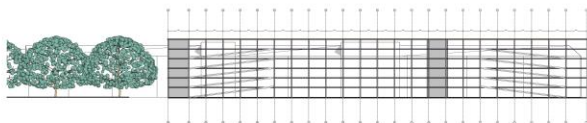
Axonometrie



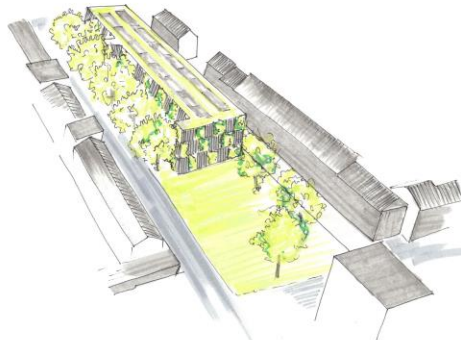
Schnitt A-A M1:500



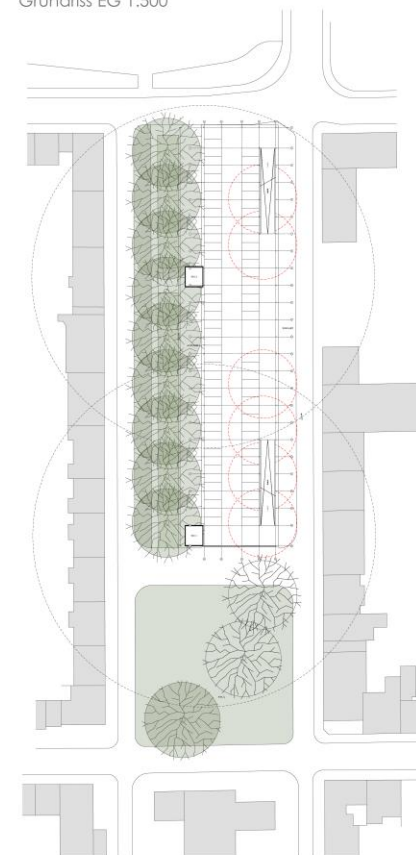
Schnitt B-B M1:500



Skizze



Grundriss EG 1:500



Ebenen 4 + Dach 12 m
Stellplätze Standardebene 84 Stpl.
Stellplätze gesamt 288 Stpl.

Ebenen 5 + Dach 15 m
Stellplätze Standardebene 84 Stpl.
Stellplätze gesamt 372 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche einseitig nutzbar, ggfs. On-Street Parken
- Fügt sich städtebaulich in Baumreihen ein
- Erschließung durch die verbundenen Vollgeschosstrampen sehr leistungsfähig
- Im gesamten Gebäude Einbahnverkehr linksdrehend
- Eine Baumreihe entfällt
- Eine Baureihe wird erhalten
- Stellplatzquotient eher unwirtschaftlich





Kennzahlen Parkhaus

Länge 120,00 m
Breite 23,00 m
Höhe 18 m

Fassadenfläche 5.200,00 m²
Dachfläche 2.550,00 m²

Nettogeschossfläche E0 2.320,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 13.920,00 m²

Ebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00
Fahrgasse 6 m

Stellplätze gesamt **444 Stpl.**

Stellplätze E0 **48 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **82 Stpl.**
Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

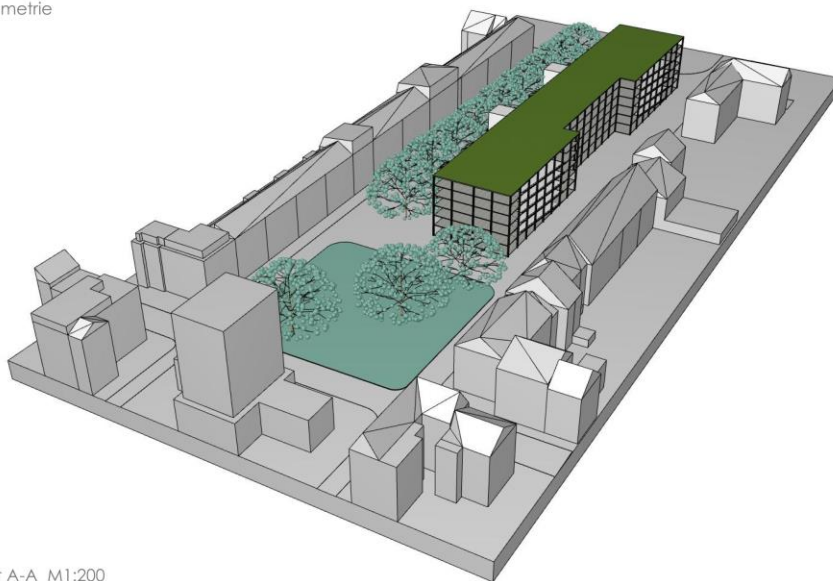


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

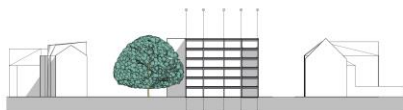
Vollgeschossrampen (einschiffig)

Stand 06.12.2022

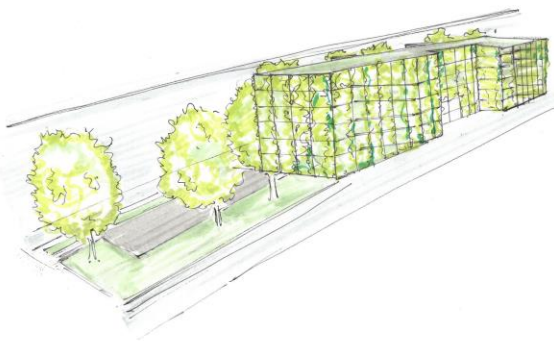
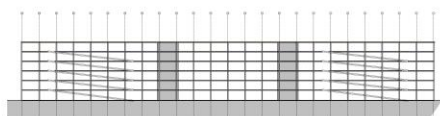
Axonometrie



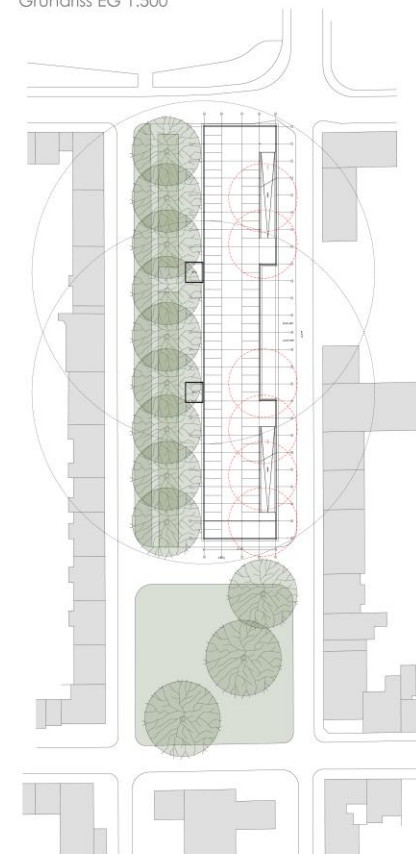
Schnitt A-A M1:200



Schnitt B-B M1:200



Grundriss EG 1:500



Ebenen
Stellplätze Standardebene
Stellplätze gesamt

4 + Dach 12 m
82 Stpl.
280 Stpl.

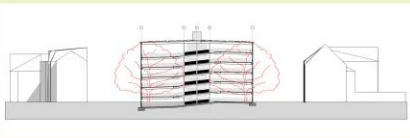
Ebenen
Stellplätze Standardebene
Stellplätze gesamt

5 + Dach 15 m
82 Stpl.
362 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche einseitig nutzbar, ggfs. On-Street Parken einseitig
- Fügt sich städtebaulich in Baumreihe ein
- Erschließung durch die Vollgeschossrampen leistungsfähig, teilweise Gegenverkehr
- Keine gefangenen Gassen
- Eine Baumreihe entfällt
- Eine Baureihe wird erhalten
- Stellplatzquotient gut





Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Zweischiffige Varianten Spindel-/ Split.Level-Rampen

Länge	120 m
Breite	bis zu 34 m
Höhe	bis zu 18 m
Parkebenen	bis zu 6
Stellplätze	400 bis zu 750

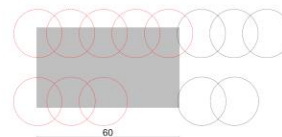


- + Die Bäume außerhalb des Baukörpers bleiben erhalten
- + Der Baukörper kann in der Länge skaliert werden

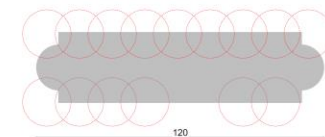


- Die Bäume im Bereich des Baukörpers entfallen

Variante Split-Level (zweischiffig)



Spindelrampen (zweischiffig)





Kennzahlen Parkhaus

Split-Level

Länge 60,00 m
Breite bis zu 34,00 m
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 3400,00 m²
Dachfläche 2200,00 m²

Nettogeschossfläche E0 960,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 11.520,00 m²

Halbebenen bis zu 12 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00 m
Fahrgassen je 6 m

Stellplätze gesamt **437 Stpl**

Stellplätze E0 **19 Stpl.**
Stellplätze Standardebene **38 Stpl.**

Sonderflächen
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

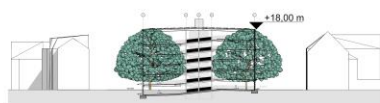
Split-Level (zweischiffig)

Stand 06.12.2022

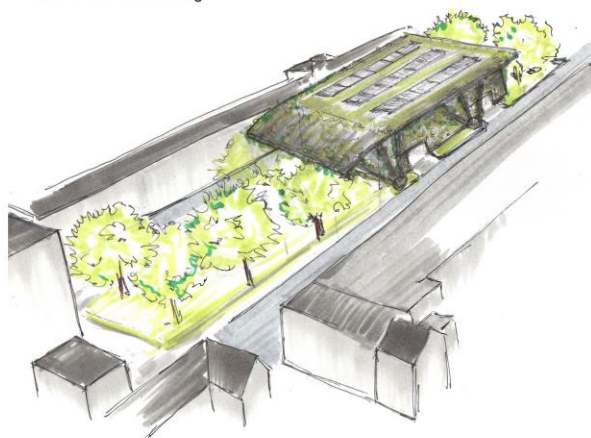
Axonometrie



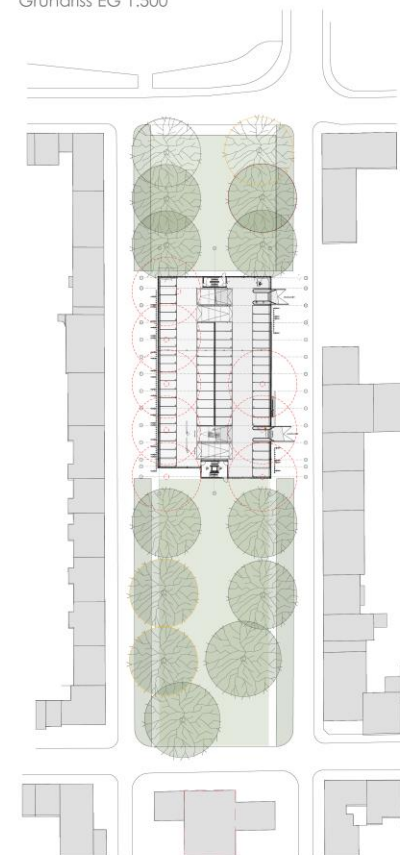
Schnitt A-A M1:500



**Fußweg Standort - Rathaus Oberhausen
(Zentrum)**
300m über Wanderweg



Grundriss EG 1:500



Ebenen 8 + Dach 12 m
Stellplätze Standardebene 38 Stpl.
Stellplätze gesamt 285 Stpl.

Ebenen 10 + Dach 15 m
Stellplätze Standardebene 38 Stpl.
Stellplätze gesamt 361 Stpl.

Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche und Grünflächen sind gut nutzbar
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Gute Erschließung durch die Split-Level-Rampen, zweischiffig mit Einbahnverkehr linksdrehend
- Bäume werden zum Großteil erhalten
- Stellplatzquotient sehr gut
- Baukörper skalierbar in der Länge nach Stellplatzbedarf
- Je Gebäudeachse von 5 m ergeben sich bei 18 m Höhe 48 Stellplätze





Kennzahlen Parkhaus

Einschiffig Doppelspindelrampe

Länge 120,00 m
Breite bis zu 34,00 m
Höhe 18,00 m

Fassadenfläche 5.400,00 m²
Dachfläche 3.650,00 m²

Nettogeschossfläche E0 3.314,00 m²
Nettogeschossfläche gesamt 19.885,00 m²

Ebenen bis zu 6 + Dach
Stellplatz 2,50 m x 5,00
Fahrgasse 6,00 m

Stellplätze gesamt **736 Stpl.**

Stellplätze E0 **80 Stpl.**
Stellplätze Standartebe
Sonderflächen **136 Stpl.**
Car-Sharing
Zweiräder/ Lastenräder
E-Mobility-Ladestationen



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

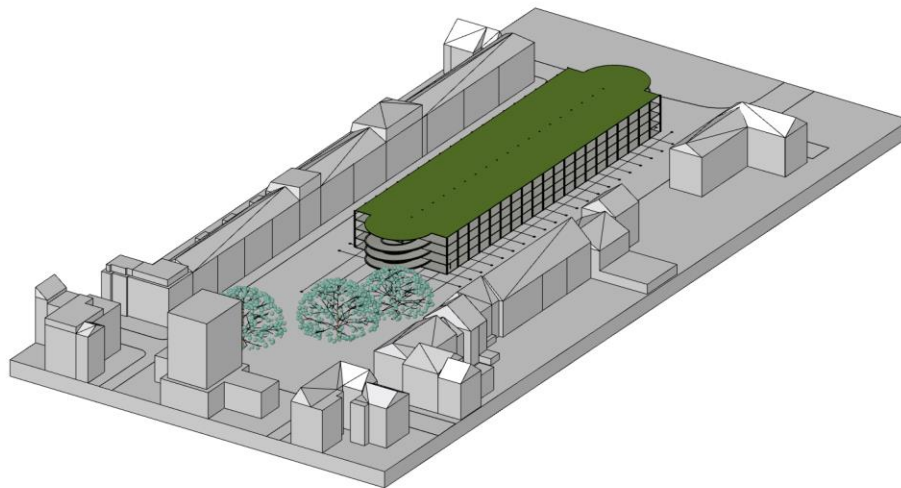


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

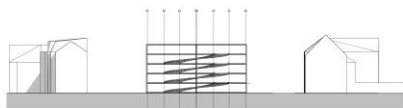
Spindelrampen (zweischiffig)

Stand 06.12.2022

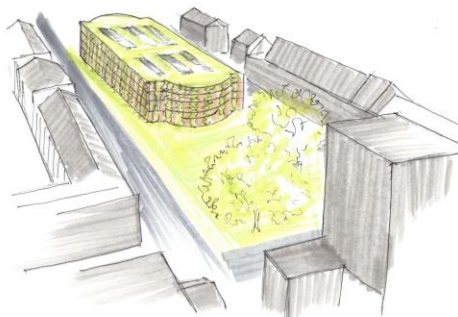
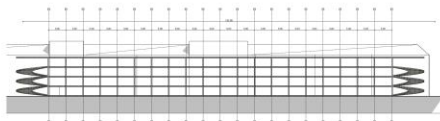
Axonomie



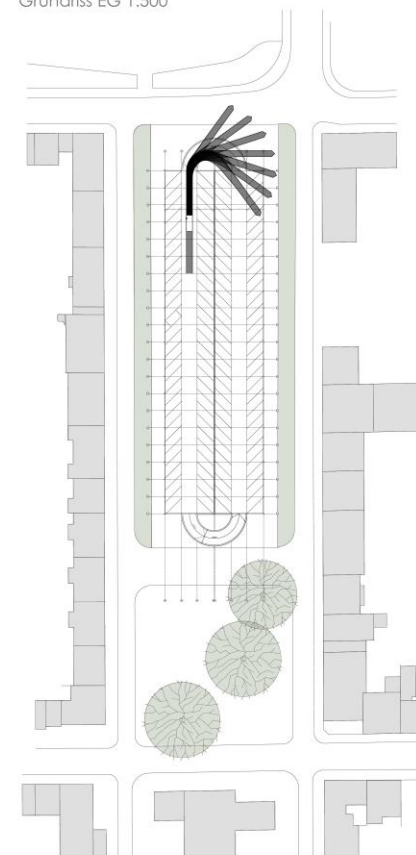
Schnitt A-A M 1:500



Schnitt B-B M 1:500



Grundriss EG 1:500



Ebenen 4 + Dach 12 m
Stellplätze Standartebe 136 Stpl.
Stellplätze gesamt 464 Stpl.

Ebenen 5 + Dach 15 m
Stellplätze Standartebe 136 Stpl.
Stellplätze gesamt 600 Stpl.

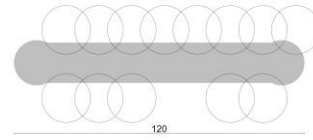
Anmerkungen:

- grüne Fassade / Lärmschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Gute Erschließung durch die Spindelrampen, Einbahnverkehr linksdrehend
- Schrägparker als Alternative
- Keine Freiflächen
- Alle Bäume werden gefällt bei Ausnutzung der Gesamtlänge von 120 m
- Stellplatzquotient sehr wirtschaftlich
- Baukörper skalierbar in der Länge hier ist die maximale Länge dargestellt

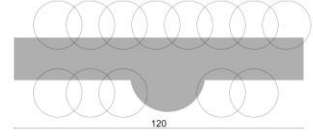


Variante 1

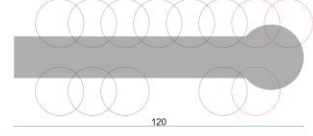
Spindelrampen (einschiffig)



Variante Doppelspindel (einschiffig)



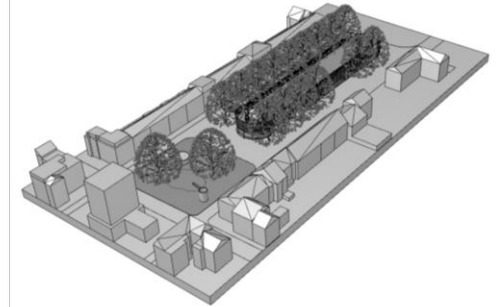
Variante Doppelspindel (einschiffig)



Einschiffige Varianten
Spindel-/ Doppelspindel-
Rampen

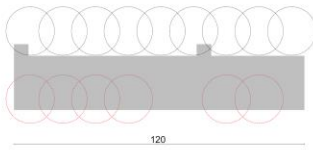
Kennzahl

Länge 120 m
Breite 17 m
Höhe bis zu 18 m
Parkebenen bis zu 6
Stellplätze bis zu 400

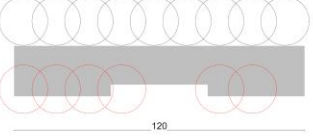


Variante 2

Vollgeschossrampen verbunden (einschiffig)



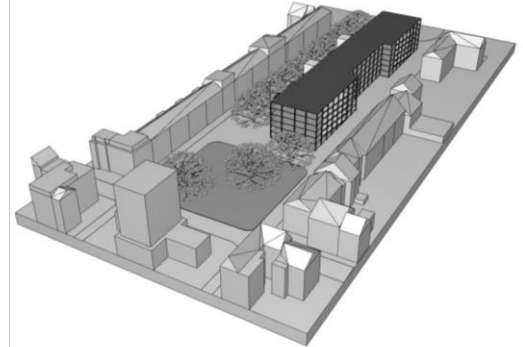
Vollgeschssrampen (einschiffig)



Einschiffige Varianten
Vollgeschossrampen

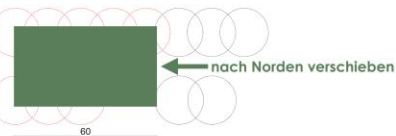
Kennzahl

Länge 120 m
Breite 23 m
Höhe bis zu 18 m
Parkebenen bis zu 6
Stellplätze bis zu 450

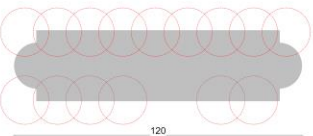


Variante 3

Variante Split-Level (zweischiffig)



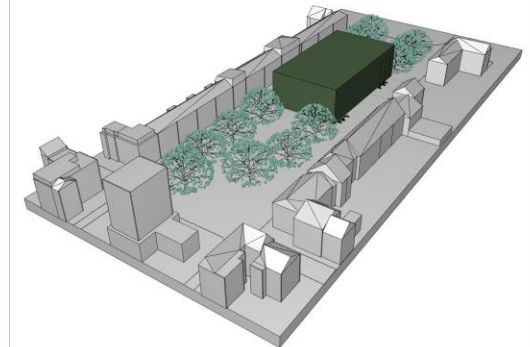
Spindelrampen (zweischiffig)



Zweischiffige Varianten
Spindel-/ Split.Level-Rampen

Kennzahl

Länge 120 m
Breite 23 m
Höhe 18 m
Parkebenen 6
Stellplätze (Zielgröße) ca. 440



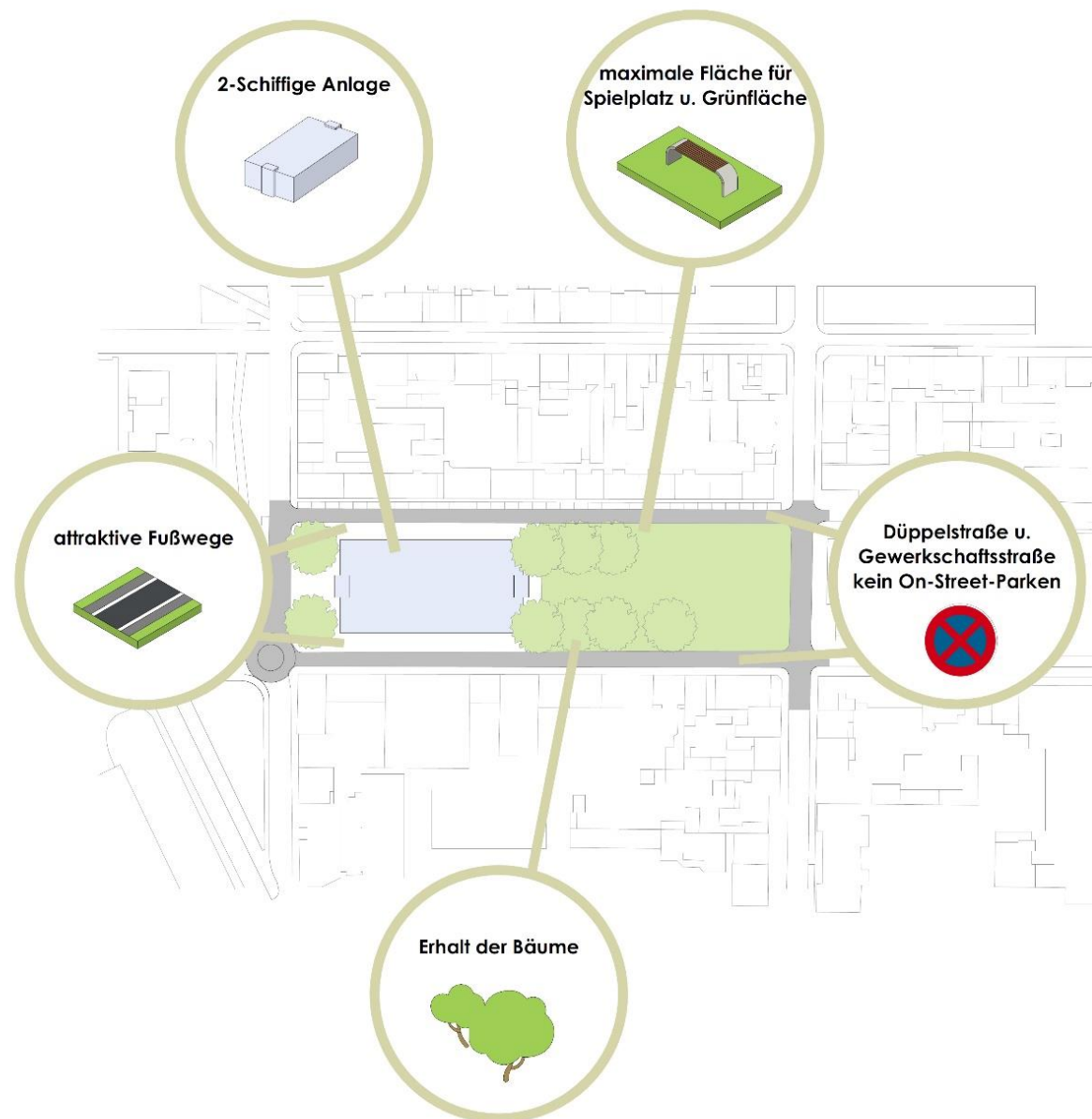
Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



