

# Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

## 2. Rundgang (1008)

**Architekten:**

Auer Weber Assoziierte GmbH, Moritz Auer, Philipp Auer, Stephan Suxdorf, München

**Stadtplanerin:**

grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbh, Doris Grabner, Freising

**Landschaftsarchitekt:**

grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbh, Jürgen Huber, Freising

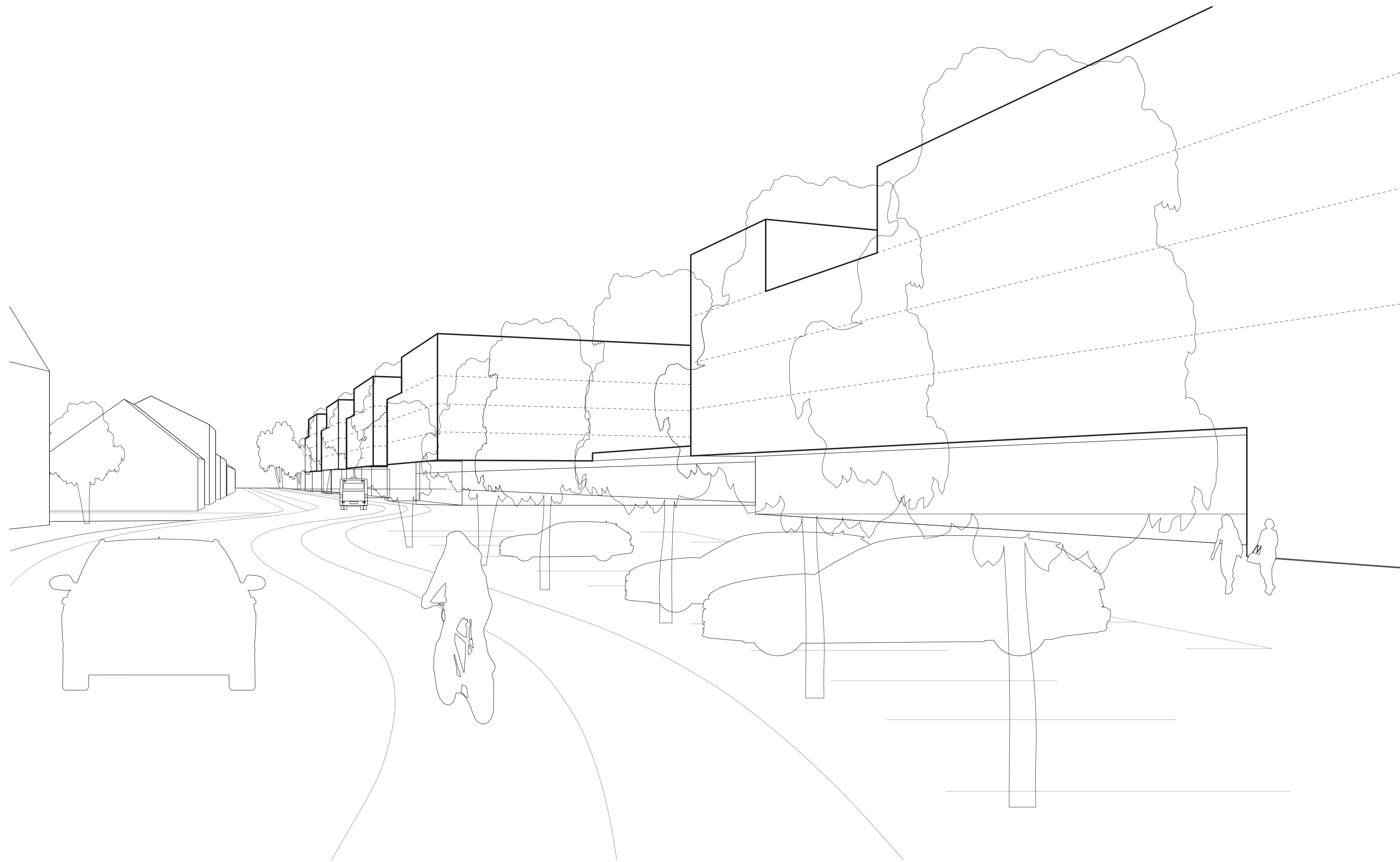
**Verkehrsplaner:**

PSLV Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH, Alexander Süßmuth, München

**Mitarbeiter\*innen:**

Léonie Köhler, Siliang Yu, Laura Back, Constantin Schindler,  
Leonhard Thumann,  
Ivan Selednikov





Bahnhofsvorplatz

**Städtebaulich architektonischer Ansatz**

Für die Setzung der neuen Bauvolumina entlang der Frühlingstraße und im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind für uns die folgenden Gesichtspunkte ausschlaggebend:

1. Städtebaulich überzeugende Anordnung der Baumassen, insbesondere der räumliche Dialog zwischen den Neubauvolumina des Empfangsgebäudes und des Zentralen Omnibusbahnhofes mit den bestehenden Gebäuden im Westen der Frühlingstraße und des Bahnhofsvorplatzes
2. Gestaltung eines großzügigen und attraktiven Bahnhofsvorplatzes als Entrée der Stadt
3. Direkte und komfortable Wegeverbindungen für die Reisenden zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen des ZOB
4. Freiräume als multifunktionale Vernetzungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität

Die vorgenannten Schlüsselthemen resultieren in einer eher defensiven, stark auf die heterogene bauliche Umgebung reagierenden Entwurfshaltung, die mit der Anordnung differenziert ausgeformter Baukörper arbeitet. Im Bereich des ZOB (Fläche B3) treten diese entlang der Frühlingstraße in ihrer offenen Bauweise und Höhenstaffelung in einen Dialog mit der gegenüberliegenden, eher kleinteiligen Bebauung. Sie rhythmisieren und beleben den Straßenraum und bieten im Erdgeschoss großzügige Öffnungen zu den überbauten Busbahnsteigen des ZOB. Die teilweise Ausbildung von Staffelgeschossen unterstützt diese Haltung und sorgt für eine angenehme Maßstäblichkeit zur umgebenden Bebauung und zu den baubestehenden Zäsuren zwischen den Gebäuden.

