

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

1. Rundgang (1004)

**Architekten:**

pan m roman leonhartsberger architekt und stadtplaner, Roman Leonhartsberger, München, Studio Corso, Nicolas Neumann, Giacomo Nüsslein, München

Stadtplaner:

pan m roman leonhartsberger architekt und stadtplaner, Roman Leonhartsberger, München bauchplan).(landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbB, Tobias Baldauf, München

Landschaftsarchitekt:

bauchplan).(landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbB, Tobias Baldauf, München

Verkehrsplaner:

Bernhard Gruppe ZT GmbH, Dirk Kopperschläger, Aalen

Mitarbeiter:

Fernando Nebot Gomez,
Kay Strasser,
Benedict Weiss, Sebastian Jäger

Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau



Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Bahnhof Dachau

Leitidee

Der zwischen neuem Bahnhof und ZOB gelegene Bahnhofplatz Dachau schafft großzügige Bewegungsräume, eine offene Verteilung der Erschließung und klare Orientierbarkeit auf einer Ebene.

Städtebau

Die Situation vor dem Dachauer Bahnhof hatte sich über Jahrzehnte hinweg immer weiter von einem einladenden, hochwertigen Bestandteil des Öffentlichen Raums in Dachau entfernt. Das Projekt hat zum zentralen Ziel, einen funktionalen, wiedererkennbaren Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Identifikationspotential für Dachau zu schaffen. Die beiden Baukörper von Empfangsbau und Busbahnhof gliedern so die Räume entlang der Bahnhof- und Frühlingsstraße klar und ablesbar in Straßenabschnitt und Bahnhofplatz.

Die räumliche Grundidee einer komplett durchgängigen, hierarchiefreien Verkehrsebene schafft Sicherheit und Übersichtlichkeit und generiert einen Platzraum auf dem sich Dachauer und Besucher wieder begegnen können. Diese Fläche ist in der Lage alle Verkehrsströme im verkehrsberuhigten Bereich vor dem Bahnhof zu verhandeln.

Der Empfangsbau erscheint hierbei als klar geschnittener, selbstbewusster und dezidiert öffentlicher Baukörper, der Dienstleistungen, Reisebedarf und Wartehalle in sich vereinigt. Das offene Dach zwischen Empfangsbau und ZOB verbindet die beiden Baukörper wettergeschützt, gibt den Blick auf die Züge frei, bietet Zugang zur Unterführung und wirkt als selbstverständliche Adresse des Bahnhofes.

Die Zusatznutzungen des ZOB reagieren als aufgelockerte Setzung von Einzelhäusern auf die kleinteilige Bebauung entlang der Frühlingsstraße. Sie schweben umgeben von einem grünen Stadtbalkon über dem hellen, nach allen Seiten hin offenen Busbahnhof und sind direkt von der Straße aus zugänglich.

Die Bebauungsvorschläge für das Postareal und das südlich angrenzende Grundstück haben zum Ziel, die Raumgrenzen des Bahnhofplatzes zu stärken und die Nutzungsdichte zu erhöhen. Der dreieckige Bereich neben dem Postgrundstück wird dabei in das Gefüge des Vorplatzes einbezogen und zu einer ruhigen neuen Aufenthaltsfläche.

Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Freiflächenplanung

Durch die Verlegung der Bushaltestellen nach Norden ergibt sich die Möglichkeit den kleinteiligen und bisher ausschließlich als Verkehrsraum genutzten Platz aufzuräumen und funktional, ökologisch, sowie atmosphärisch neu zu ordnen. Der prägende – sich bis zwischen die Gebäude erstreckende – Stadtboden schafft in Verbindung mit den neuen Raumkanten einen repräsentativen und klar definierten zentralen Raum.

Der Platz wird als eigenständiger urbaner Raum wahrnehmbar und bildet ein Komplementär zum kleineren Platz im Osten, der den Auftakt zum Augustenfeld bildet. Die infrastrukturellen Nutzungen fügen sich in die neue Freiraumsequenz ein; Die Bewegungsabläufe werden durch die ruhige, selbstverständlich wirkende Zonierung unterstützt.

