

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

2. Rundgang (1005)

**Architekten:**

FRICK KRÜGER NUSSER PLAN2 GmbH Architekten Generalplaner, Axel Krüger,
Markus Frick, Michael Nusser, München
GERMAN DELLER Büro für Architektur und Städtebau, German Deller, Dachau

Stadtplaner:

Emil Kath, Dachau

Landschaftsarchitekten:

Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, Rainer Schmidt, München

Verkehrsplaner:

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH, Benedikt Bracher, Haar

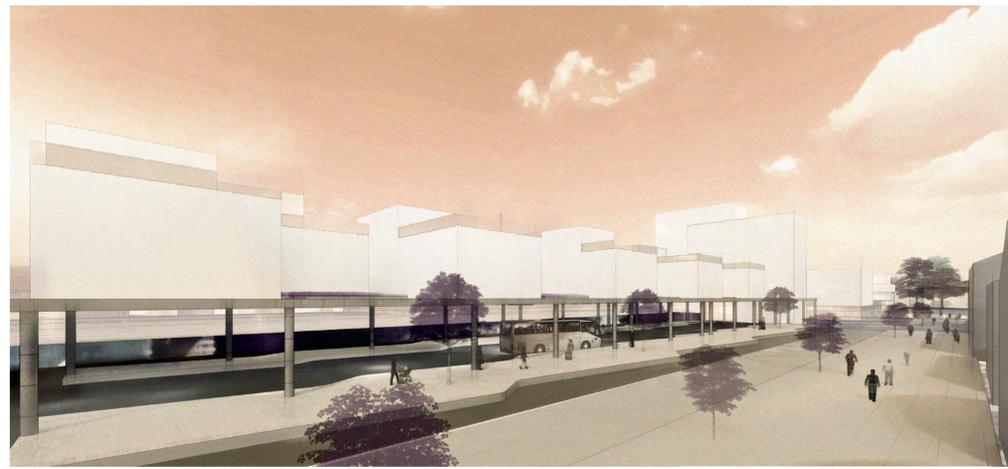
Mitarbeiter*innen:

Martin Westphal, Stephanie Gackstatter, Dierk Brandt,
Carolin Döllinger, Stefan Deller,
Sibel Aydogdu,
Mona Deng,
Tobias Eckmaier,
Jana Liszweski