Das neue Empfangsgebäude am Bahnhofsvorplatz springt von der Bauflucht der Frühlingstraße deutlich nach Osten zurück, wodurch der Bahnhofsvorplatz entsprechend dimensioniert und im Stadtraum eindeutig les- und erlebbar wird. Das Empfangsgebäude wird zum Prospekt des Platzraumes und erhält durch seine Dimension und Ausformung gleichzeitig eine starke Präsenz und Prägnanz.

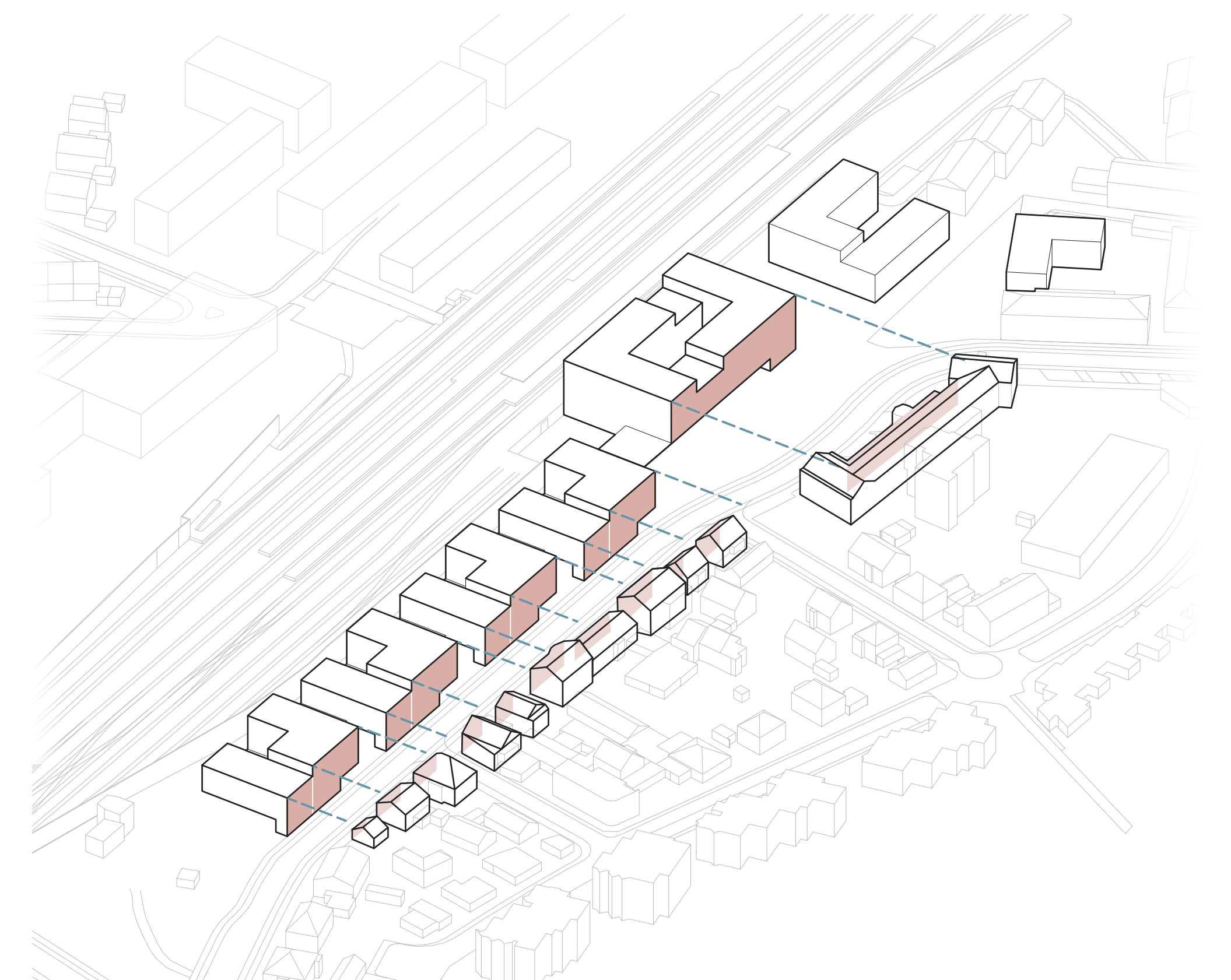
Die weiteren Baukörper auf den Wettbewerbsflächen A und B1 südlich und südwestlich des Bahnhofsvorplatzes arrondieren und fassen die vorhandenen baulichen und räumlichen Strukturen auf selbstverständliche Weise.

**Freiraumkonzept**

Der Bahnhofsvorplatz übernimmt als zentrales Bindeglied vielfältige Funktionen zur Verknüpfung einzelner Teilbereiche. Der Omnibusbereich im Norden, die zur Kernstadt orientierten Kiss & Ride- und Taxi-Stellplätze sowie die Gleiszugänge und die Fahrradunterführung werden hier zusammengeführt. Eine ruhige und einheitliche Pflasterfläche als Stadtboden nimmt diese Funktionen auf und integriert sie durch weiche Separation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. So werden Nebenfunktionen wie die Hotelvorfahrt oder die Anlieferzone in die Platzfläche eingebunden. Die rhythmisch entlang der Frühlingstraße gesetzte Baumreihe mit Großbäumen wird am Vorplatz fortgesetzt und verbindet diesen mit der südlich des Platzes gelegenen Grünfläche.