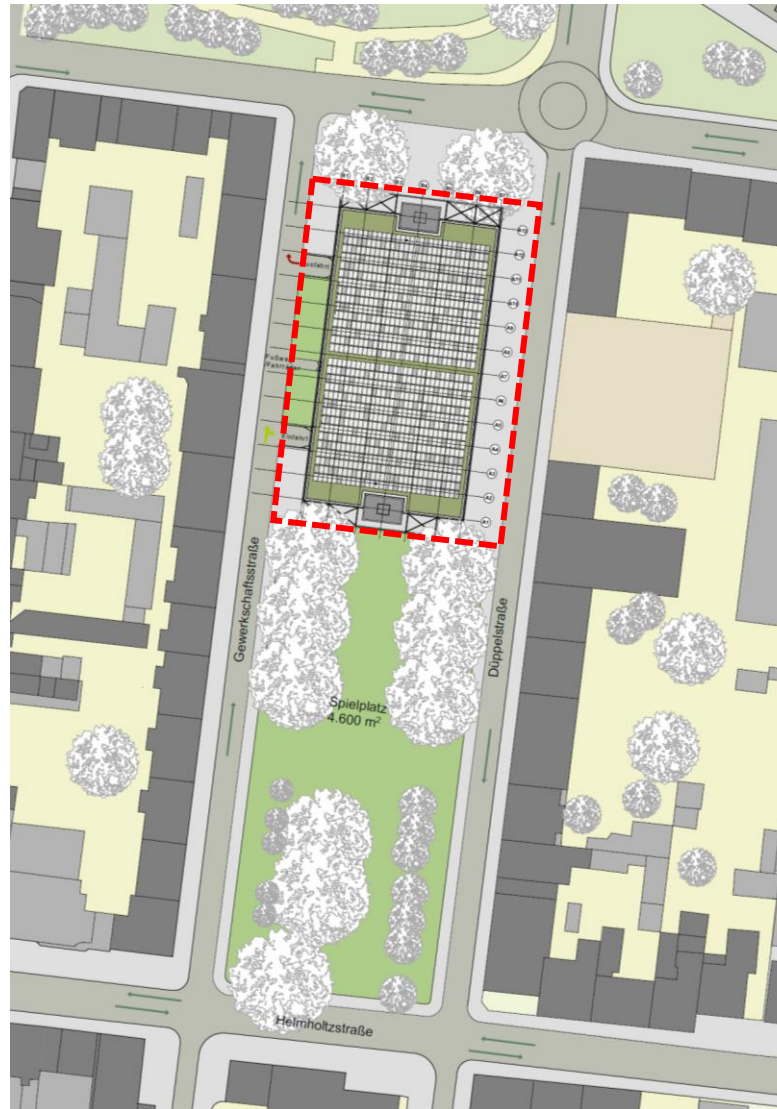
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Zusammenfassung

Verortung Baukörper



Ergebnis



Grundfläche gesamt
ca. 11.000 qm

Versiegelte Fläche
ca. 3.300 m² = 30%

Entsiegelte Fläche
ca. 7.700 m² = 70%

Stellplätze ca. 440

Kein On Street Parken

Bäume 11 | 10 Bestand
1 Neu



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

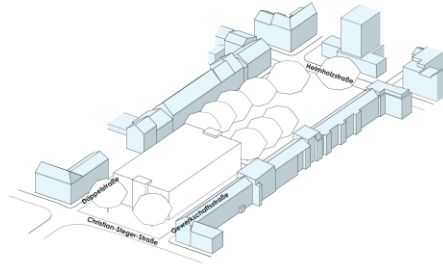


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

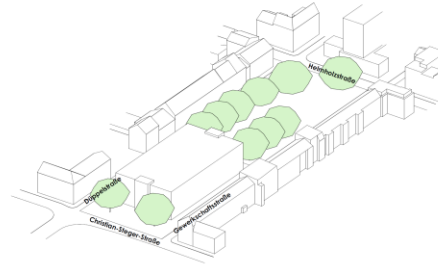
Analyse Variante I



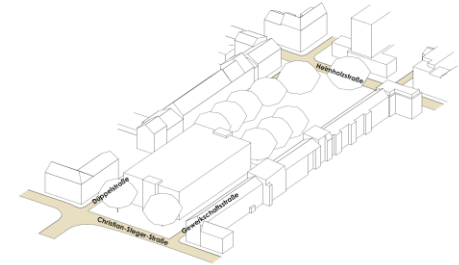
Nachbarbebauung



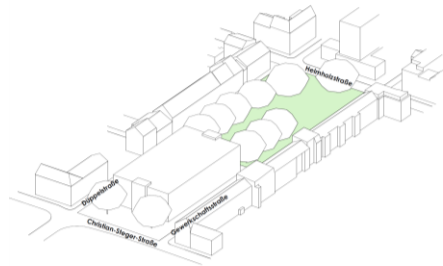
Bäume Bestand



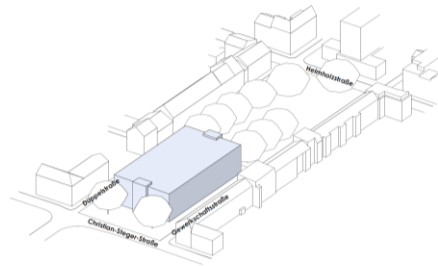
Straßenflächen



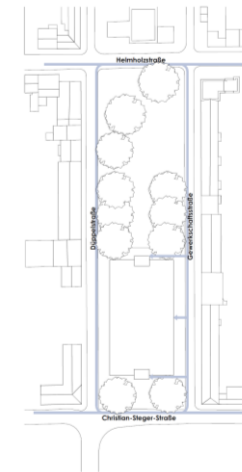
Grünfläche



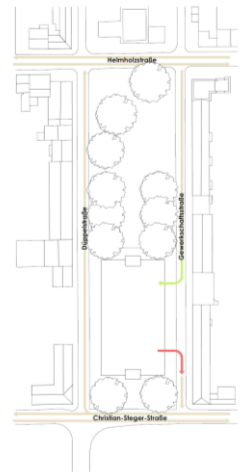
Baukörper



Fußgänger Zuwege



Zufahrt



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)

Bestand - Lageplan



Variante Erschließung von der Gewerkchaftsstraße



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level (zweischiffig)



- grüne Fassade / Schallschutz
- Dach mit Photovoltaik und / oder Begrünung
- Freifläche und Grünflächen sind gut nutzbar
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Bäume werden zum Großteil erhalten
- Stellplatzquotient sehr gut
- Baukörper skalierbar in der Länge und Höhe nach Stellplatzbedarf
- Kapazität vergleichbar mit ca. 3,3 km On-Street-Parken

Bestand - Lageplan

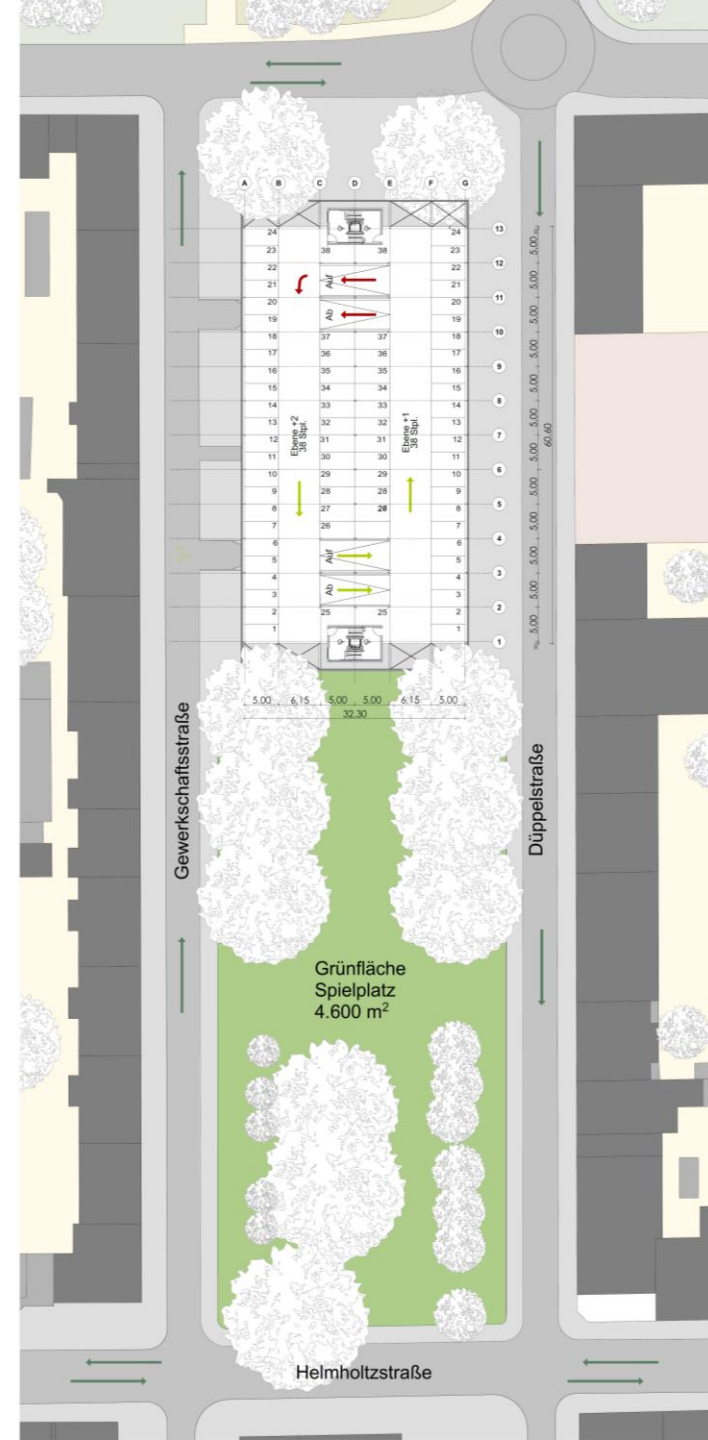
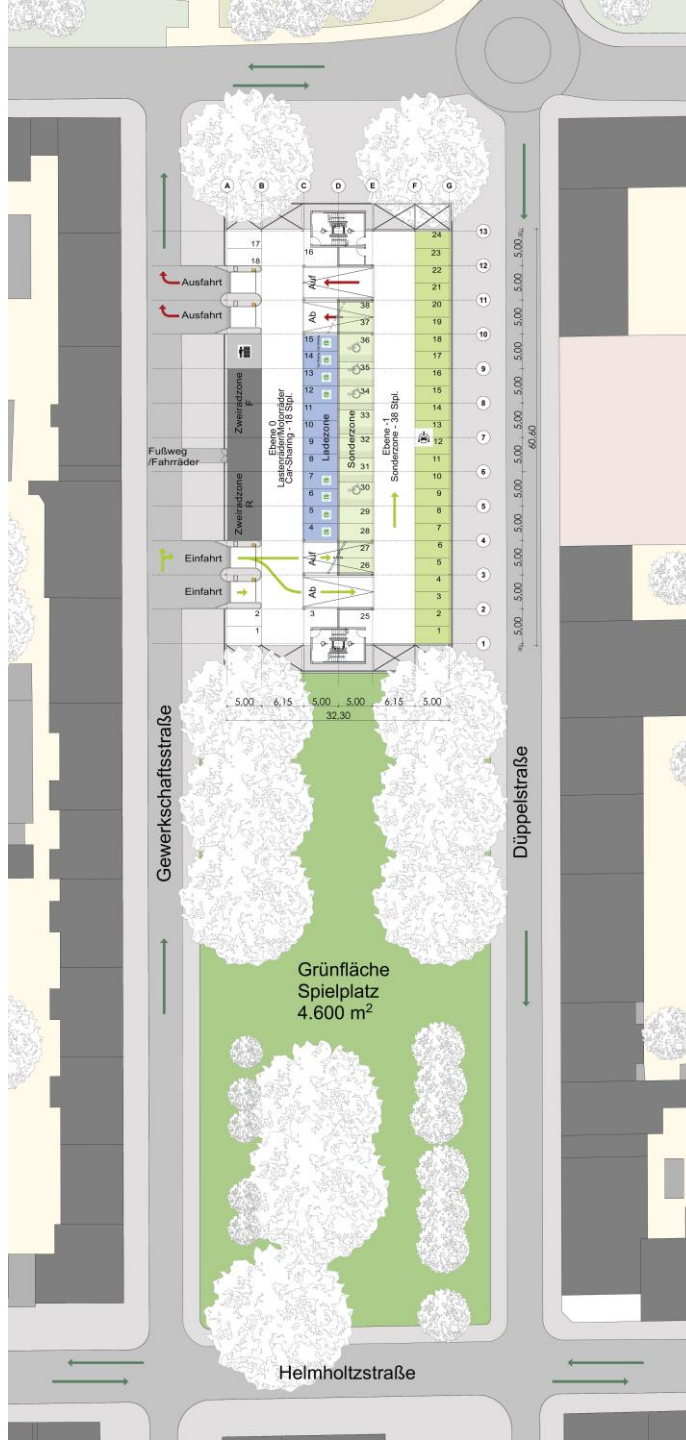