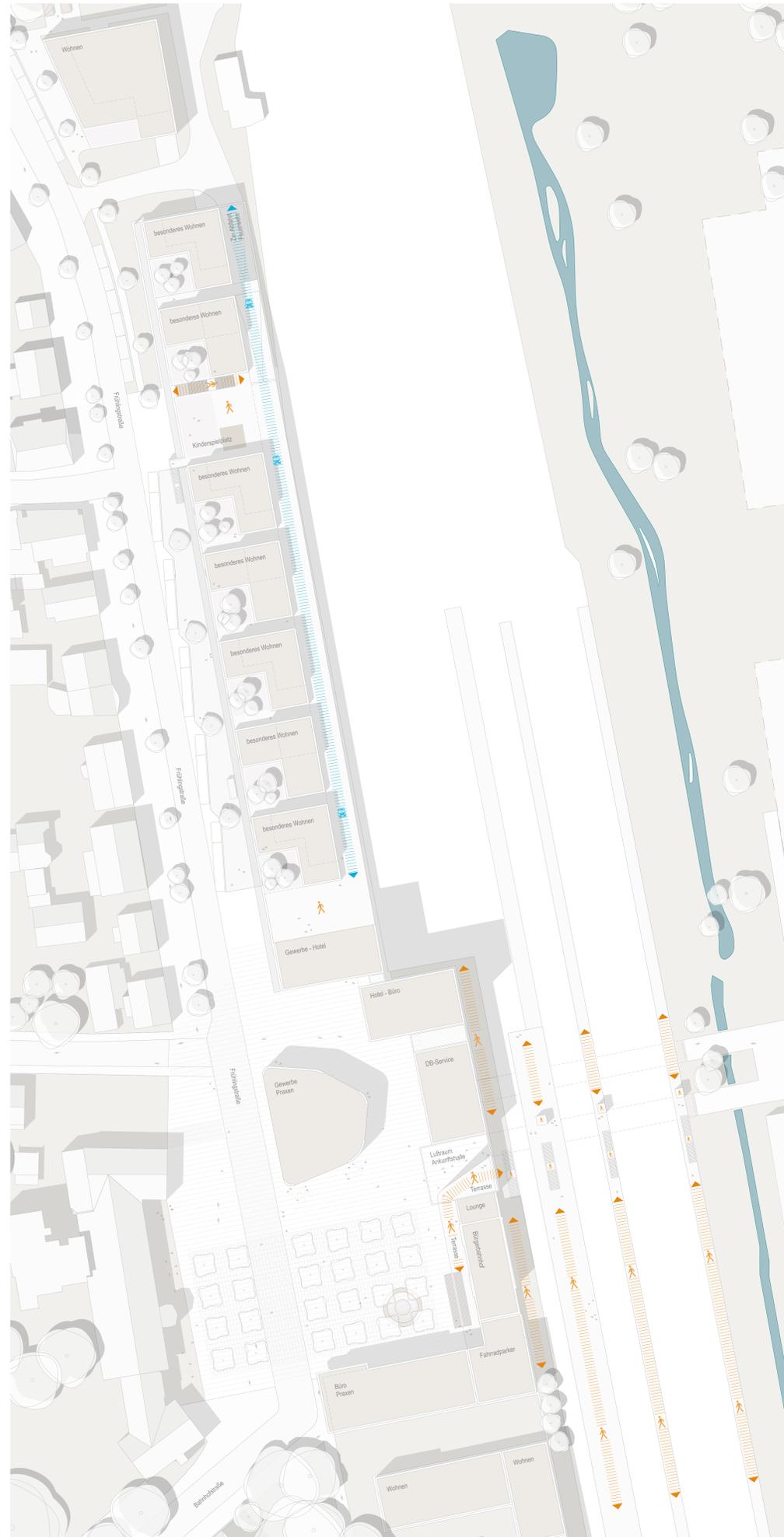
Bahnhofplatz



Busbahnhof



Lageplan UG M 1:500



Lageplan 1.OG M 1:500



Schnitt M 1:500

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Städtebauliche Leitidee des Bahnhofs und Bahnhofsumfelds in Dachau

Mit dem städtebaulichen Entwurf wird ein attraktiver zentraler Anknüpfungsort in der Stadt geschaffen, der auch der überproportionalen Frequenz an internationalen Besuchern in Dachau Rechnung trägt. Es erfolgt eine Zonierung des Platzes durch einen baukörperlichen Solitär vis-à-vis des Bahn-Zuganges, nordseitig in einen "Bewegungsplatz" als attraktiver Auftakt für eine leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe für den Umweltverbund, südseitig in ein neues lebendiges Quartierszentrum im Bahnhofsumfeld.

Trotz eines Maßes der Bebauung, welches eine urbane Dichte widerspiegelt, gelingt eine maßstäbliche Gebäudestruktur, welche sich an die z.B. im Verlauf der Frühlingstraße eher kleinteilige Umgebung anpasst und großformatige, hohe Baukörper an bahnseitigen Lagen schafft, die hierfür prädestiniert sind.

Das neue Quartierszentrum erhält seine städtebauliche Fassung und sein Gesicht einerseits durch die neuen Bebauungsstrukturen, zugleich durch das historische Bahnhofsgelände aus dem 19. Jhd. Als wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes wird dieses als bedeutendes Identifikationsmerkmal erhalten und revitalisiert. Die Einbindung des künftig sozio-kulturell genutzten "Bürgerbahnhofs" in das städtebauliche Gesamtkonzept trägt auch deutlich zur Erhöhung der Akzeptanz für das Gesamtprojekt bei den Dachauer Bürgerinnen und Bürgern bei (siehe auch Votum aus der Bürgerbeteiligung, 2017).

Zentrales Element der zukunftsorientierten "Mobilitätsdrehscheibe" bildet der neue nördlich des S-Bahn-Zuganges liegende Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB), in dem 26 sägezahnartig angeordnete Bus-Haltestellen in 4 Reihen dafür sorgen, dass die entfernteste Haltestelle lediglich ca. 150m vom S-Bahn-Ausgang entfernt liegt. Um die Attraktivität für die Busfahrgäste zu steigern, erfolgt die Wegeführung der Reisendenströme über ein neues ZOB-Empfangsgebäude, in dem eine entsprechende Infrastruktur für wartende und umsteigende Reisende angeboten wird.