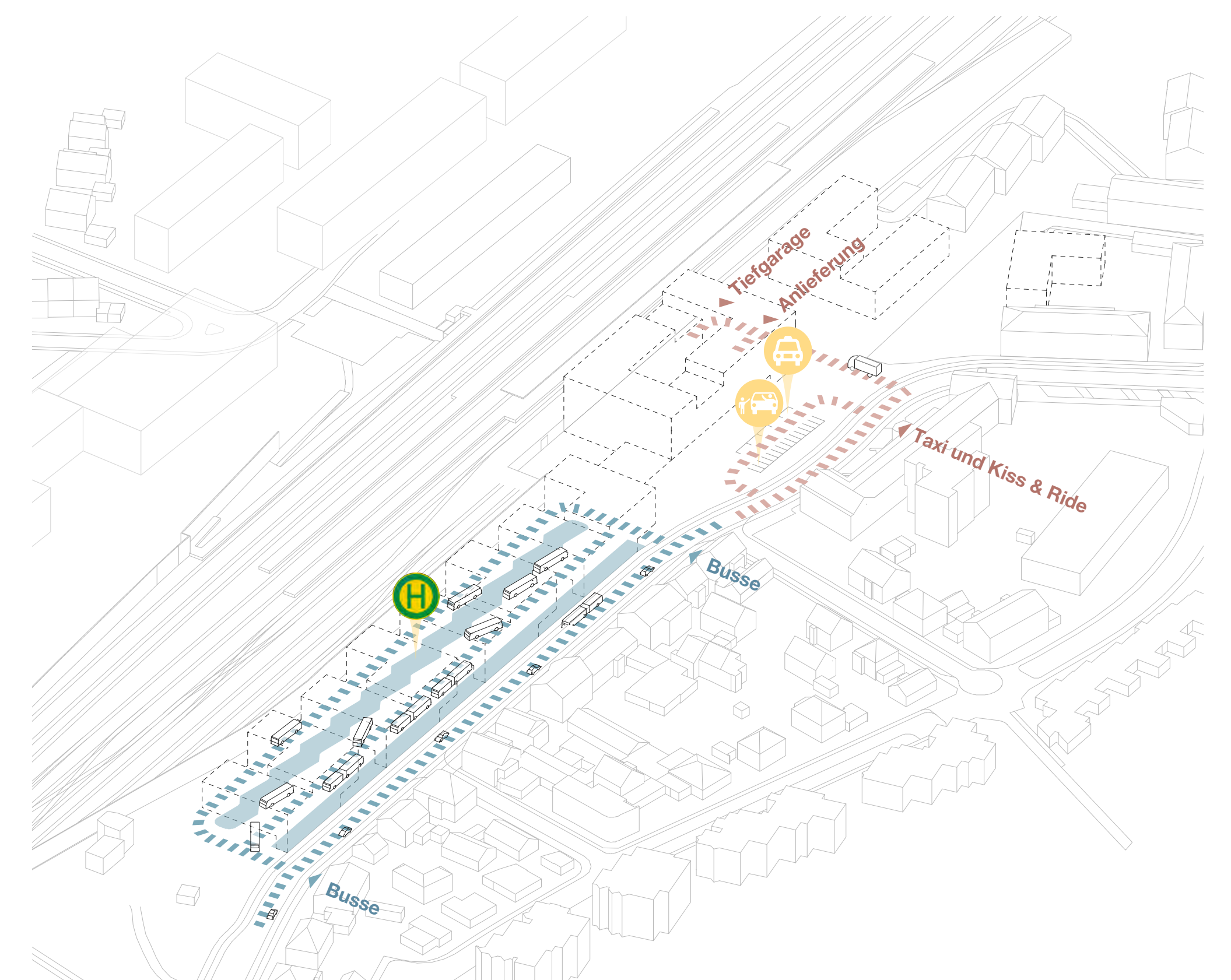
Schwarzplan M 1:2500



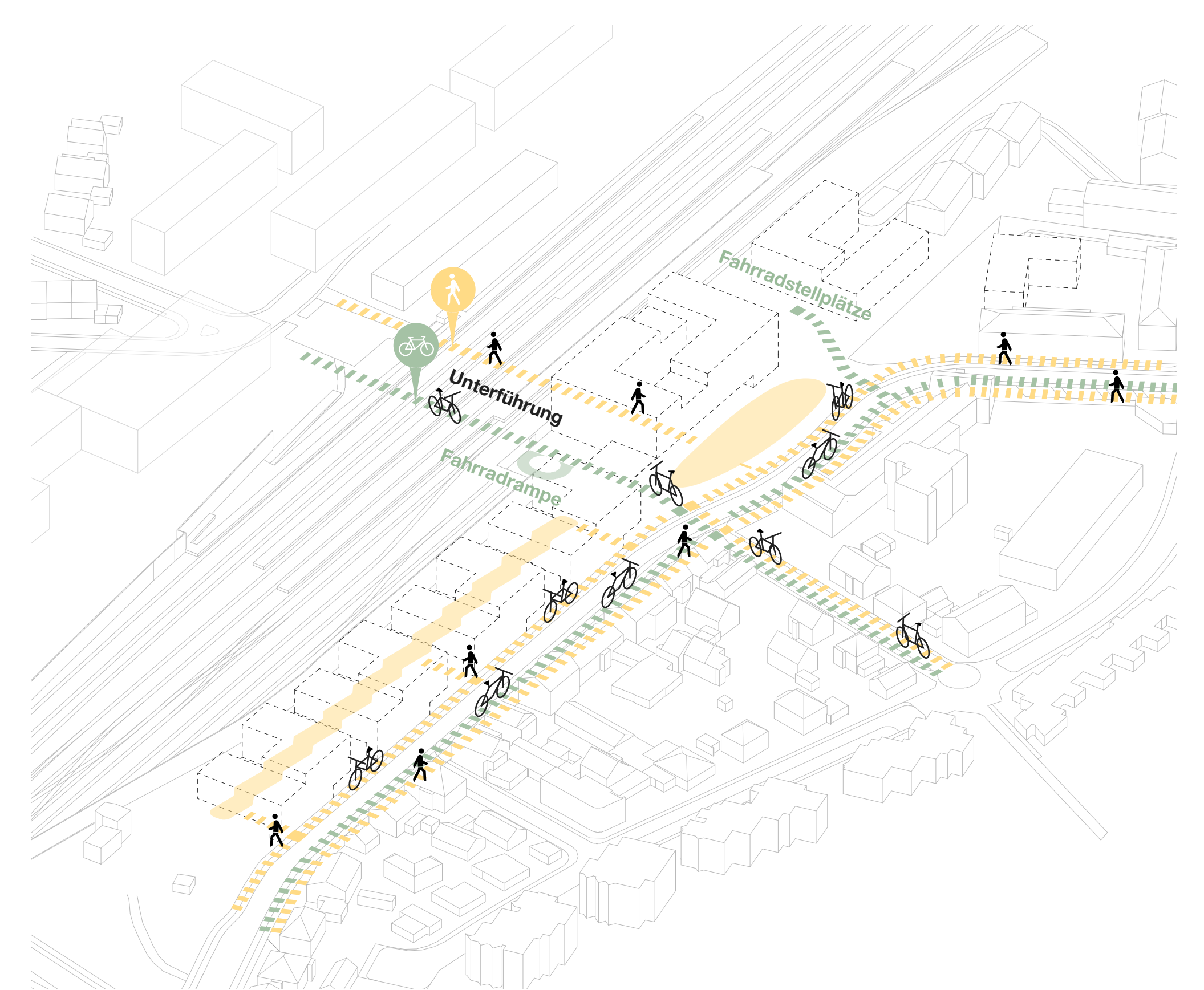
Offene Bauweise und Körnung



Übersichtsplan M 1:1000

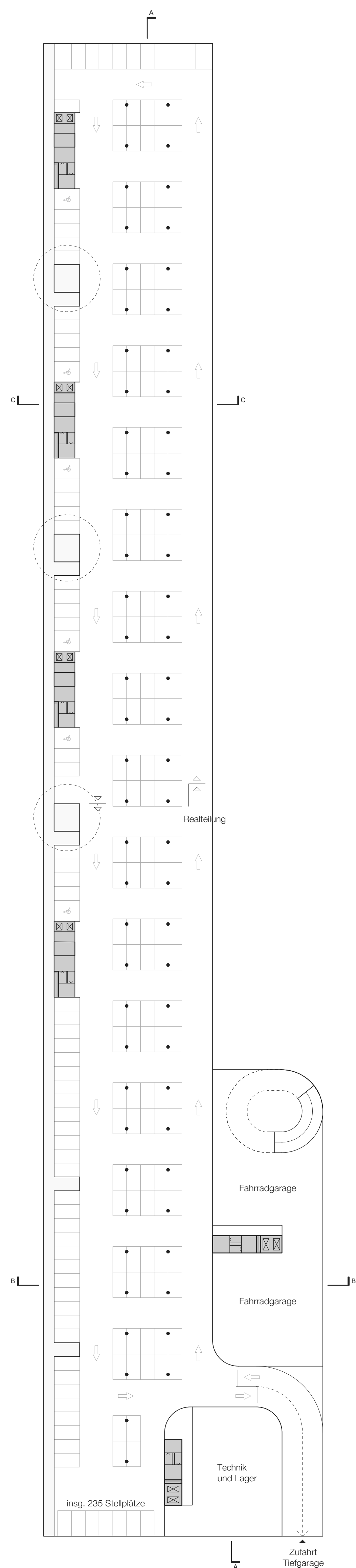


Bus, Pkw, Lkw



Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen





Grundriss TG 1:500

**Verkehrsorganisation**

Die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen versucht, die einzelnen Verkehrsarten möglichst zu entflechten:

**Fuß- und Radverkehr**

Für die Fahrradfahrer stellt eine neue Unterführung nördlich der bereits bestehenden im Ost-West-Achse mit der Weiterführung über die Langhammerstraße eine ideale Ergänzung im übergeordneten Radwege-Netz dar. Vom Bahnhofsvorplatz aus erfolgt unmittelbar an die Unterführung anknüpfend die direkte Anbindung an eine attraktive Fahrradabstellanlage mit 1000 Stellplätzen, die in die Pkw-Tiefgarage integriert und über eine 6 % geneigte Rampe gut erreichbar ist. Entlang der Frühlingsstraße werden beidseitig die bereits bestehenden Radschutzstreifen in nördlicher Richtung verlängert, um eine sichere und attraktive Radwegeverbindung zu gewährleisten. Gleichzeitig trägt diese Neuordnung des Straßenraumes zu einer Verkehrsberuhigung bei. Ergänzend werden auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz weitere 198 oberirdische Fahrradabstellplätze angeboten.