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)



Multimodale Nutzung E0



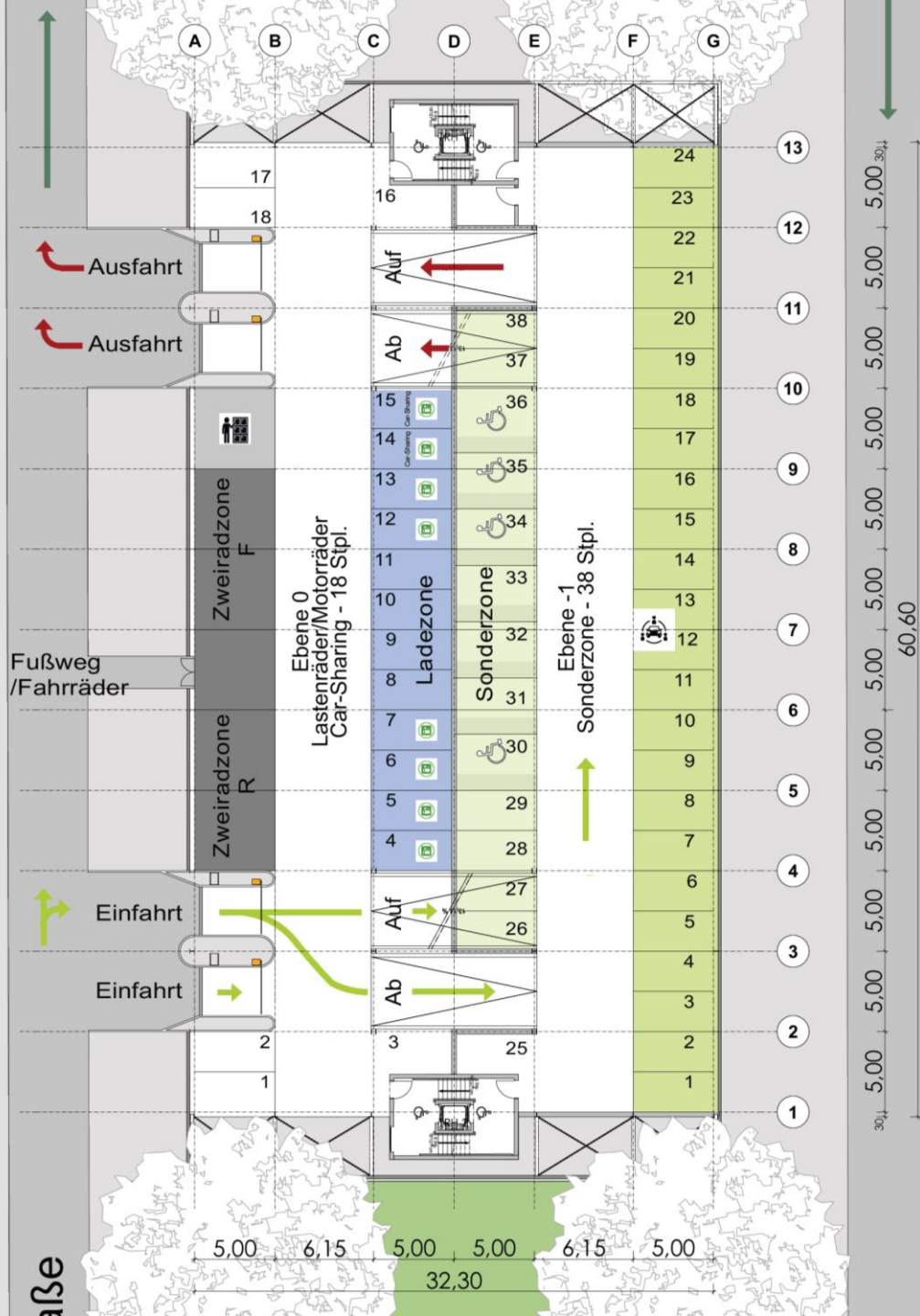
standt oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



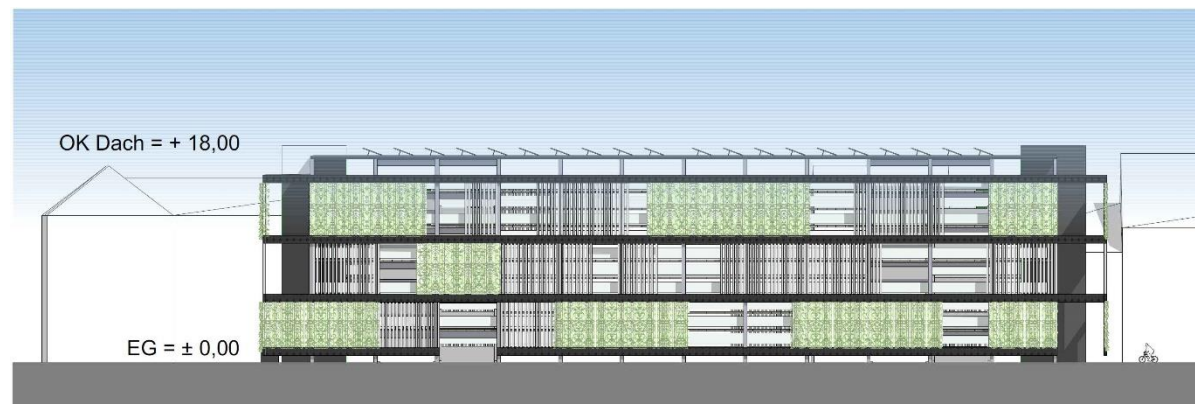
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)



Ansicht Split-Level

Ansicht Osten



Ansicht Norden



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



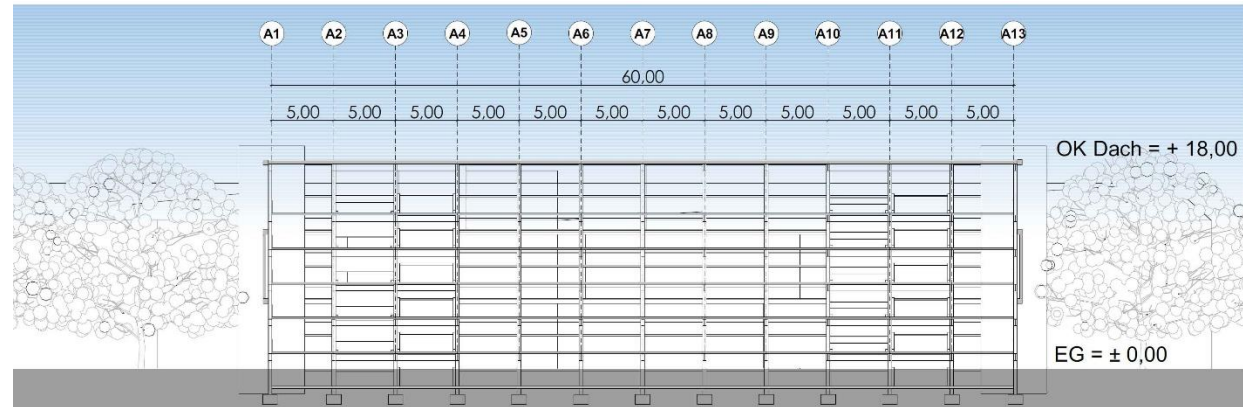
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)

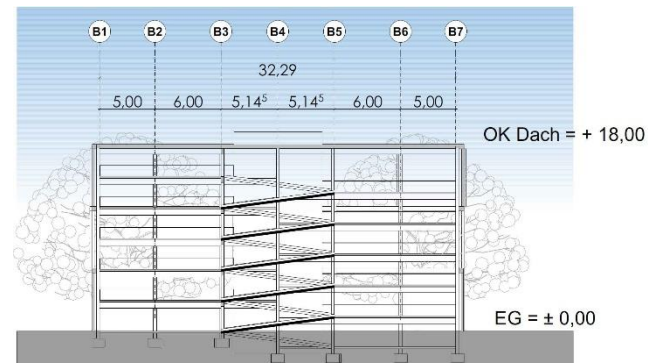
Schnitt Split-Level



Längsschnitt



Querschnitt



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)

Anmutung



standt
oberhausen

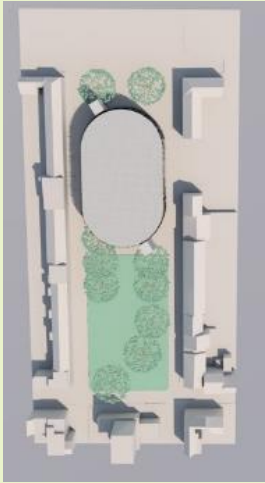
Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



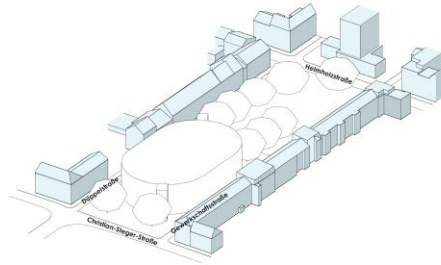
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Split-Level
(zweischiffig)

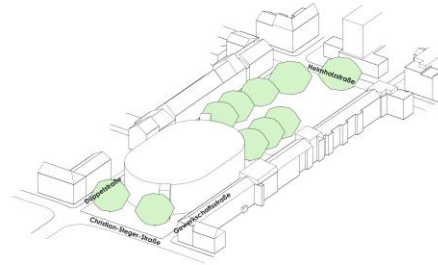
Analyse Variante II



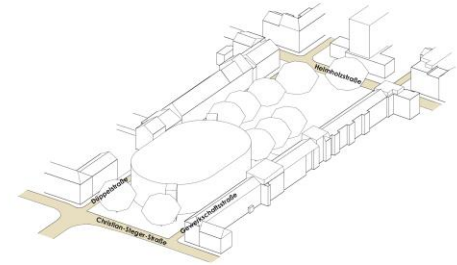
Nachbarbebauung



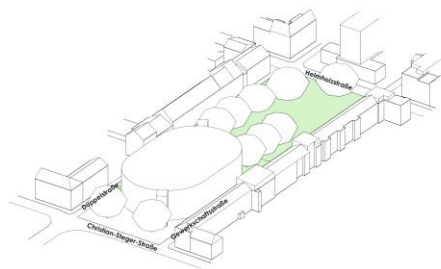
Bäume Bestand



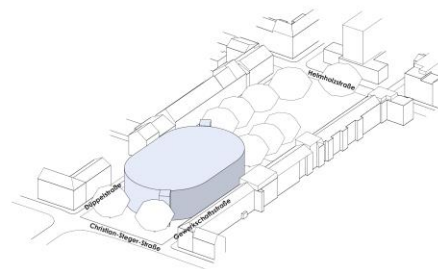
Straßenflächen



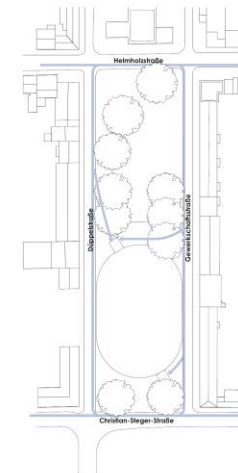
Grünfläche



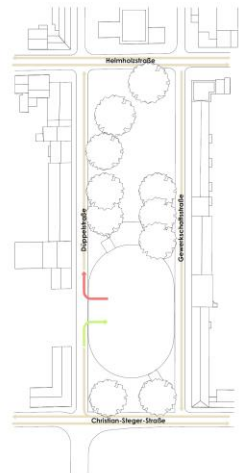
Baukörper



Fußgänger Zuwege



Zufahrt



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Vollgeschossrampen
(zweischiffig)