Neben der funktionalen Unterteilung wird auch eine atmosphärische Zonierung des Platzes vorgeschlagen, die sowohl auf die Bewegungsströme, als auch auf die klimatischen Bedingungen reagiert. Eine begrünte Pergola dient als wettergeschützter Aufenthaltsbereich an der Schnittstelle zwischen ZOB und Bahnhof. Im Süden wird der Baumbestand erhalten und als Klimafilter für das umliegende Wohnviertel in Szene gesetzt, während ein neuer Baumhain die Kiss & Ride und Taxi-Stellplätze integriert und einen Puffer zur neuen Bebauung bildet. Die offene multifunktionale Fläche wird zudem mit einem schaltbaren Fontänenfeld bespielt. Die ehemalige Unterführung unter der Frühlingsstraße wird für die Unterbringung der Brunnentechnik umfunktioniert.

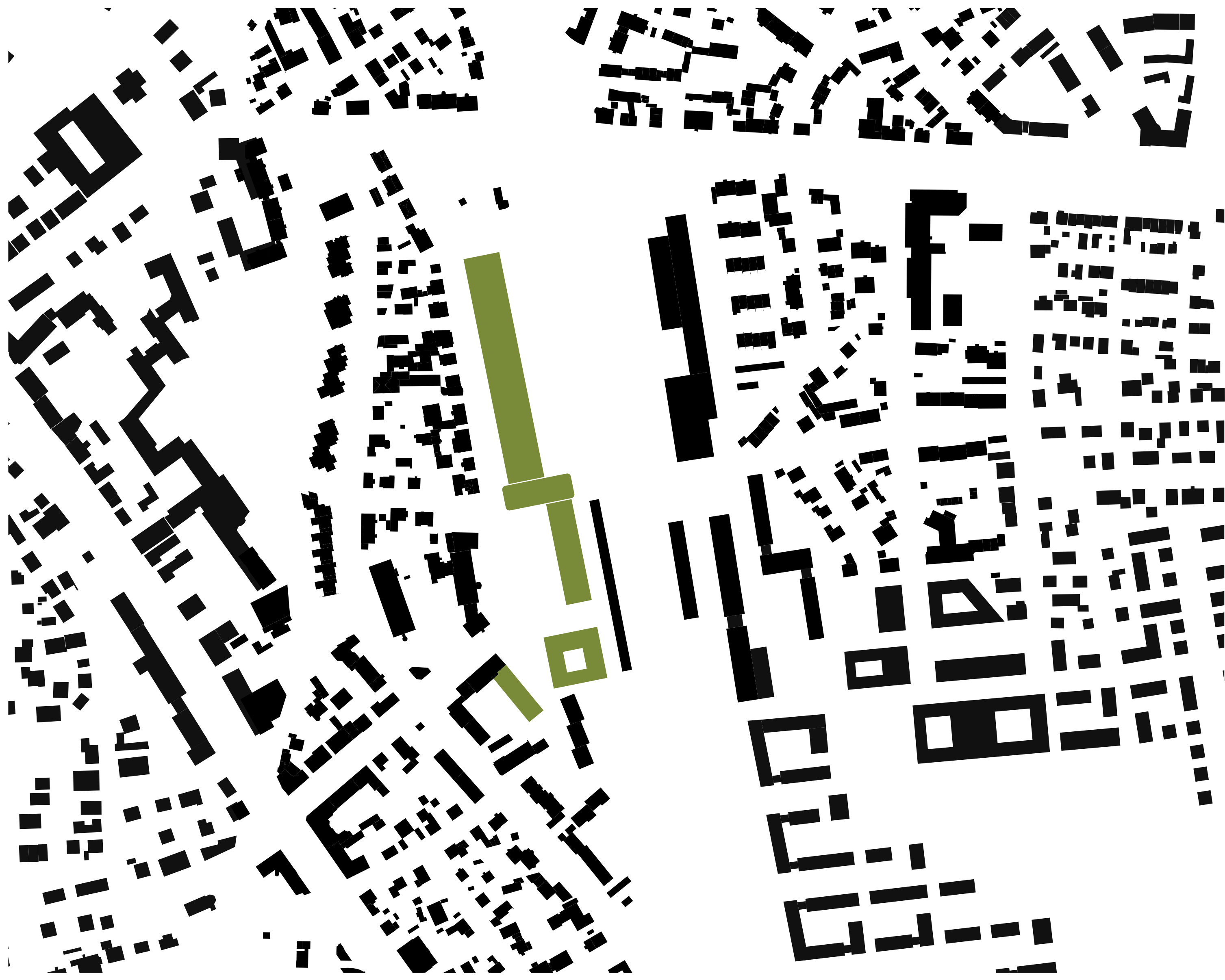
Verkehrsplanung / ZOB

Für den ZOB wurde die Fläche B3 komplett ausgenutzt. Der ZOB beinhaltet 27 Haltepositionen, davon eine direkt an der Frühlingsstraße, welche für Durchmesserlinien und zum reinen Aussteigen vorgesehen ist. Eine zusätzliche Halteposition befindet sich auf der westlichen Seite der Frühlingsstraße ebenfalls für Durchmesserlinien und zum reinen Aussteigen.

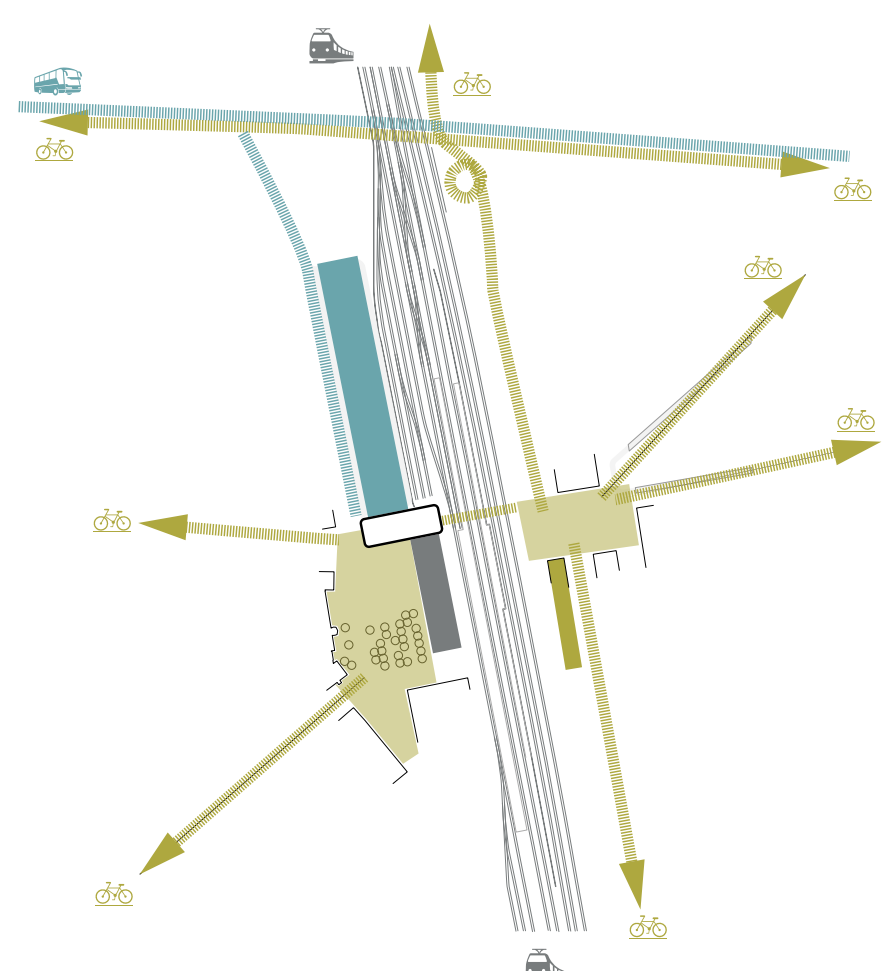
Im ZOB sind 2 längliche gleisparallele Fahrgast-Inseln angeordnet, um welche herum die Haltepositionen der Busse angeordnet sind. 5 Haltepositionen sind für Gelenkbusse (18 m-Busse) vorgesehen.