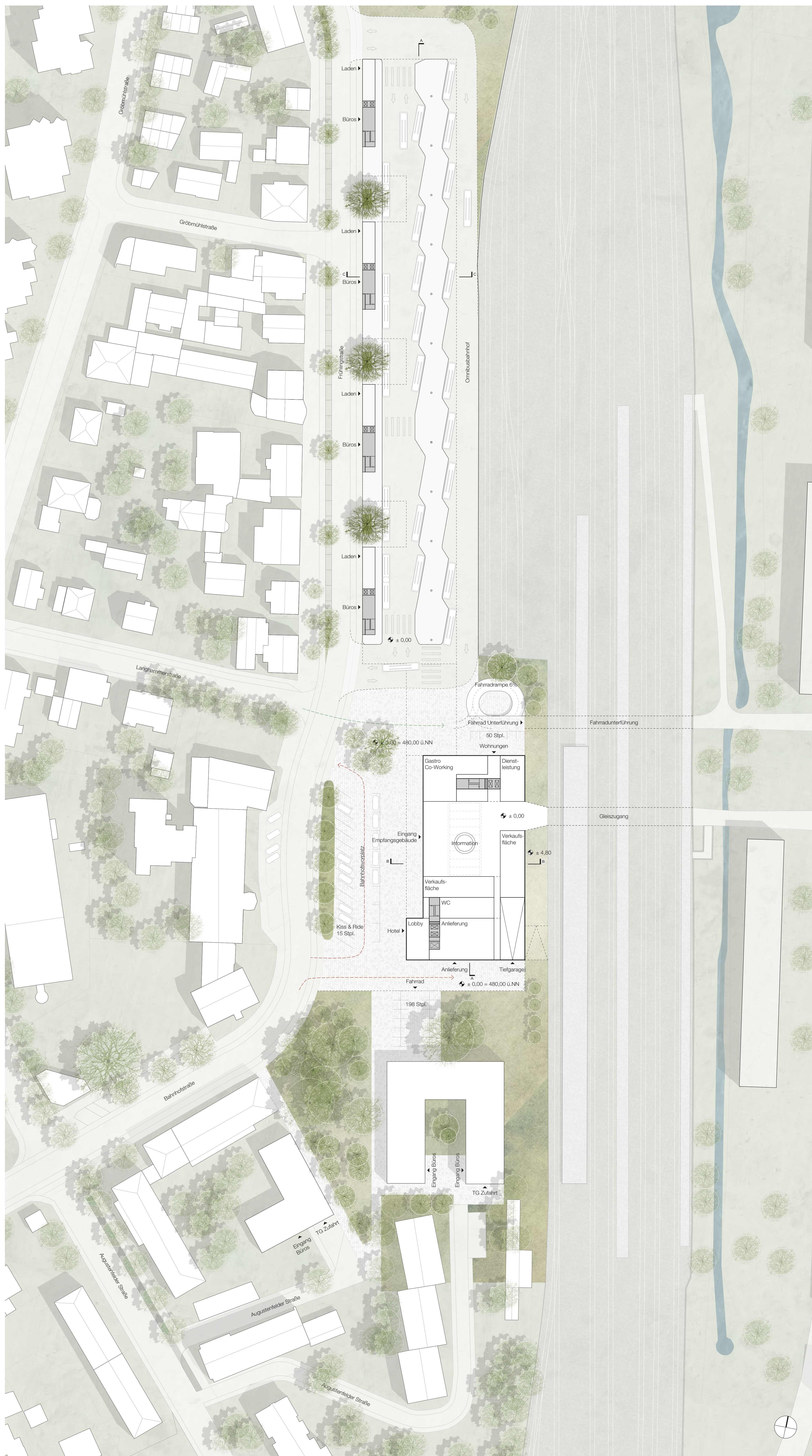
**Kfz- Verkehr**

Die Zu- und Abfahrt zur eingeschossigen Tiefgarage mit 235 Stellplätzen (variabel in zwei Bereiche realteilbar) erfolgt ebenso wie die Andienung für Ver- und Entsorgungsfahrten südlich des neuen Bahnhofsgebäudes.

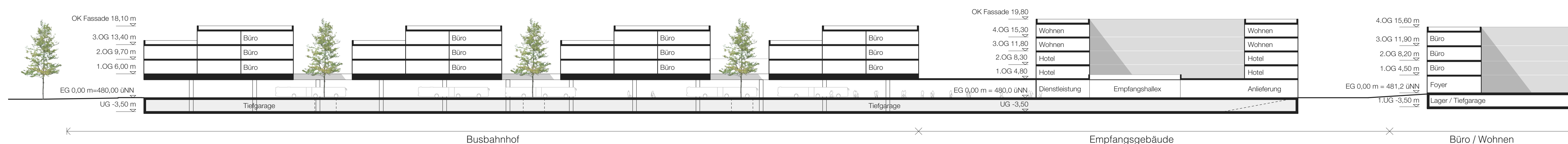
15 Kiss & Ride- Stellplätze, 2 Stellplätze für die DB sowie eine Haltezone für bis zu sieben Taxen befinden sich unmittelbar vor dem neuen Empfangsgebäude.

**Zentraler Busbahnhof:**

Nördlich des Empfangsgebäudes werden im Erdgeschoss der neuen Bebauung 26 wettergeschützte Bushaltestellen positioniert. Die 21 sägezahnförmigen Haltestellen ermöglichen die flexible und unabhängige An- und Abfahrt für 12m-Busse; zwei Doppelhaltestellen und eine weitere Haltestelle können auch von Gelenkbussen genutzt werden. Die kompakte Organisation des Busbahnhofs ermöglicht die Erreichbarkeit aus nördlicher und südlicher Richtung und bietet für die Fahrgäste kurze, barrierefreie Umsteigewege.