Bestand - Lageplan



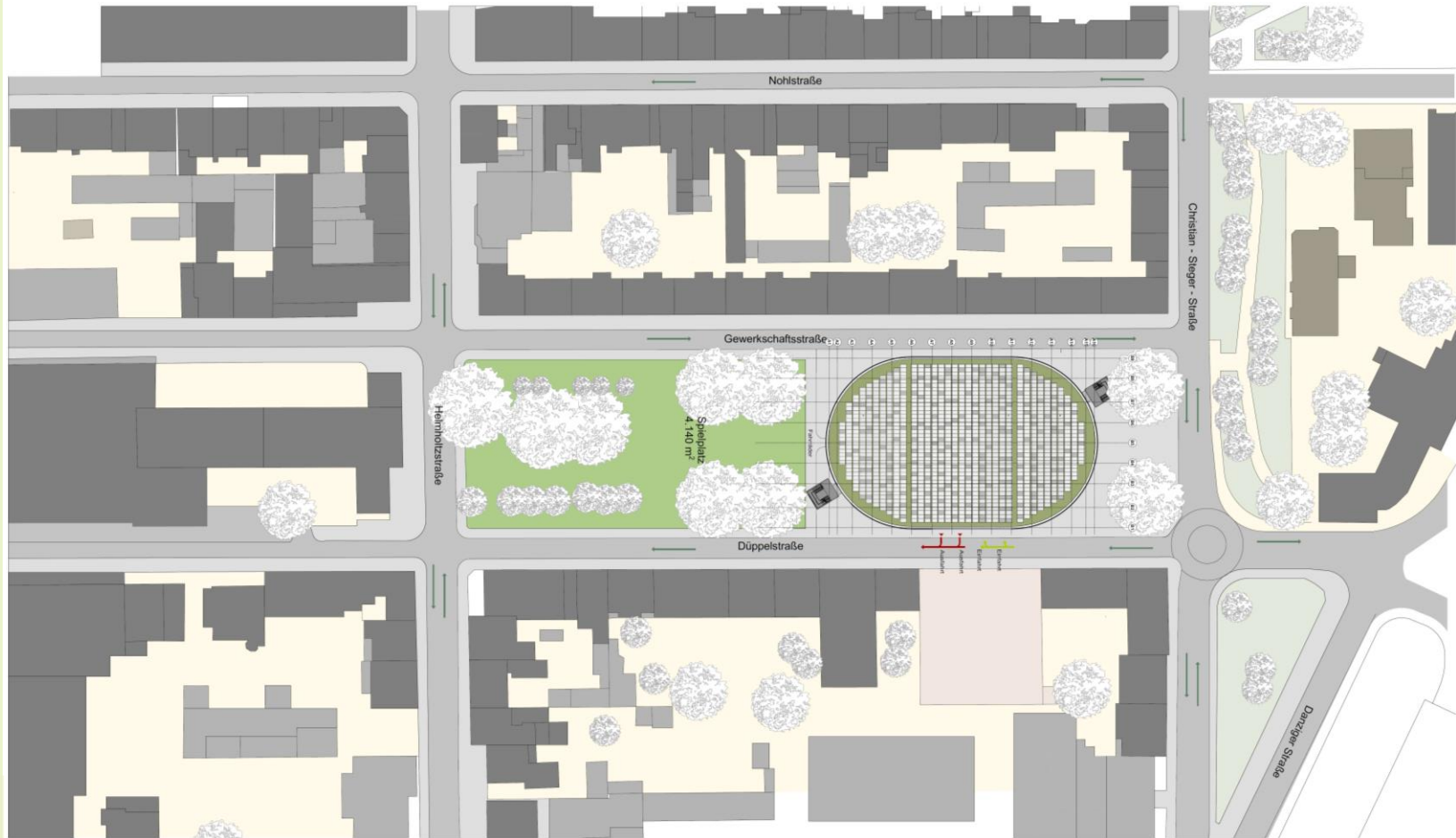
Variante Erschließung von der Düppelstraße



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



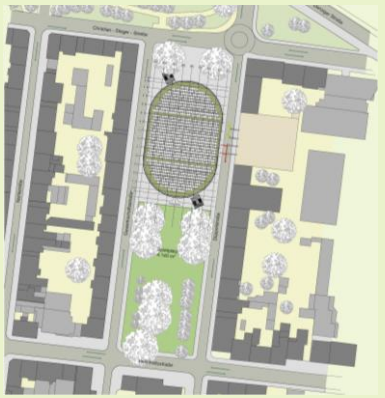
kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de



- grüne Fassade / Schallschutz
- Dach mit Photovoltaik und/oder Begrünung
- Freifläche und Grünflächen sind gut nutzbar
- Fügt sich städtebaulich in die Baumreihen ein
- Bäume werden zum Großteil erhalten
- Stellplatzquotient befriedigend
- Baukörper skalierbar in der Länge nach Stellplatzbedarf
- Kapazität vergleichbar mit ca. 3,3 km On-Street-Parken

Vollgeschossrampen
(zweischiffig)

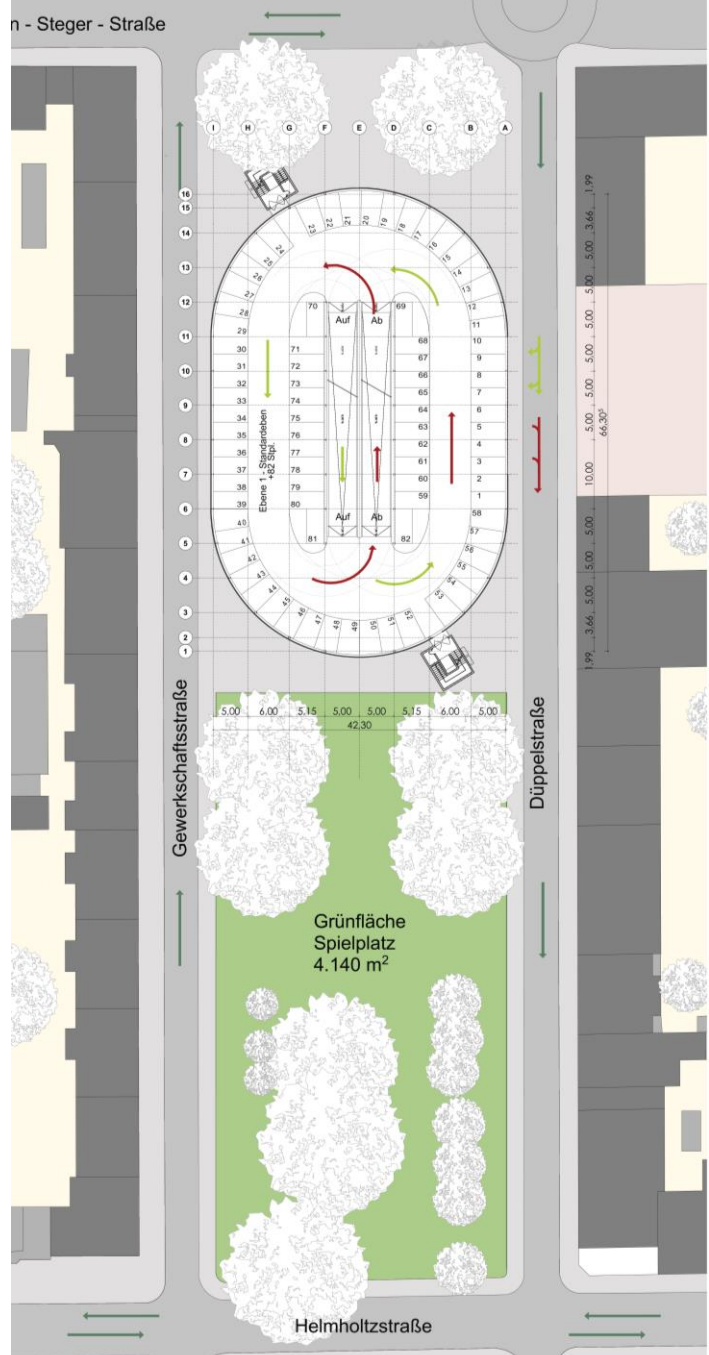
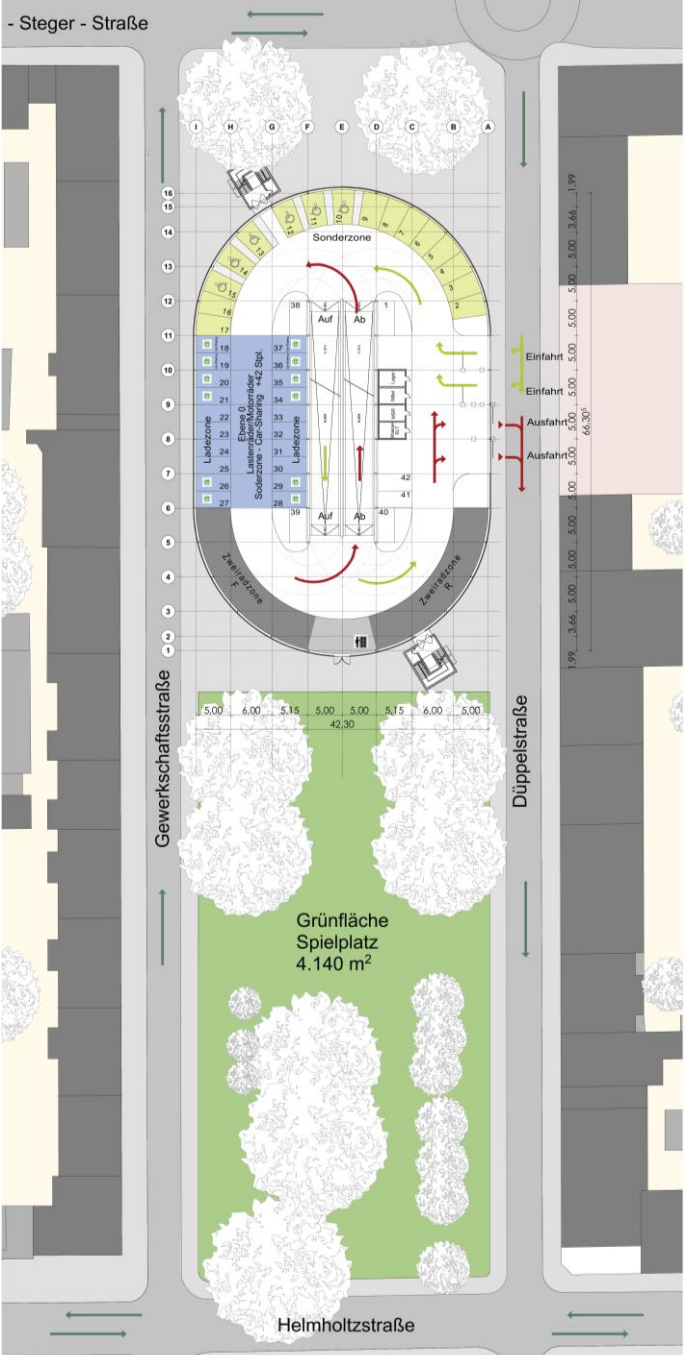
Bestand - Lageplan




 standt oberhausen
 Stadt Oberhausen
 Dezernat 5
 Bahnhofstraße 66
 46145 Oberhausen
 F 0208.825 2449
 regina.dressler@oberhausen.de


 kg5 architekten
 Ronsdorfer Str. 74
 Haus 17
 40233 Düsseldorf
 F 0211.984 948 80
 www.kg5.de

Vollgeschossrampen (zweischiffig)

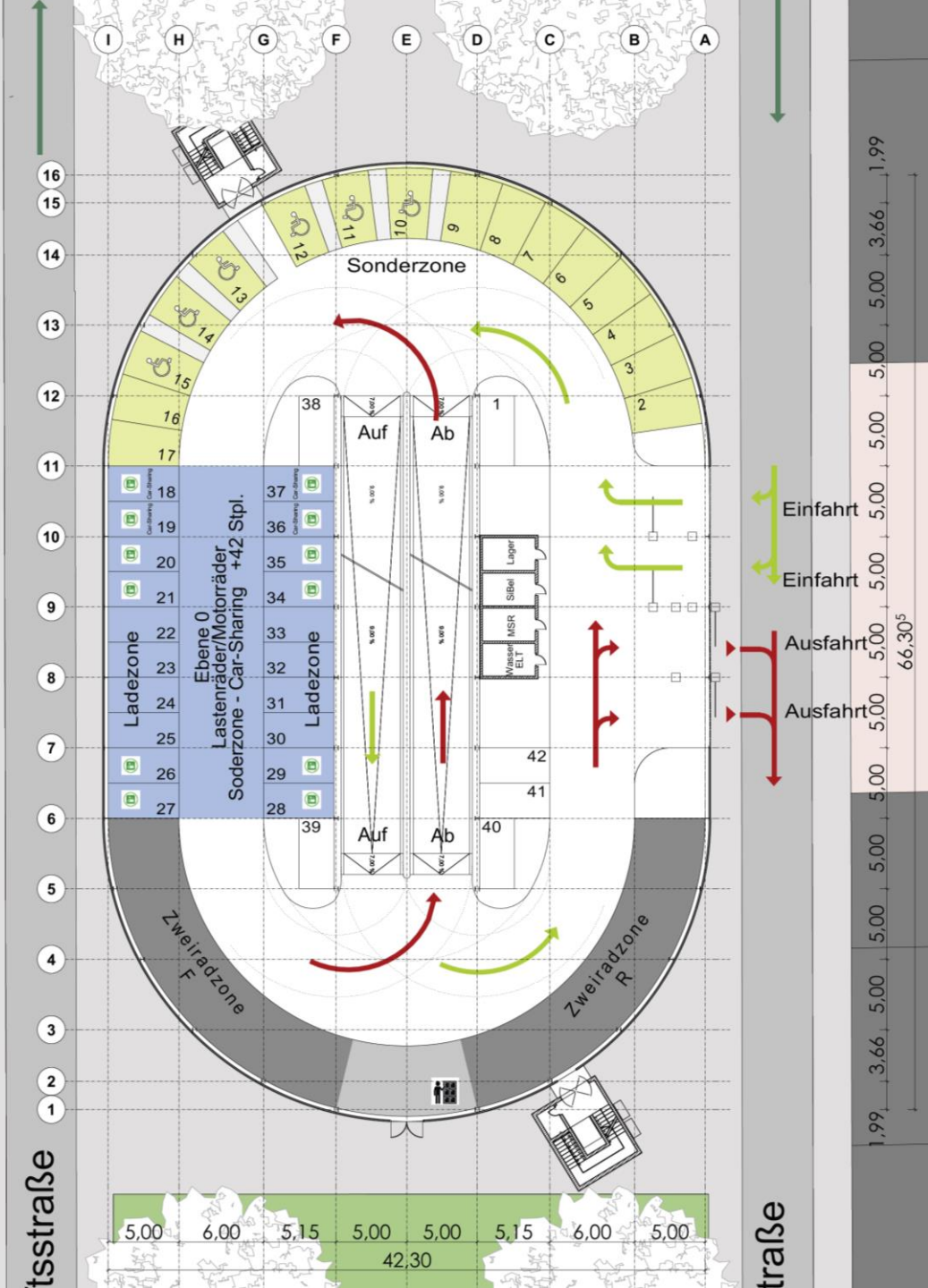


Multimodale Nutzung E0


 Stadt Oberhausen
 Dezernat 5
 Bahnhofstraße 66
 46145 Oberhausen
 F 0208.825 2449
 regina.dressler@oberhausen.de