Das Verkehrs-Konzept bringt eine deutliche Verbesserung der Situation für die Fußgänger, welche von der S-Bahn-Haltestelle kommen oder die Bahn-Linie unterqueren, indem die Unterführung begründet und verkürzt wird. An der Nahtstelle zum Platz wird ein ganz neuer qualitätsvoller Anknüpfungsort geschaffen, in dem die trichterförmige Erweiterung des Ganges unter einer großzügigen quadratischen Glashallenüberdachung mündet, in der bereits die ersten kleinformigen Geschäfte für den Reisebedarf angeordnet sind.

Gänzlich neu geordnet wird die Verkehrsführung für die Radfahrer, welche eine geradlinige eigene Unterführung unter der Bahntrasse bekommen oder die Bahn-Linie unterqueren, indem die Unterführung begründet und verkürzt wird. An der Nahtstelle zum Platz wird ein ganz neuer qualitätsvoller Anknüpfungsort geschaffen, in dem die trichterförmige Erweiterung des Ganges unter einer großzügigen quadratischen Glashallenüberdachung mündet, in der bereits die ersten kleinformigen Geschäfte für den Reisebedarf angeordnet sind.

Die Realisierung der einzelnen Bereiche A, B1, B2, B3 kann unabhängig voneinander in Bauabschnitten erfolgen, ohne das städtebauliche Konzept in seiner Funktionsfähigkeit zu beeinträchtigen.

Nutzungskonzept für die Flächen B2, B3, A, B1

Fläche B2

Erhalt und Sanierung des alten Bahnhofsgeländes mit vorgelagerter Terrasse, öffentliche sozio-kulturelle Nutzungen (z.B. VHS, Bücherei, Veranstaltungsräume); „Neue Empfangshalle“ als gläserner Anbau für Bahnhofs-affine Nutzungen wie Warten, Touristeninfo, Eindecken mit Reisebedarf etc.;

Im EG, in der Empfangshalle und zum Bahnhofsvorplatz: kleinflächige Schalter für Touristeninfo, Ladengeschäfte, Kiosk, Bäckerei (eingeschränkte Raumhöhe durch vorgegeben Terrassenhöhe vor historischem Bahnhofsgelände);

Im EG der benachbarten Gebäude entlang der Bahntrasse: Ladengeschäfte, öffentliche WC-Anlage, 2-geschossiges Fahrrad-Parkhaus mit 1000 Stellplätzen und Fahrradstation (Reparatur, Verleih, Service, etc.), bahnhofsnahe Dienstleistungen; In den Obergeschossen II-X Beherbergungsgewerbe, Büro, Praxen, Co-working, Freizeiteinrichtungen;

2 Gebäude auf dem Bahnhofsvorplatz (IV Geschosse) mit Schwerpunkt Gastronomie, Ladengeschäfte, Lebensmittel-Einzelhandel, Praxen, publikumsnahen Dienstleistungen;

Alle Gebäude im Bereich B2 sind vom Platz aus zugänglich; Liefer- und Ladeverkehr, Nothfahrzeuge erfolgen über den Bahnhofsvorplatz (vgl. Praxis in Fußgängerzonen);

An der „begrünten“ Frühlingstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatz sind 15 Kiss & Ride-Plätze und 5 Taxi-Plätze situiert; der gegenüberliegende Platzbereich (Westen) wird dadurch vergrößert und aufgewertet.