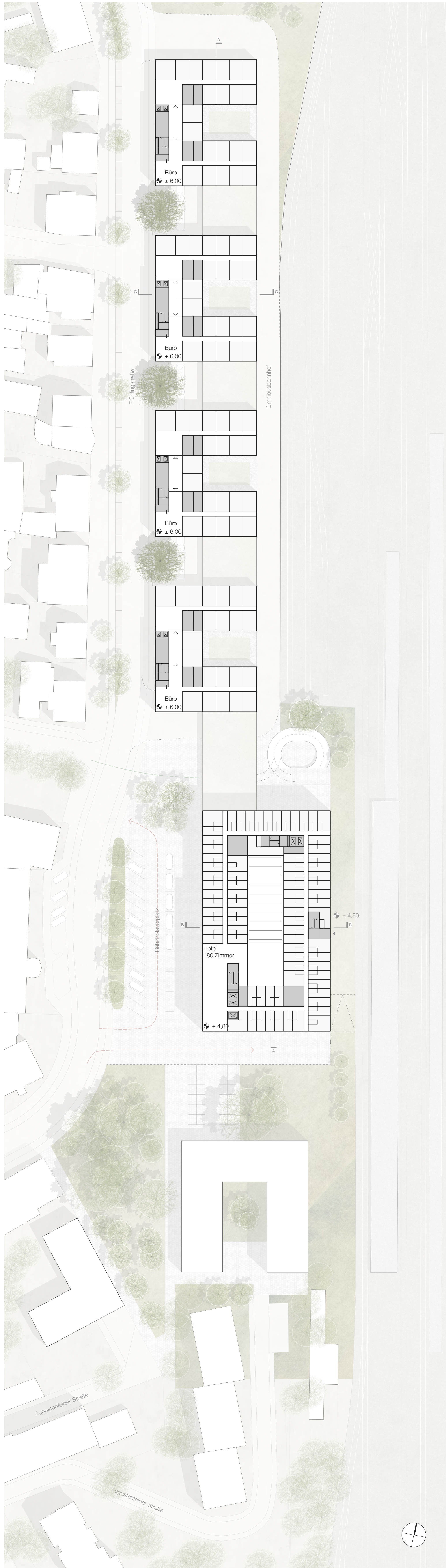


Lageplan 1:500 mit Grundriss EG

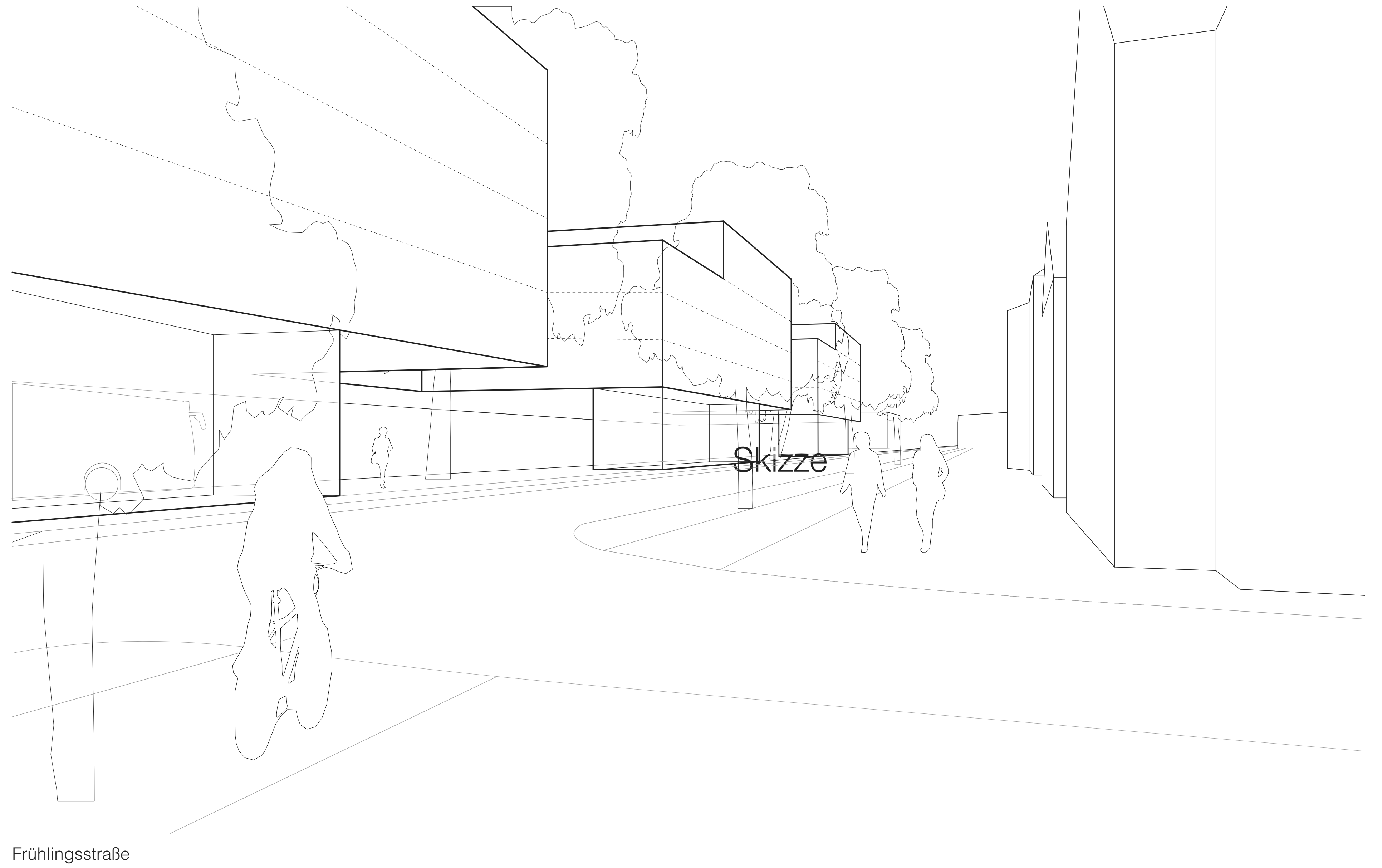


Schnitt AA M 1:500

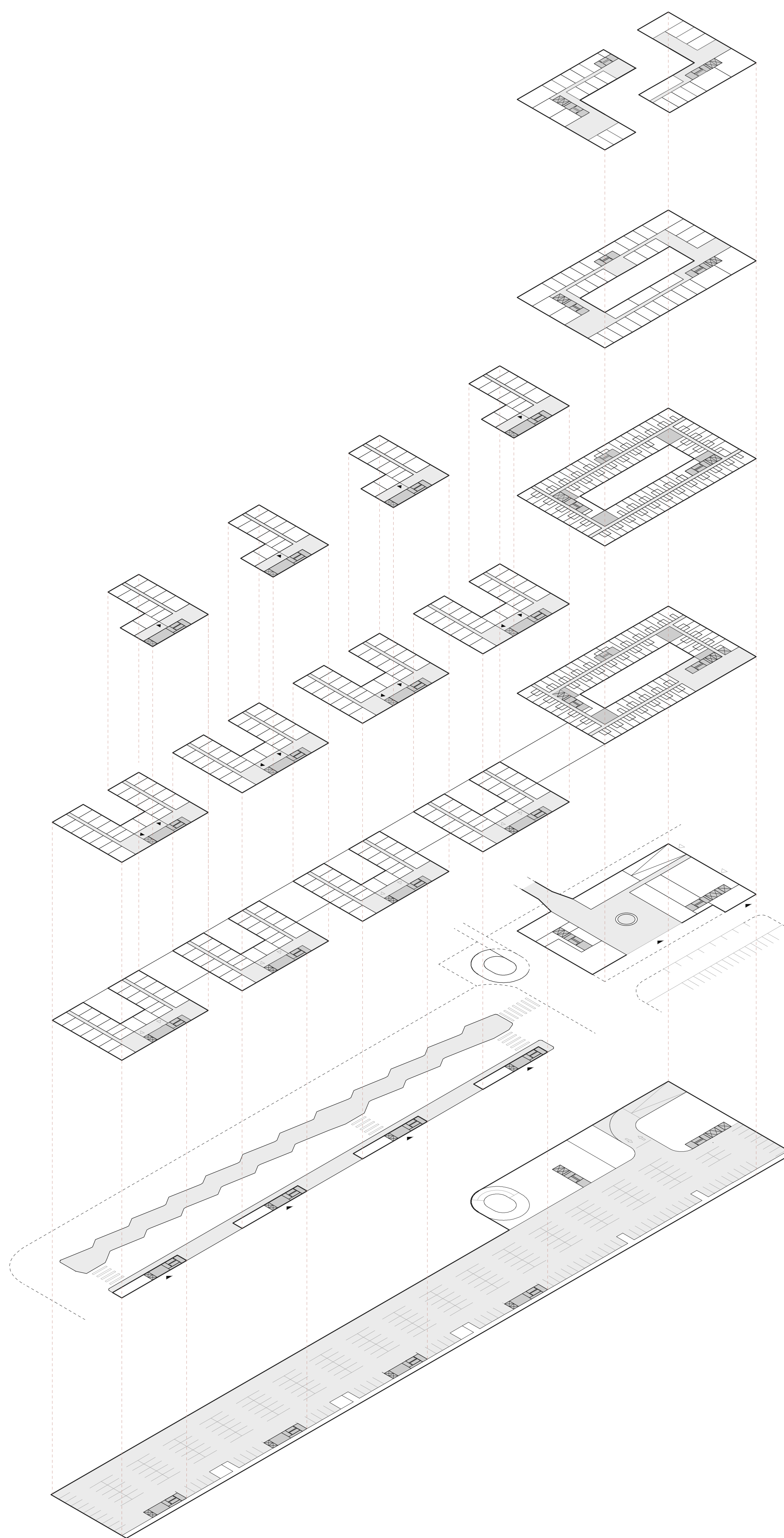




Lageplan 1:500 mit Grundriss 1.OG

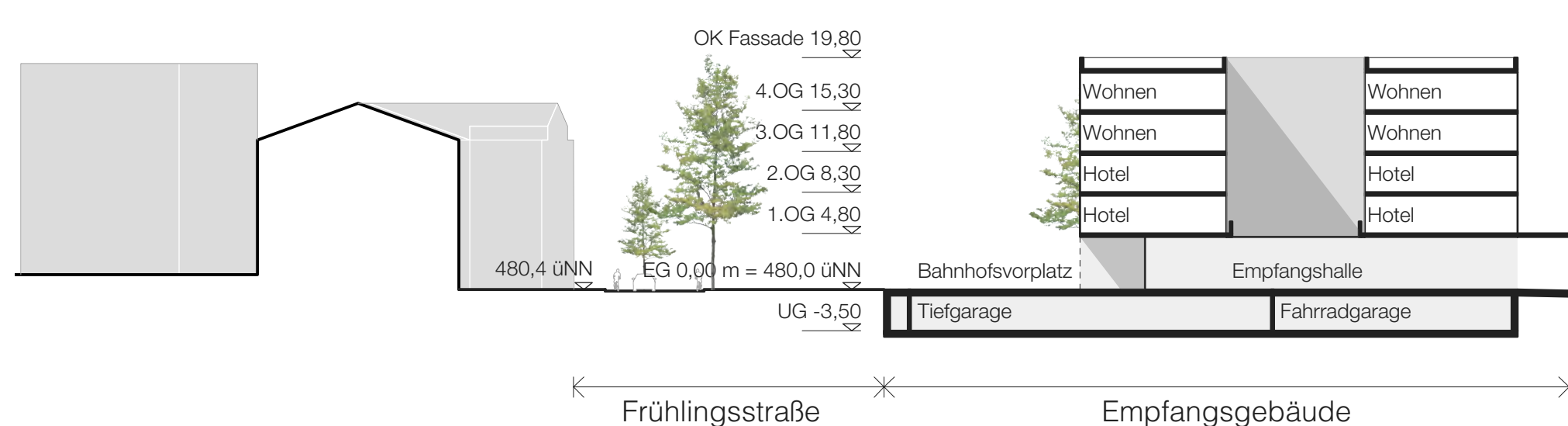


Frühlingsstraße

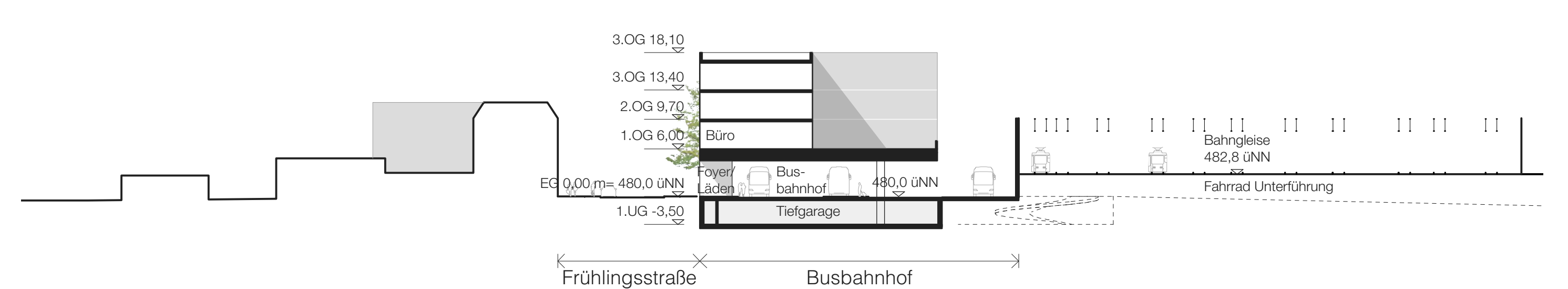


Nutzungsverteilung

- 4. OG Bahnhofsgebäude:**  
Senioren-/ Studierendenwohnungen  
**Überbauung Busbahnhof:**  
Büros
- 3. OG Bahnhofsgebäude:**  
Senioren-/ Studierendenwohnungen  
**Überbauung Busbahnhof:**  
Büros
- 2. OG Bahnhofsgebäude:**  
Hotelgeschoss/ Zimmer  
**Überbauung Busbahnhof:**  
Büros
- 1. OG Bahnhofsgebäude:**  
Hotelgeschoss mit Rezeption  
**Überbauung Busbahnhof:**  
Büros
- EG Bahnhofsgebäude:**  
Empfangshalle, Handel, Gastronomie  
**Omnibusbahnhof:**  
26 Bussteige, Läden, Bürofoyers
- UG Tiefgarage:**  
gemeinsame, real teilbare Tiefgarage mit Fahrradgarage