Der ZOB besitzt eine nördliche und eine südliche Ein- und Ausfahrt, um größtmögliche Flexibilität in Bezug auf die Fahrtrichtungen und Wendemöglichkeiten zu gewährleisten. Zwischen den beiden Fahrgast-Inseln besteht Zweirichtungsverkehr. Östlich der östlichen Fahrgastinsel besteht Einrichtungsverkehr nach Süden.

Die Querungsbereiche zwischen den Fahrgastinseln heben sich in Bezug auf Material und Farbe von der übrigen Fahrbahnfläche ab.



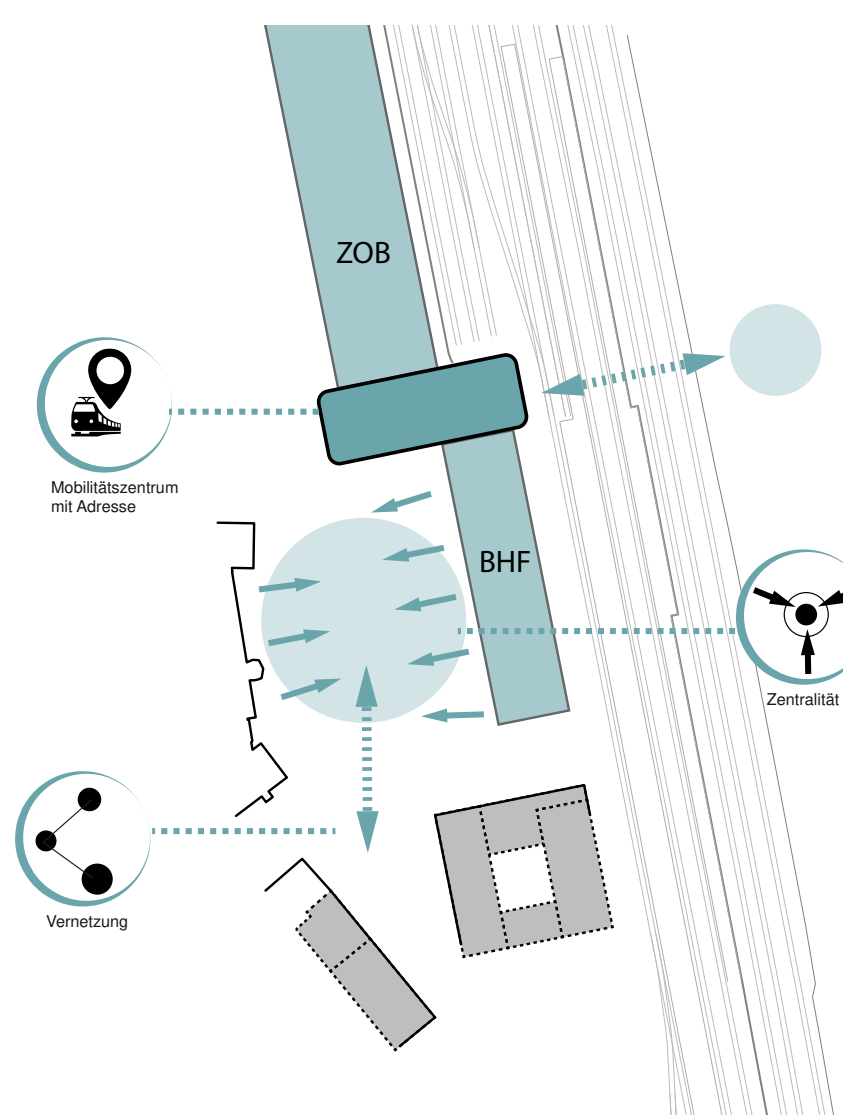
Schwarzplan _M_ 1:2500



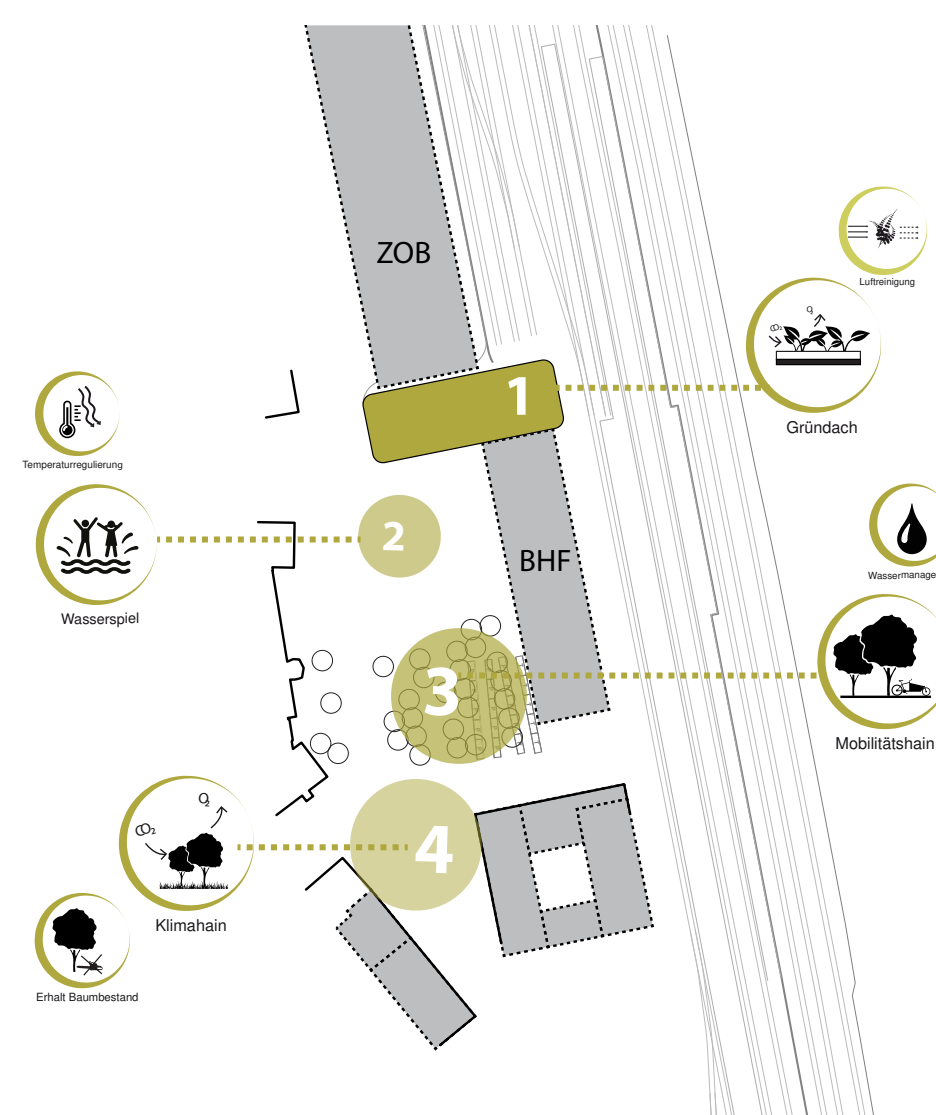
Verkehrsströme Fahrrad - Bus - Bahn



Vis-a-vis der Plätze



Zonierung



Freiflächen



Übersichtsplan _städtebauliche Gesamtidee_ _M_ 1:1000



Perspektive _01_ Blick auf Bahnhofplatz von Süden

Bahnhof Dachau