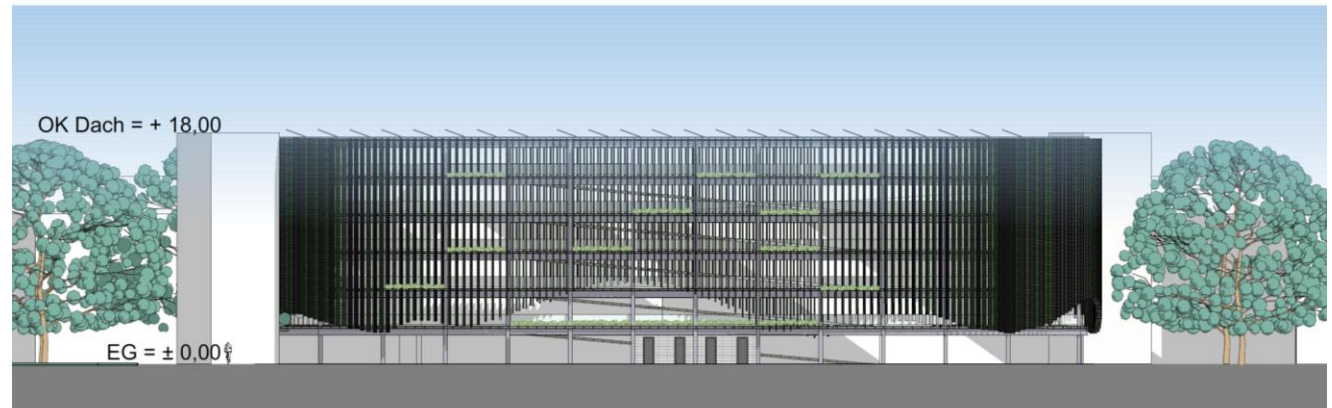

 kg5 architekten
 Ronsdorfer Str. 74
 Haus 17
 40233 Düsseldorf
 F 0211.984 948 80
 www.kg5.de

Vollgeschossrampen
 (zweischiffig)



Ansicht Vollgeschossrampen

Ansicht Osten



Ansicht Norden



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de

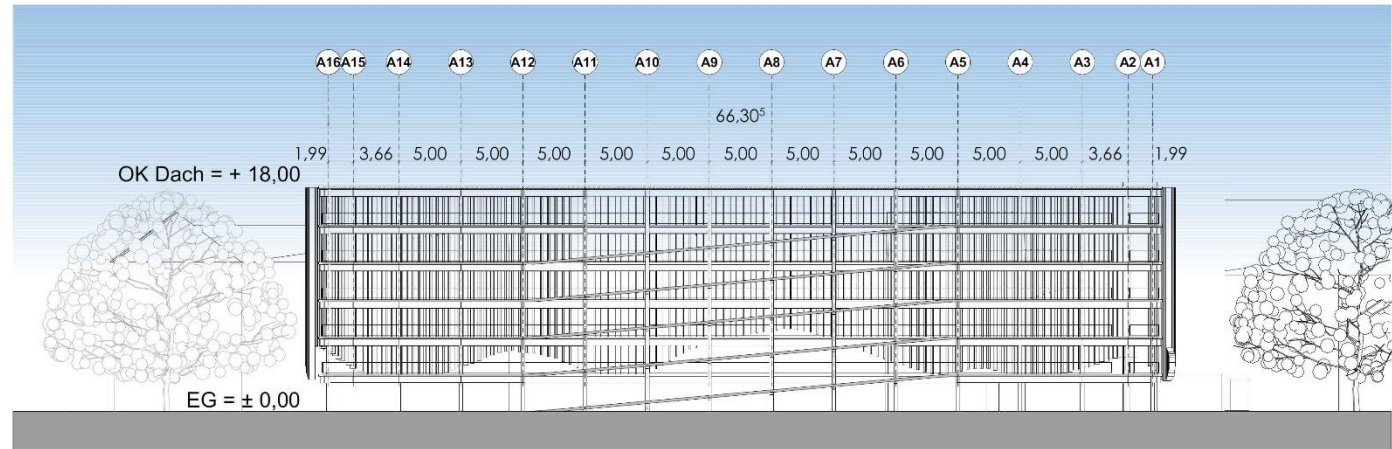


kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Vollgeschossrampen
(zweischiffig)

Schnitt Vollgeschossrampen

Längsschnitt



Querschnitt



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Vollgeschossrampen
(zweischiffig)

Anmutung



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

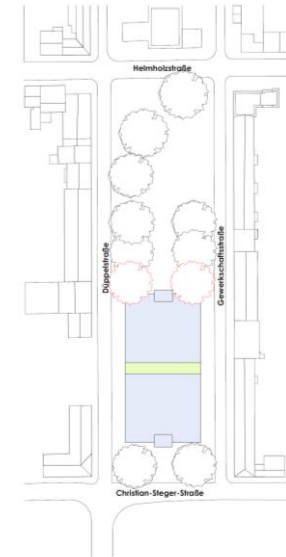
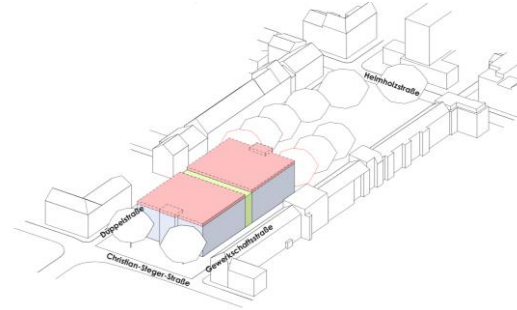
Vollgeschosstrampen
(zweischiffig)

Skalierung Baukörper

Die Modularität des Parkhauses ermöglicht es, in Höhe und Breite zu variieren, um die gewünschte Stellplatzanzahl zu erreichen.

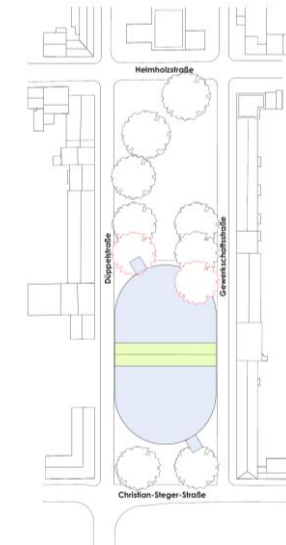
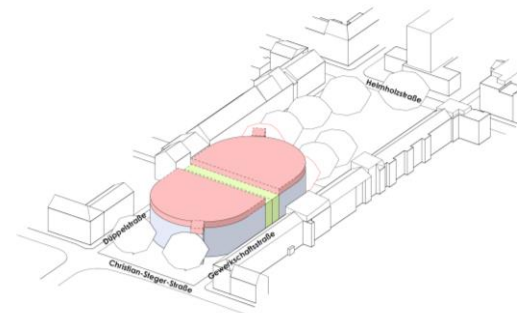
Variante I

- 1 Halbebene = 18,00 – 1,50 m
= 16,50 m
= - 38 Stpl.
- + 1 Achse = + 5,00 m
= + 44 Stpl.
= - 2 Bäume
- Saldo + 6 Stpl.



Variante II

- 1 Ebene = 18,00 – 3,00 m
= 15,00 m
= - 82 Stpl.
- + 2 Achsen = + 10,00 m
= + 80 Stpl.
= - 2 Bäume
- Saldo - 2 Stpl.



Stand der Bautechnik

Was bedeutet ‚herkömmliche‘ Bauweise?

Vier verschiedene Deckenkonstruktionen Konstruktionen beschreiben zur Zeit bei Parkhäusern als ‚offene Großgarage‘ im Sinne der SBauVO die konventionelle Bauart und den Stand der Bautechnik. Parkhäuser, konstruiert nach dem oben beschriebenen System, werden auch als System-Parkpaletten bezeichnet.

Diese Gebäude haben keine Anforderungen an die Feuerwiderstandsdauer der Bauteile (F0). Sie erfordern gemäß SBauVO als offene Großgaragen keine technischen Einrichtungen wie Lüftungsanlagen, CO₂ Warnanlagen, Brandmeldeanlagen, Sprinkleranlagen. Die Fluchtwegradien sind hier 50m statt 30m aus der BauONRW, so dass die Anzahl der Treppenkerne reduziert werden kann, um nur einige Punkte zu nennen.

Die Systeme sind im Sinne der SBauVO entwickelt und optimiert worden, um ein wirtschaftliches Ergebnis bei Erfüllung aller Vorgaben zu erhalten. Ohne den Sonderfall der SBauVO ‚offene Großgarage‘ würde es die Systeme vermutlich nicht geben.

Bis in die 80er Jahre sind Parkhäuser überwiegend in Beton erstellt worden, monolithisch, aus Fertig- oder Halbfertigteilen. Diese Gebäude sind durch Tausalzkorrosion teuer im Unterhalt geworden, sie haben viele wartungsintensive Betonflächen und sie sind oft unflexibel durch Stützen in den Parkflächen. Sie lassen sich am Ende der Nutzungsdauer durch die großen Massen nur aufwändig zurückbauen. Der Markt hat sich hier deutlich weiter entwickelt, diese Konstruktionen werden heute nicht mehr angeboten.

Als Anmerkung sei auf die geplante Novelle der SBauVO hingewiesen, die zur Zeit in der Branche hart diskutiert wird. Es soll nämlich u. a. die ‚F0 Regelung‘ für offene Großgaragen wegfallen und eine Feuerwiderstandsdauer gefordert werden. In dem Fall sind die Parkpaletten heutiger Bauart ‚Geschichte‘ und der Markt müsste neue Wege gehen.

Die herkömmliche Bauweise für offene Großgaragen ist die Stahlverbundkonstruktion mit einigen Varianten, die im folgenden kurz beschrieben werden.



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Fertigteildecke

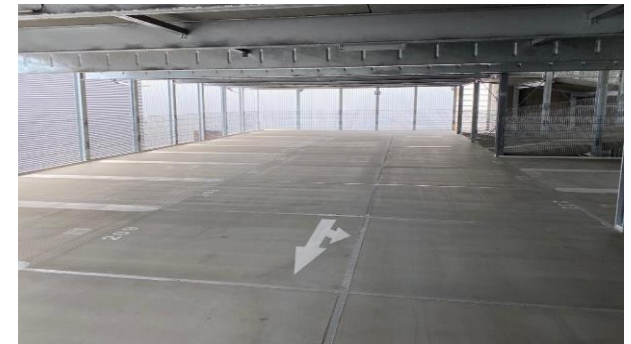
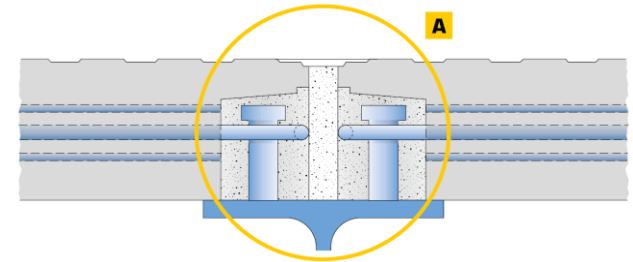
Die befahrenen Parkdeckflächen werden als unbeschichtete Fertigteildecken mit einer Dicke nach Statik hergestellt, welche auf die Stahlträger aufgelegt werden. Die hier aufgebrachten Kopfbolzen werden mit Ortbeton vergossen, um die Scheibenwirkung herzustellen.