Fläche B3

Neues „ZOB-Empfangsgebäude“ (VIII Geschosse) mit repräsentativem Eingang vom Bahnhofsvorplatz, Nutzungen: Empfangshalle im EG mit Reisebedarf/ -information, publikumsnahe Dienstleistung, etc.; in den Obergeschossen Hotel, Boardinghaus, Büro, Verwaltung, Bediensteten-Wohnen;

ZOB entlang Frühlingstraße mit 26 Haltestellen, davon 21 überdacht und 5 Haltestellen direkt an der Frühlingstraße; Ein- und Ausfahrt in beiden Richtungen über Frühlingstraße;

Bebauung (II-III Geschosse, Besonderes Wohnen, Büros, Dienstleistung) auf dem Deckel des ZOB (26 m breit, 110m lang), Erschließung über Rampe von Norden, Fahweg (6m breit) entlang der Schallschutzmauer für Anlieferung und Nothfahrzeuge, mit Wendemöglichkeit;

Nördlich ZOB auf Fläche B3 zusätzliches Wohngebäude (II-VI Geschosse);

Tiefgarage für Nutzungen Flächen B2 und B3 unter ZOB mit 110 PKW-Stellplätzen (ca. 3.500 qm), Ein- und Ausfahrt von Norden; Erweiterung TG unter ZOB mit ca. 1400 qm ist möglich (zusätzliche Nutzungen, wie Lager, „Keller“, Übungsräume, ...)

Fläche B1 (Postgelände)

Nachverdichtung durch Wohngebäude (III Geschosse, TG), Zufahrt zu Gebäuden und TG von Augustenfelder Straße; notwendige Flächen für Entsorgung, oberirdische Fahrrad-Abstellplätze, etc. auf dem Grundstück.

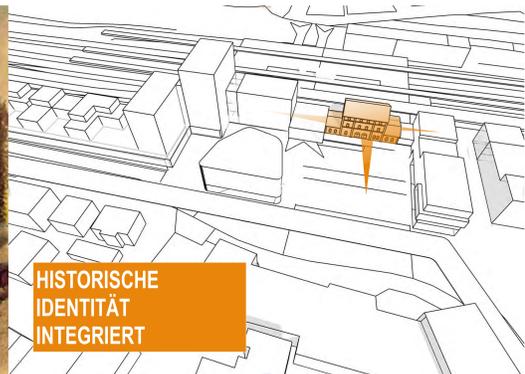
Fläche A1 (Privates Grundstück)

Bebauung: Wohngebäude (II-IV Geschosse, TG); Zufahrt zu Gebäuden und TG von Augustenfelder Straße; notwendige Flächen für Entsorgung, oberirdische Fahrrad-Abstellplätze, etc. auf dem Grundstück.

EG öffentliches Fahrradparken für die geforderten 198 Stellplätze.



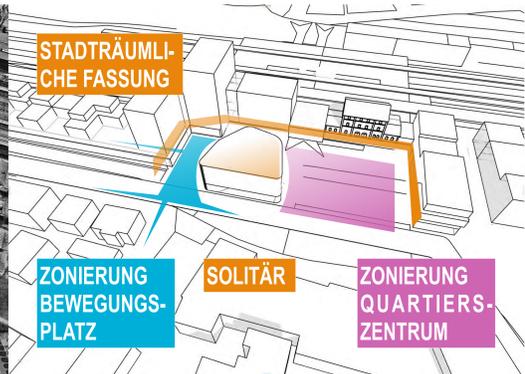
IDENTITÄT, EHM. BAHNHOFGEBAUDE IST ERHALTENS WERT