Leitidee

Der zwischen neuem Bahnhof und ZOB gelegene Bahnhofplatz Dachau schafft großzügige Bewegungsräume, eine offene Verteilung der Erschließung und klare Orientierbarkeit auf einer Ebene.

Städtebau

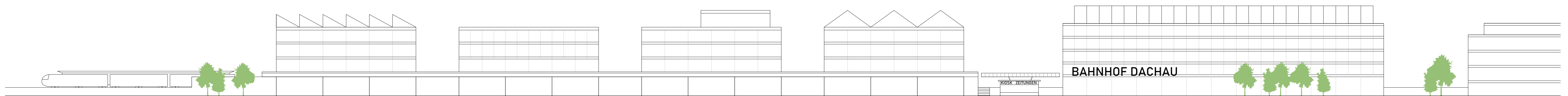
Die Situation vor dem Dachauer Bahnhof hatte sich über Jahrzehnte hinweg immer weiter von einem einladenden, hochwertigen Bestandteil des Öffentlichen Raums in Dachau entfernt. Das Projekt hat zum zentralen Ziel, einen funktionalen, wiedererkennbaren Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Identifikationspotential für Dachau zu schaffen. Die beiden Baukörper von Empfangsbau und Busbahnhof gliedern so die Räume entlang der Bahnhof- und Frühlingsstraße klar und ablesbar in Straßenabschnitt und Bahnhofplatz.