Hier müssen die Fugen mit rissüberbrückenden 'Bandagen' geschlossen werden und die Mindestinstandhaltung beachtet werden. Diese konstruktiven Fugen erfordern als Wartungsfugen regelmäßige Inspektionen.

Die Oberfläche der Fertigteile werden vom Anbieter durch verschiedene Oberflächentexturen und Ausführungen für die Park-ebenen und Rampenbereiche in den erforderlichen Rutschfestigkeiten hergestellt.

Dieses Deckensystem hat von unten Sichtbetonqualität, so dass hier keine Farbbeschichtungen erforderlich sind. In die Felder zwischen den Unterzügen aus Stahl werden Leuchten aufgesetzt, oder an Trassen abgehängt.

Dieses Standard-System ist wirtschaftlich und es kann relativ witterungsunabhängig montiert werden. Die Betonqualität ist durch Werksherstellung gleichbleibend gut. Ortbeton ist hier nur für den Verguss der Fugen erforderlich.



Halbfertigteildecke

Die befahrenen Parkdeckflächen werden als Halbfertigteildecken mit einer Dicke nach Statik hergestellt. Unter Halbfertigteildecken versteht man Systeme bei denen Fertigteile durch Ortbeton auf der Baustelle erst die volle Tragfähigkeit erhalten. Diese Decke wird auch als Elementdecke oder Filigrandecke bezeichnet.

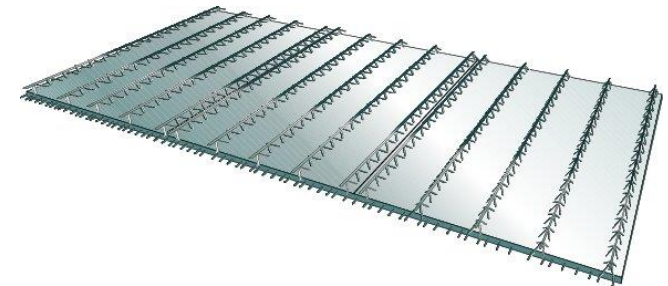
Diese Plattenelemente enthalten bereits die untere Hauptbewehrung und bilden gleichzeitig die Schalung. Sie werden Quer zu den Stahlunterzügen im Rastermaß von 5m verlegt, die Breiten können variieren. Einbauteile, wie Leerrohre, Elektro-Dosen oder Dämmungen können eingelegt werden.

Mit dem anschließend aufgetragenen Ortbeton wird eine durchgehende Betonscheibe hergestellt, deren Oberfläche eben abgezogen und maschinell geglättet wird. Die Verbundwirkung mit der Stahlkonstruktion wird über aufgeschweißte Kopfbolzen erreicht. Die Betonoberflächen dieser Konstruktion müssen in der Regel mit einer Beschichtung versehen werden.

Es gibt auch zugelassene Systeme ohne Beschichtungen. Nach dem DBV Merkblatt "Parkhäuser" Betonoberflächen können sie bei nachgewiesener "Rissfreier Bauweise" z.B. durch Vorspannung, Betonqualität, Einfeldträger sowie Mindestinstandhaltung zulässig sind, ohne Beschichtung normgerecht erstellt werden.

Dieses Deckensystem hat von unten Sichtbetonqualität, so dass hier keine Farbbeschichtungen erforderlich sind. In die Felder zwischen den Unterzügen aus Stahl werden Leuchten abgesetzt, oder an Trassen abgehängt.

Dieses Standard-System ist wirtschaftlich herzustellen. Aufgrund des Ortbetons gibt es bei sehr schlechten Witterungen Einschränkungen in der Montage.



Hoesch-Additiv-Decke

Die befahrenen Parkdeckflächen können alternativ als Verbunddeckenkonstruktion in Stahlbeton mit dem bauaufsichtlich zugelassenen Hoesch-Additiv-Deckensystem TRP 200 ausgeführt werden.

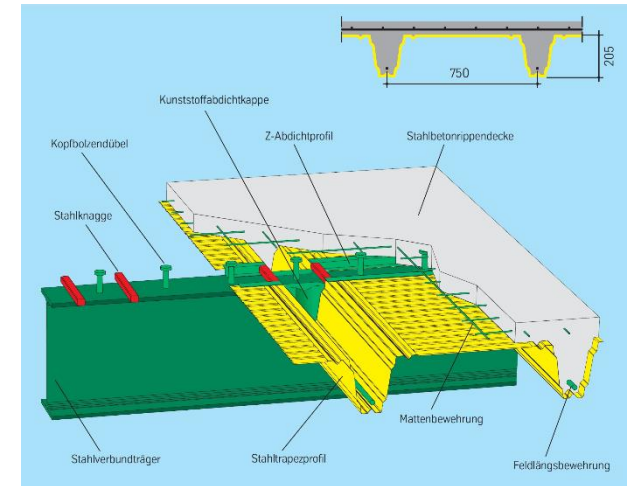
Nach Einbau der Trapezbleche, welche gleichzeitig als Schalung dienen werden die Bewehrungslagen eingebaut. Mit dem anschließend aufgetragenen Ortbeton wird eine durchgehende monolithische Betonscheibe hergestellt, die additiv mit dem TRP 200 - Blech die Tragwirkung erzielt. Die Oberfläche wird eben abgezogen und maschinell geglättet.

Die Betonoberflächen dieser Konstruktion müssen mit einer Beschichtung versehen werden. Grundsätzlich ist eine rissüberbrückende Beschichtung OS11 vorgeschrieben. Hier ist eine Mindestinstandhaltung erforderlich, die zunächst nach 5 Jahren, dann alle 3 Jahre zu erfolgen hat.

Aus Kostengründen wird diese Beschichtung in der Regel nur auf bewitterten Freidecks hergestellt, alle übrigen Etagen erhalten die starre Beschichtung OS8. Diese Beschichtung wird verwendet in Verbindung mit Edelstahlbewehrung und anderen Maßnahmen sowie einer vorgeschriebenen jährlichen bzw. halbjährlichen Wartung.

Bei Verwendung einer Hoesch-Additiv-Decke besteht der Vorteil, dass ohne weitere Kosten eine vollständig farbbeschichtete Oberfläche vorhanden ist und die Farbgebung einen positiven Einfluss auf das Raumempfinden des Nutzers hat.

Ein Großteil der elektrischen Installation kann unsichtbar in den Decken verlegt werden.



Vorgespannte Hohlkammerdecke

Eine weitere Alternative stellt die Verwendung von vorgespannten und vorgefertigten Hohlkammerdecken in Verbindung mit einem Stahl-tragwerk dar. Dies ist eine Systemlösung mit geprüften und zugelassenen Bauteilen, welche eine schnelle und witterungsunabhängige Bauweise ermöglicht.

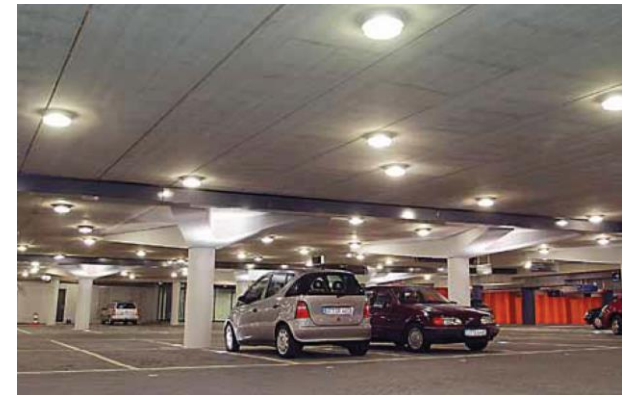
Um den Schutzziele der DIN 1045 voll zu ist dieses System auf eine Beschichtung mit Gussasphalt ausgelegt. Hier wird nach der Untergrundvorbereitung nach DIN 18195 zunächst eine Bitumenschweißbahn aufgebracht, darauf eine einlagige (oder zweilagige) ca. 40-60mm starke Gussasphalt Schicht.

Dies ermöglicht neben einer witterungsunabhängigen Bauphase - der Gussasphalt kann bei fast jeder Witterung eingebaut werden - auch eine schnelle Nutzung. Die Asphaltflächen sind nach dem Erkalten sofort nutzbar.

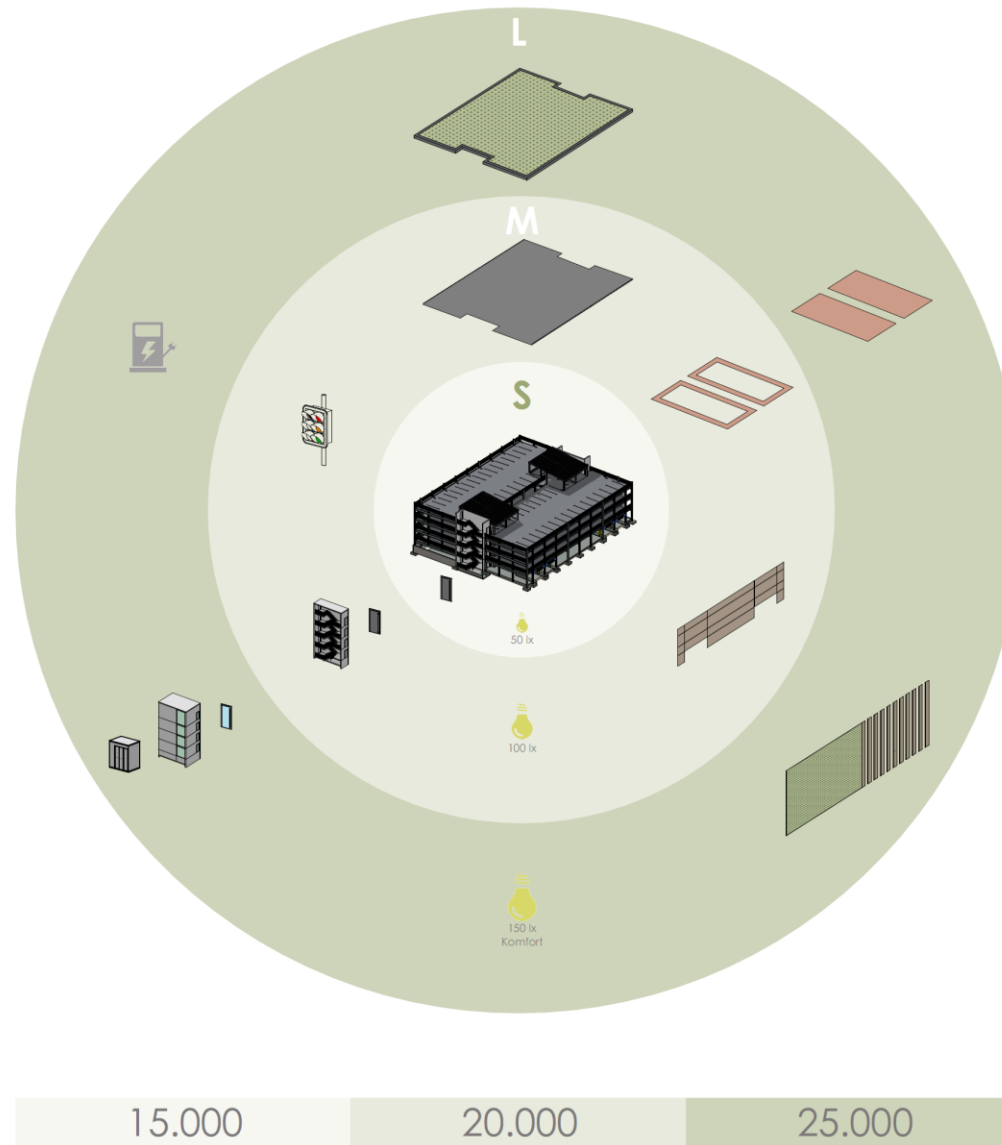
Die Deckenuntersichten haben Sichtbetonqualität. Sie können farb-beschichtet werden. Die meisten elektrischen Leitungen können in den Hohlräume der Decken verlegt werden, einige sichtbare Hauptrassen werden erforderlich sein.