HISTORISCHE IDENTITÄT INTEGRIERT



PLATZ NICHT GEFASST / UNSTRUKTURIERT



STADTRÄUMLICHE FASSUNG

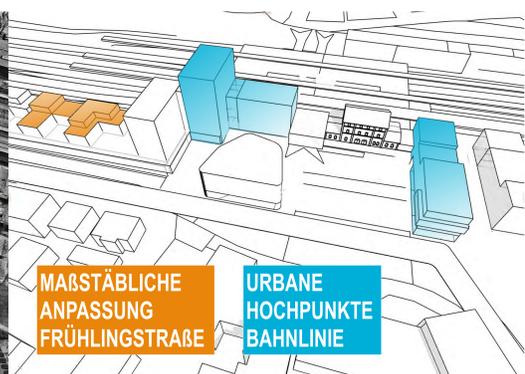
ZONIERUNG BEWEGUNGS-PLATZ

SOLITÄR

ZONIERUNG QUARTIERS-ZENTRUM



INHOMOGENE, Z.T. KLEINTEILIGE BEBAUUNGSSTRUKTUR



MAßSTÄBLICHE ANPASSUNG FRÜHLINGSTRASSE

URBANE HOCHPUNKTE BAHNLINIE



Dachausicht M 1:1000

Außenanlagen

Die Konzeption dient der Unterstützung gesamtstädtischer und großräumlich relevanter Freiraumqualitäten der Stadt Dachau, sowie der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds und einer qualitativ hochwertigen Nachnutzung des gesamten Gebietes entlang der Bahnlinie. Das Gelände findet sich in einem durch Wohnungsbau geprägten Teil wieder und wird durch die Bahn-Strecke flankiert. Das raumbildende Angebot zur Identifizierung mit diesem neuen zentralen Fleck der Stadt Dachau beruht auf der markanten städtebaulichen Setzung der Gebäude und ergibt ein ausgewogenes Bild, das den Ort eindeutig lesbar macht.

Die Gestaltung des zentralen Platzes versteht sich als eine raumprägende Gestaltung, die als repräsentativer Ort zum Ankommen, attraktiver Raum zum Verweilen und Verbindungsraum gelten soll. Die im strengen Raster gesetzten Bäume markieren eine klar und gut lesbare, raumbildende Fläche und unterstützen so den eingelassenen Belagsteppich, der sich zudem durch die Erweiterung auf die andere Straßenseite, als Knotenpunkt des gesamten Bahnhofs-Vorfelds, sieht. Das Blätterdach erzeugt eine charakteristische Atmosphäre, die in diesem Maße ein einzigartiges Zeichen für das Gelände setzt. Am Rande der Platzfläche findet sich als besonderes Pendant zum an den Platz angrenzenden Gebäude-Hochpunkt ein Wasserspiel wieder, dass nicht nur als eindeutiger Blickfang fungiert, es verleiht dem Gelände zudem einen eigenen Charakter. Die dadurch erzeugten Wassergeräusche strahlen eine charakteristische Atmosphäre aus, die den gesamten Platz belebt. Der Platz soll nicht nur als Entree zum Bahnhof dienen. Er soll im gleichen Zuge als neuer zentraler Treffpunkt im städtischen Raum Dachaus ein klares Statement für die Zukunft setzen.



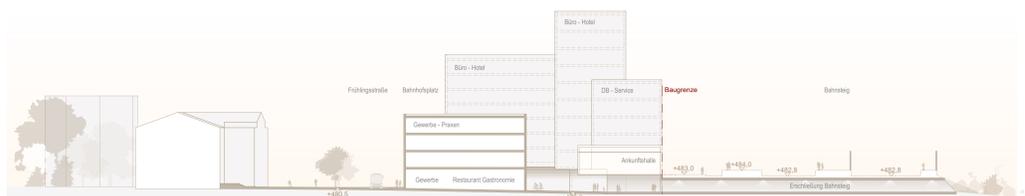
Schwarzplan M 1:2500



Platzgestaltung EG M 1:1000



Schnitt M 1:500



Schnitt M 1:500

Städtebauliche Leitidee des Bahnhofs und Bahnhofsumfelds in Dachau

Mit dem städtebaulichen Entwurf wird ein attraktiver zentraler Ankunftsort in der Stadt geschaffen, der auch der überproportionalen Frequenz an internationalen Besuchern in Dachau Rechnung trägt.

Es erfolgt eine Zonierung des Platzes durch einen baukörperlichen Solitär vis-à-vis des Bahn-Zuganges, nordseitig in einen "Bewegungsplatz" als attraktiver Auftakt für eine leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe für den Umweltverbund, südseitig in ein neues lebendiges Quartierszentrum im Bahnhofsumfeld.

Trotz eines Maßes der Bebauung, welches eine urbane Dichte widerspiegelt, gelingt eine maßstäbliche Gebäudestruktur, welche sich an die z.B. im Verlauf der Frühlingstraße eher kleinteilige Umgebung anpasst und großformatige, hohe Baukörper an bahnseitigen Lagen schafft, die hierfür prädestiniert sind.