Die räumliche Grundidee einer komplett durchgängigen, hierarchiefreien Verkehrsebene schafft Sicherheit und Übersichtlichkeit und generiert einen Platzraum auf dem sich Dachauer und

Besucher wieder begegnen können. Diese Fläche ist in der Lage alle Verkehrsströme im verkehrsberuhigten Bereich vor dem Bahnhof zu verhandeln. Der Empfangsbau erscheint hierbei als klar geschnittener, selbstbewusster und dezidiert öffentlicher Baukörper, der Dienstleistungen, Reisebedarf und Wartehalle in sich vereint. Das offene Dach zwischen Empfangsbau und ZOB verbindet die beiden Baukörper wettergeschützt, gibt den Blick auf die Züge frei, bietet Zugang zur Unterführung und wirkt als selbstverständliche Adresse des Bahnhofes.

Die Zusatznutzungen des ZOB reagieren als aufgelockerte Setzung von Einzelhäusern auf die kleinteilige Bebauung entlang der Frühlingsstraße. Sie schweben umgeben von einem grünen Stadtbalkon über dem hellen, nach allen Seiten hin offenen Busbahnhof und sind direkt von der Straße aus zugänglich.

Die Bebauungsvorschläge für das Postareal und das südlich angrenzende Grundstück haben zum Ziel, die Raumgrenzen des Bahnhofplatzes zu stärken und die Nutzungsdichte zu erhöhen. Der dreieckige Bereich neben dem Postgrundstück wird dabei in das Gefüge des Vorplatzes einbezogen und zu einer ruhigen neuen Aufenthaltsfläche.



Ansicht West _M_ 1:500



Lageplan _ M _ 1:500 _ Darstellung ZOB, Unterführung, Erdgeschoss Bahnhof





Grundriss Untergeschoss _ M _ 1:500 _ Darstellung Unterführung, Tiefgarage



Grundriss Regelgeschoss _ M _ 1:500

Grundriss Dachgeschoss Bahnhof _ M _ 1:500



Perspektive _ 02 _ Blick entlang des ZOB von Norden

Freiflächenplanung

Durch die Verlegung der Bushaltestellen nach Norden ergibt sich die Möglichkeit den kleinteiligen und bisher ausschließlich als Verkehrsraum genutzten Platz aufzuräumen und funktional, ökologisch, sowie atmosphärisch neu zu ordnen. Der prägende – sich bis zwischen die Gebäude erstreckende – Stadtboden schafft in Verbindung mit den neuen Raumkanten einen repräsentativen und klar definierten zentralen Raum.

Der Platz wird als eigenständiger urbaner Raum wahrnehmbar und bildet ein Komplementär zum kleineren Platz im Osten, der den Auftakt zum Augustenfeld bildet. Die infrastrukturellen Nutzungen fügen sich in die neue Freiraumsequenz ein; Die Bewegungsabläufe werden durch die ruhige, selbstverständlich wirkende Zonierung unterstützt.

Neben der funktionalen Unterteilung wird auch eine atmosphärische Zonierung des Platzes vorgeschlagen, die sowohl auf die Bewegungsströme, als auch auf die klimatischen Bedingungen reagiert. Eine begrünte Pergola dient als wettergeschützter Aufenthaltsbereich an der Schnittstelle zwischen ZOB und Bahnhof. Im Süden wird der Baumbestand erhalten und als Klimafilter für das umliegende Wohnviertel in Szene gesetzt, während ein neuer Baumhain die Kiss&Ride und Taxi-Stellplätze integriert und einen Puffer zur neuen Bebauung bildet. Die offene multifunktionale Fläche wird zudem mit einem schaltbaren Fontänenfeld bespielt. Die ehemalige Unterführung unter der Frühlingsstraße wird für die Unterbringung der Brunnentechnik umfunktioniert.