Das Stahltragwerk ist in seiner Dimensionierung gegenüber der Betonverbundbauweise wegen der höheren Lasten größer. Stützenabstände, erforderliche Verbände usw. sind aber ähnlich angeordnet, so dass auch hier offene, helle Parkdecks ohne Wände und gefangene Bereiche hergestellt werden können.

Diese Bauweise ist mit einer deutlich höheren Erst - Investition verbunden, die sich mit einer sehr langen Lebensdauer des Objektes amortisieren kann.



Skalierung Ausstattung



Beispiele S - M - L

S

Fundamente
Betondecken
Stahlkonstruktion
Absturzsicherung
Fluchttreppenhaus offen
Beleuchtung 50 lx
Stahlblechtüren
Markierungen Schmalstrich
Keine technischen Einrichtungen

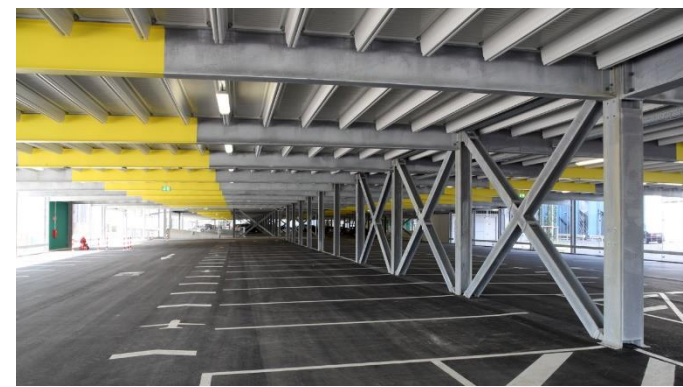
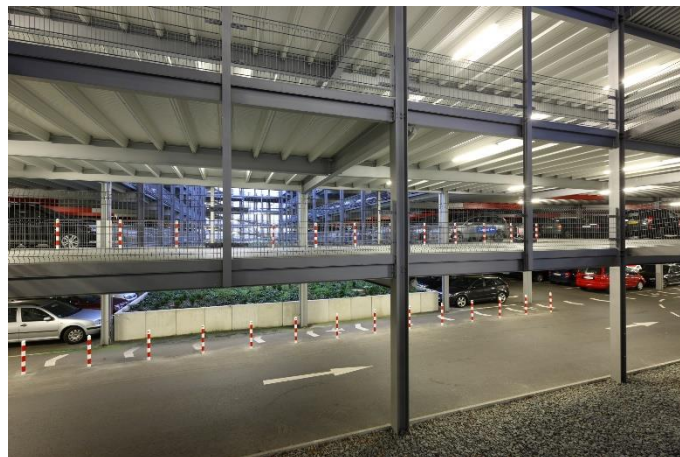
M

Fundamente
Betondecken
Stahlkonstruktion
Absturzsicherung
Treppenhaus mit Fassaden
Vollflächige Überdachung
Einfache Fassadengestaltung
Aufzug in einem Haupttreppenhaus
Gestaltung und Einrichtung z.B. Glastüren
Beleuchtung 100 lx
Markierungen Breitstrich
Stellplatzanzeige, Parkleittechnik

L

Fundamente
Betondecken
Stahlkonstruktion
Absturzsicherung
Treppenhaus mit Fassaden
Vollflächige Überdachung mit
Begrünung oder Photovoltaik
Aufwändige Fassadengestaltung
Mehrere Aufzüge
Beschichtete Flächen, Farbkonzept
Beleuchtung 150 lx
Vollflächige Markierungen
Einzelplatzerfassung, Leitsystem Stadt
Technische Ausstattung, z.B.
Ladeinfrastruktur, Parkfremde Nutzungen
Mikromobilität

Grundmodell



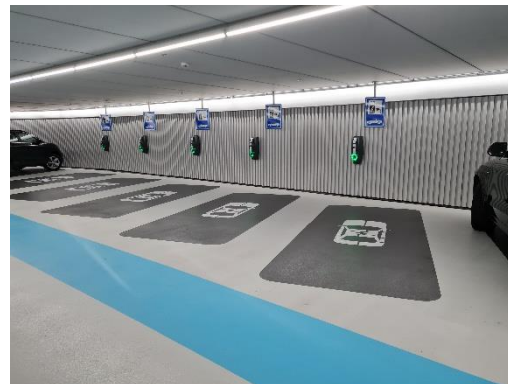
standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Ausstattung



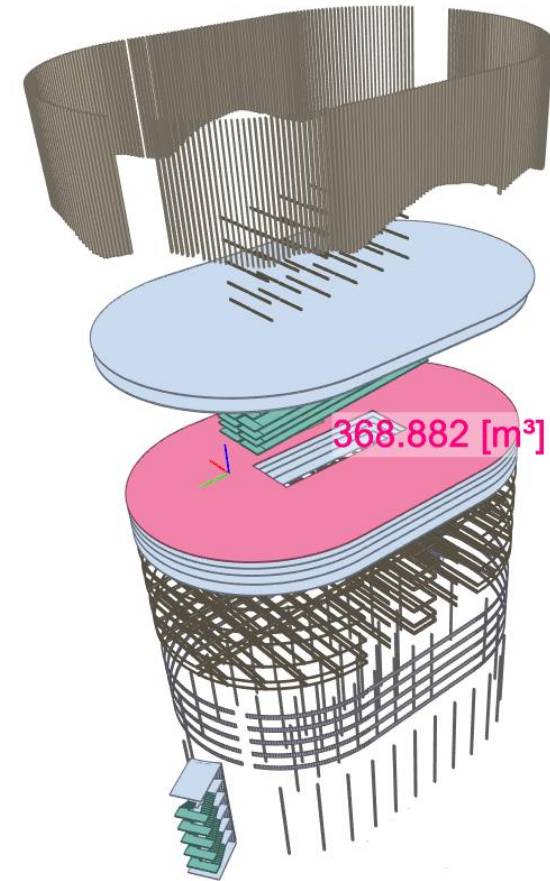
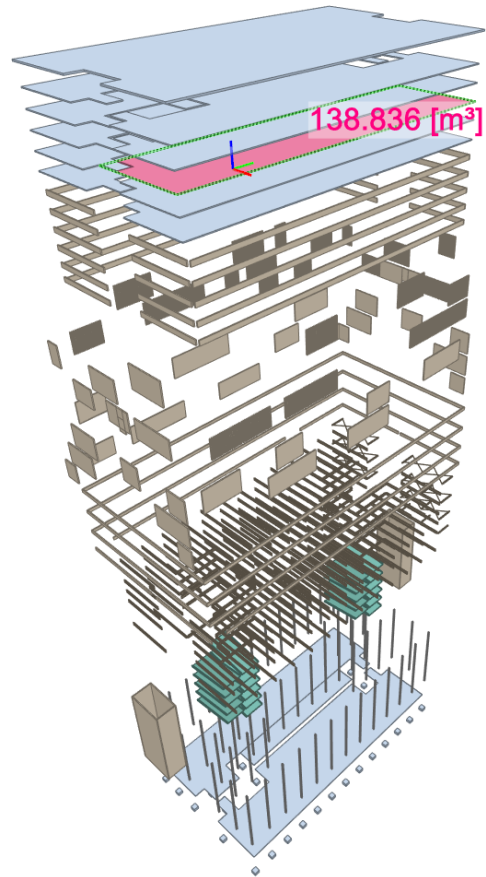
standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Massenermittlung



Die Massenermittlung aller konstruktiven Bauteile erfolgt über ein 3D - Modell, welches die Bauteile an das Kalkulationsprogramm übergibt. Deren Mengen und Massen werden hier mit aktuellen Preisen hinterlegt.

Kennzahlen

	Vollgeschossrampen	Split-Level
Länge	66,30 m	60,60 m
Breite	42,30 m	32,29 m
Höhe	18,00 m	18,00 m
Ebenen	6	6 (12)
Stellplatz	2,50 x 5,00	2,50 x 5,00
Fahrgasse	6,00 m	6,00 m
BGF	2603,55 m²	2037,29 m²
BGF gesamt	15621,30 m²	12223,74 m²
NRF / Ebene	2518,76 m²	1977,97 m²
NRF gesamt	15112,56 m²	11867,82 m²
NUF / Ebene	1135,89 m²	900,28 m²
NUF gesamt	6815,34 m²	5401,68 m²
VF / Ebene	1382,87 m²	1077,69 m²
VF gesamt	8297,22 m²	6466,14 m²
Dachfläche	2518,76 m²	1977,97 m²
Fassadenfläche	3294,00 m²	3654,00 m²
Stellplätze E0 (Mobilitäts-Hub)	42 Stpl.	56 Stpl.
Stellplätze Zweiräder	128 Stk.	80 Stk.
Stellplätze Behindert	6 Stpl.	7 Stpl.
Carsharing	4 Stpl.	2 Stpl.
Ladesäule	20 Stpl.	12 Stpl.
Stellplätze Standardebenen	82 Stpl.	76 Stpl.
Stellplätze gesamt	452 Stpl.	436 Stpl.
Stellplatzquotient	33,43 m²/Stpl.	27,22 m²/Stpl.

Maße

Brutto

Netto

Stellflächen

Fahrgassen, Rampen, Treppen

Stellplätze



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Kostenschätzung nach Losen

LV-Kostenschätzung

Kostenschätzung Parkhaus Split-Level (22017)

Gewerkeschätzung (GWS)

- **Gesamt, Netto:** 10.465.343,65 EUR
- zzgl. MwSt: 1.988.415,29 EUR
- **Gesamt, Brutto:** **12.453.758,94 EUR**

Nr. / OZ	Bezeichnung	Gesamt EUR
01	Parkhaus Split Level	10.465.343,65
	Gesamt (zzgl. MwSt. 19,0%), Brutto:	12.453.758,94
01	Los - Baustelleneinrichtung	951.394,97
02	Los - Erdarbeiten	277.145,00
03	Los - Gründung	204.266,72
04	Los - Entwässerung	70.528,00
05	Los - Aussenanlagen	297.983,50
06	Los - Stahlverbundkonstruktion	2.724.520,50
07	Los - Dach	429.853,00
08	Los - Gründach	226.876,00
09	Los - Fassade	2.142.000,00
10	Los - Treppenhäuser und Nebenräume	834.131,46
11	Los - Malerarbeiten	906.820,50
12	Los - Technische Gebäudeausrüstung	1.154.564,00
13	Los - Parkleittechnik	151.780,00
14	Los - Brand-, Schall- und Blendschutz	93.480,00
15	Los - Sonstige Einrichtungen	-
Gesamtsumme: Kostenschätzung Parkhaus Split-Level		
	Gesamt, Netto:	10.465.343,65 EUR
	zzgl. MwSt:	1.988.415,29 EUR
	<u>Gesamt, Brutto:</u>	<u>12.453.758,94 EUR</u>



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Kosten pro Stellplatz

24.003,08 EUR

Kostenschätzung nach Losen

LV-Kostenschätzung

Kostenschätzung Parkhaus Vollgeschossrampen (22017)

Gewerkeschätzung (GWS)

- Gesamt, Netto:	10.761.081,24 EUR
- zzgl. MwSt:	2.044.605,44 EUR
- <u>Gesamt, Brutto:</u>	<u>12.805.686,68 EUR</u>

Nr. / OZ	Bezeichnung	Gesamt EUR
01	Parkhaus Vollgeschossrampen	10.761.081,24
	Gesamt (zzgl. MwSt. 19,0%), Brutto:	12.805.686,68
01	Los - Baustelleneinrichtung	978.280,20
02	Los - Erdarbeiten	166.271,22
03	Los - Gründung	66.662,89
04	Los - Entwässerung	104.914,00
05	Los - Aussenanlagen	328.847,40
06	Los - Stahlverbundkonstruktion	3.300.594,00
07	Los - Dach	576.855,60
08	Los - Gründach	291.783,00
09	Los - Fassade	1.147.500,00
10	Los - Treppenhäuser und Nebenräume	770.102,95
11	Los - Malerarbeiten	1.675.465,48
12	Los - Technische Gebäudeausrüstung	1.102.012,00
13	Los - Parkleittechnik	153.460,00
14	Los - Brand-, Schall- und Blendschutz	98.332,50
15	Los - Sonstige Einrichtungen	-
Gesamtsumme: Kostenschätzung Parkhaus Vollgeschossrampen		
	Gesamt, Netto:	10.761.081,24 EUR
	zzgl. MwSt:	2.044.605,44 EUR
	<u>Gesamt, Brutto:</u>	<u>12.805.686,68 EUR</u>



Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Kosten pro Stellplatz

23.807,70 EUR



standt
oberhausen

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
F 0208.825 2449
regina.dressler@oberhausen.de



kg5 architekten
Ronsdorfer Str. 74
Haus 17
40233 Düsseldorf
F 0211.984 948 80
www.kg5.de

Stand Februar 2023