Das neue Quartierszentrum erhält seine städtebauliche Fassung und sein Gesicht einerseits durch die neuen Bebauungsstrukturen, zugleich durch das historische Bahnhofsgebäude aus dem 19. Jhd. Als wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes wird dieses als bedeutendes Identifikationsmerkmal erhalten und revitalisiert. Die Einbindung des künftig sozio-kulturell genutzten "Bürgerbahnhofs" in das städtebauliche Gesamtkonzept trägt auch deutlich zur Erhöhung der Akzeptanz für das Gesamtprojekt bei den Dachauer Bürgerinnen und Bürgern bei (siehe auch Votum aus der Bürgerbeteiligung, 2017).

Zentrales Element der zukunftsorientierten „Mobilitätsdrehscheibe“ bildet der neue nördlich des S-Bahn-Zuganges liegende Zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB), in dem 26 sägezahnartig angeordnete Bus-Haltestellen in 4 Reihen dafür sorgen, dass die entfernteste Haltestelle lediglich ca. 150m vom S-Bahn-Ausgang entfernt liegt.

Um die Attraktivität für die Busfahrgäste zu steigern, erfolgt die Wegführung der Reisendenströme über ein neues ZOB- Empfangsgebäude, in dem eine entsprechende Infrastruktur für wartende und umsteigende Reisende angeboten wird.

Das Verkehrs-Konzept bringt eine deutliche Verbesserung der Situation für die Fußgänger, welche von der S-Bahn-Haltestelle kommen oder die Bahn-Linie unterqueren, indem die Unterführung begradigt und verkürzt wird. An der Nahtstelle zum Platz wird ein ganz neuer qualitätsvoller Ankunftsort geschaffen, in dem die trichterförmige Erweiterung des Ganges unter einer großzügigen quadratischen Glashallenüberdachung mündet, in der bereits die ersten kleinformatigen Geschäfte für den Reisebedarf angeordnet sind.

Gänzlich neu geordnet wird die Verkehrsführung für die Radfahrer, welche eine geradlinige eigene Unterführung unter der Bahntrasse erhalten. Diese ist an der richtigen Stelle, in Fortführung der Verbindung zur Dachauer Altstadt/ Schloss, vorgesehen. Künftig werden die Radfahrer gleichberechtigt zu den Autofahrern die Frühlingstraße ausschließlich ebenerdig überqueren, d.h. die bestehende Unterführung als virulenter Angstraum entfällt.

Die Realisierung der einzelnen Bereiche A, B1, B2, B3 kann unabhängig voneinander in Bauabschnitten erfolgen, ohne das städtebauliche Konzept in seiner Funktionsfähigkeit zu beeinträchtigen.

Nutzungskonzept für die Flächen B2, B3, A, B1

Fläche B2

Erhalt und Sanierung des alten Bahnhofsgebäudes mit vorgelagerter Terrasse, öffentliche sozio-kulturelle Nutzungen (z.B. VHS, Bücherei, Veranstaltungsräume); „Neue Empfangshalle“ als gläserner Anbau für Bahnhofs-affine Nutzungen wie Warten, Touristeninfo, Eindecken mit Reisebedarf etc.);

Im EG, in der Empfangshalle und zum Bahnhofsvorplatz: kleinflächige Schalter für Touristeninfo, Ladengeschäfte, Kiosk, Bäckerei (eingeschränkte Raumhöhe durch vorgegebene Terrassenhöhe vor historischem Bahnhofsgebäude);

Im EG der benachbarten Gebäude entlang der Bahntrasse: Ladengeschäfte, öffentliche WC-Anlage, 2-geschossiges Fahrrad-Parkhaus mit 1000 Stellplätzen und Fahrradstation (Reparatur, Verleih, Service, etc.), bahnhofsnahe Dienstleistungen;

In den Obergeschossen II-X Beherbergungsgewerbe, Büro, Praxen, Co-working, Freizeiteinrichtungen;

2 Gebäude auf dem Bahnhofsvorplatz (IV Geschosse) mit Schwerpunkt Gastronomie, Ladengeschäfte, Lebensmittel-Einzelhandel, Praxen, publikumsnahen Dienstleistungen;

Alle Gebäude im Bereich B2 sind vom Platz aus zugänglich; Liefer- und Ladeverkehr, Notfahrzeuge erfolgen über den Bahnhofsvorplatz (vgl. Praxis in Fußgängerzonen);

An der „begradigten“ Frühlingstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatz sind 15 Kiss & Ride-Plätze und 5 Taxi-Plätze situiert; der gegenüberliegende Platzbereich (Westen) wird dadurch vergrößert und aufgewertet.