Verkehrsplanung / ZOB

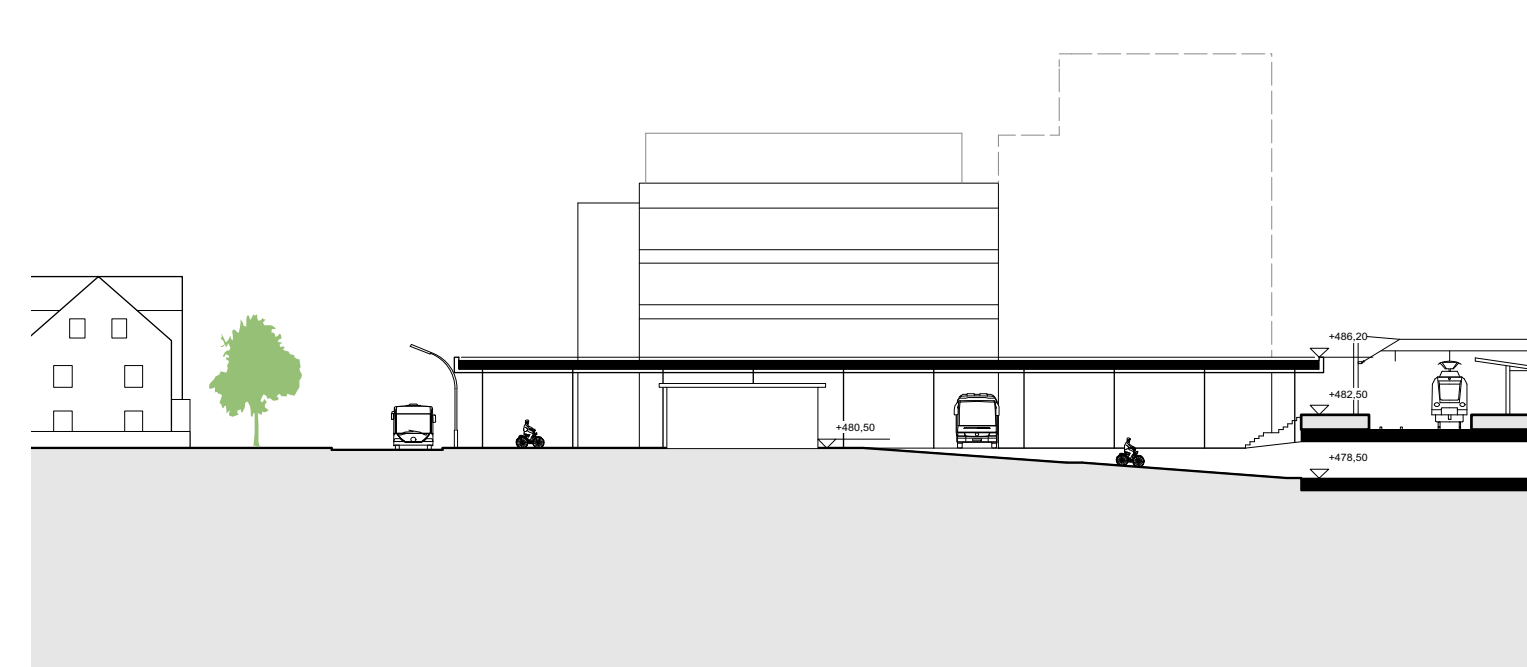
Für den ZOB wurde die Fläche B3 komplett ausgenutzt. Der ZOB beinhaltet 27 Haltepositionen, davon eine direkt an der Frühlingsstraße, welche für Durchmesserlinien und zum reinen Aussteigen vorgesehen ist. Eine zusätzliche Halteposition befindet sich auf der westlichen Seite der Frühlingsstraße ebenfalls für Durchmesserlinien und zum reinen Aussteigen.

Im ZOB sind 2 längliche gleisparallele Fahrgast-Inseln angeordnet, um welche herum die Haltepositionen der Busse angeordnet sind. 5 Haltepositionen sind für Gelenkbusse (18 m-Busse) vorgesehen.

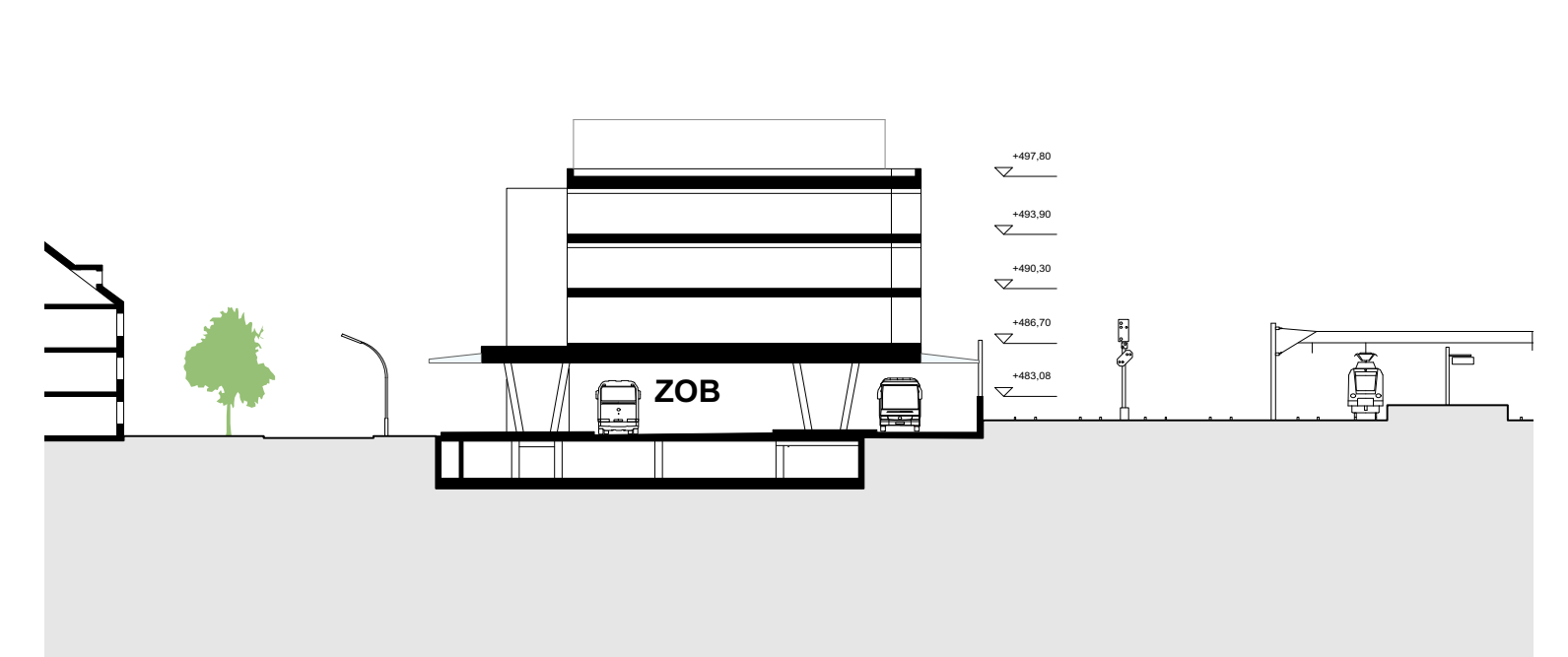
Der ZOB besitzt eine nördliche und eine südliche Ein- und Ausfahrt, um größtmögliche Flexibilität in Bezug auf die Fahrrichtungen und Wendemöglichkeiten zu gewährleisten. Zwischen den beiden Fahrgast-Inseln besteht Zweirichtungsverkehr. Östlich der östlichen Fahrgastinsel besteht Einrichtungsverkehr nach Süden. Die Querungsbereiche zwischen den Fahrgastinseln heben sich in Bezug auf Material und Farbe von der übrigen Fahrbahnfläche ab.



Schnitt 01 _ Bahnhofplatz, Bahnhof _ M _ 1:500



Schnitt 02 _ Unterführung _ M _ 1:500



Schnitt 03 _ ZOB _ M _ 1:500