Fläche B3

Neues „ZOB-Empfangsgebäude (VIII Geschosse) mit repräsentativem Eingang vom Bahnhofsvorplatz, Nutzungen: Empfangshalle im EG mit Reisebedarf/ -information, publikumsnahe Dienstleistung, etc.; in den Obergeschossen Hotel, Boardinghaus, Büro, Verwaltung, Bediensteten-Wohnen;

ZOB entlang Frühlingstraße mit 26 Haltestellen, davon 21 überdacht und 5 Haltestellen direkt an der Frühlingstraße; Ein- und Ausfahrt in beiden Richtungen über Frühlingstraße; Bebauung (II-III Geschosse, Besonderes Wohnen, Büros, Dienstleistung) auf dem Deckel des ZOB (26 m breit, 110m lang), Erschließung über Rampe von Norden, Fahrweg (6m breit) entlang der Schallschutzmauer für Anlieferung und Notfahrzeuge, mit Wendemöglichkeit;

Nördlich ZOB auf Fläche B3 zusätzliches Wohngebäude (II-VI Geschosse);

Tiefgarage für Nutzungen Flächen B2 und B3 unter ZOB mit 110 PKW-Stellplätzen (ca. 3.500 qm), Ein- und Ausfahrt von Norden; Erweiterung TG unter ZOB mit ca. 1400 qm ist möglich (zusätzliche Nutzungen, wie Lager, „Keller“, Übungsräume, ...)

Fläche B1 (Postgelände)

Nachverdichtung durch Wohngebäude (III Geschosse, TG), Zufahrt zu Gebäuden und TG von Augustenfelder Straße; notwendige Flächen für Entsorgung, oberirdische Fahrrad-Abstellplätze, etc. auf dem Grundstück.

Fläche A1 (Privates Grundstück)

Bebauung:

Wohngebäude (II-IV Geschosse, TG); Zufahrt zu Gebäuden und TG von Augustenfelder Straße; notwendige Flächen für Entsorgung, oberirdische Fahrrad-Abstellplätze, etc. auf dem Grundstück. EG öffentliches Fahrradparken für die geforderten 198 Stellplätze.

Außenanlagen

Die Konzeption dient der Unterstützung gesamtstädtischer und großräumlich relevanter Freiraumqualitäten der Stadt Dachau, sowie der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds und einer qualitativ hochwertigen Nachnutzung des gesamten Gebietes entlang der Bahnlinie. Das Gelände findet sich in einem durch Wohnungsbau geprägten Teil wieder und wird durch die Bahn-Strecke flankiert. Das raumbildende Angebot zur Identifizierung mit diesem neuen zentralen Fleck der Stadt Dachau beruht auf der markanten städtebaulichen Setzung der Gebäude und ergibt ein ausgewogenes Bild, das den Ort eindeutig lesbar macht.

Die Gestaltung des zentralen Platzes versteht sich als eine raumprägende Gestaltung, die als repräsentativer Ort zum Ankommen, attraktiver Raum zum Verweilen und Verbindungsraum gelten soll. Die im strengen Raster gesetzten Bäume markieren eine klar und gut lesbare, raumbildende Fläche und unterstützen so den eingelassenen Belagsteppich, der sich zudem durch die Erweiterung auf die andere Straßenseite, als Knotenpunkt des gesamten Bahnhofs-Vorfelds, sieht. Das Blätterdach erzeugt eine charakteristische Atmosphäre, die in diesem Maße ein einzigartiges Zeichen für das Gelände setzt. Am Rande der Platzfläche findet sich als besonderes Pendant zum an den Platz angrenzenden Gebäude-Hochpunkt ein Wasserspiel wieder, dass nicht nur als eindeutiger Blickfang fungiert, es verleiht dem Gelände zudem einen eigenen Charakter. Die dadurch erzeugten Wassergeräusche strahlen eine charakteristische Atmosphäre aus, die den gesamten Platz belebt. Der Platz soll nicht nur als Entree zum Bahnhof dienen. Er soll im gleichen Zuge als neuer zentraler Treffpunkt im städtischen Raum Dachaus ein klares Statement für die Zukunft setzen.