Schnitt BB M 1:500



Schnitt CC M 1:500



## **Erläuterungstext**

### **Städtebaulich architektonischer Ansatz**

Für die Setzung der neuen Bauvolumina entlang der Frühlingstraße und im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind für uns die folgenden Gesichtspunkte ausschlaggebend:

1. Städtebaulich überzeugende Anordnung der Baumassen, insbesondere der räumliche Dialog zwischen den Neubauvolumina des Empfangsgebäudes und des Zentralen Omnibusbahnhofs mit den bestehenden Gebäuden im Westen der Frühlingstraße und des Bahnhofsvorplatzes
2. Gestaltung eines großzügigen und attraktiven Bahnhofsvorplatzes als Entrée der Stadt
3. Direkte und komfortable Wegeverbindungen für die Reisenden zwischen den Bahnsteigen und den Haltestellen des ZOB
4. Freiräume als multifunktionale Vernetzungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität

Die vorgenannten Schlüsselthemen resultieren in einer eher defensiven, stark auf die heterogene bauliche Umgebung reagierenden Entwurfshaltung, die mit der Anordnung differenziert ausgeformter Baukörper arbeitet. Im Bereich des ZOB (Fläche B3) treten diese entlang der Frühlingstraße in ihrer offenen Bauweise und Höhenstaffelung in einen Dialog mit der gegenüberliegenden, eher kleinteiligen Bebauung. Sie rhythmisieren und beleben den Straßenraum und bieten im Erdgeschoss großzügige Öffnungen zu den überbauten Busbahnsteigen des ZOB. Die teilweise Ausbildung von Staffelgeschossen unterstützt diese Haltung und sorgt für eine angenehme Maßstäblichkeit zur umgebenden Bebauung und zu den baumbestandenen Zäsuren zwischen den Gebäuden.

Das neue Empfangsgebäude am Bahnhofsvorplatz springt von der Bauflucht der Frühlingstraße deutlich nach Osten zurück, wodurch der Bahnhofsvorplatz entsprechend dimensioniert und im Stadtraum eindeutig les- und erlebbar wird. Das Empfangsgebäude wird zum Prospekt des Platzraumes und erhält durch seine Dimension und Ausformung gleichzeitig eine starke Präsenz und Prägnanz.

Die weiteren Baukörper auf den Wettbewerbsflächen A und B1 südlich und südwestlich des Bahnhofsvorplatzes arrondieren und fassen die vorhandenen baulichen und räumlichen Strukturen auf selbstverständliche Weise.

### **Organisation und Nutzungsverteilung**

Fläche B3 - Zentraler Omnibusbahnhof:

- Untergeschoss  
Tiefgarage
- Erdgeschoss  
ZOB mit insgesamt 26 Bushaltestellen
- 1. bis 3. Obergeschoss  
Büros

Fläche B2 - Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz:

- Untergeschoss  
Tiefgarage mit Fahrradgarage
- Erdgeschoss  
Bahnaffine Nutzungen, Handel, Gastronomie

- 1. bis 2. Obergeschoss  
Hotel
- 2. bis 4. Obergeschoss  
Seniorenwohnen und/ oder Studierendenwohnen

Fläche A - Büro- und Wohngebäude:

- Erdgeschoss  
Büros und Wohnen
- 1. bis 3. Obergeschoss:  
Büros und Wohnen

Fläche B1 - Büro- und Wohngebäude:

- Erdgeschoss  
Wohnen
- 1. bis 3. Obergeschoss:  
Wohnen

### **Verkehrsorganisation**

Die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen versucht, die einzelnen Verkehrsarten möglichst zu entflechten:

#### **Fuß- und Radverkehr**

Für die Fahrradfahrer stellt eine neue Unterführung nördlich der bereits bestehenden in Ost-West-Achse mit der Weiterführung über die Langhammerstraße eine ideale Ergänzung im übergeordneten Radwege-Netz dar. Vom Bahnhofsvorplatz aus erfolgt unmittelbar an die Unterführung anknüpfend die direkte Anbindung an eine attraktive Fahrradabstellanlage mit 1000 Stellplätzen, die in die Pkw-Tiefgarage integriert und über eine 6 % geneigte Rampe gut erreichbar ist. Entlang der Frühlingsstraße werden beidseitig die bereits bestehenden Radschutzstreifen in nördlicher Richtung verlängert, um eine sichere und attraktive Radwegeverbindung zu gewährleisten. Gleichzeitig trägt diese Neuordnung des Straßenraumes zu einer Verkehrsberuhigung bei. Ergänzend werden auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz weitere 198 oberirdische Fahrradabstellplätze angeboten.

#### **Kfz- Verkehr**

Die Zu- und Ausfahrt zur eingeschossigen Tiefgarage mit 235 Stellplätzen (variabel in zwei Bereiche realteilbar) erfolgt ebenso wie die Andienung für Ver- und Entsorgungsfahrten südlich des neuen Bahnhofsgebäudes.

15 Kiss & Ride- Stellplätze, 2 Stellplätze für die DB sowie eine Haltezone für bis zu sieben Taxen befinden sich unmittelbar vor dem neuen Empfangsgebäude.

#### **Zentraler Busbahnhof:**

Nördlich des Empfangsgebäudes werden im Erdgeschoss der neuen Bebauung 26 wettergeschützte Bushaltestellen positioniert. Die 21 sägezahnförmigen Haltestellen ermöglichen die flexible und unabhängige An- und Abfahrt für 12m-Busse; zwei Doppelhaltestellen und eine weitere Haltestelle können auch von Gelenkbussen genutzt werden. Die kompakte Organisation des Busbahnhofs ermöglicht die Erreichbarkeit aus nördlicher und südlicher Richtung und bietet für die Fahrgäste kurze, barrierefreie Umsteigewege.

### **Freiraumkonzept**

Der Bahnhofplatz übernimmt als zentrales Bindeglied vielfältige Funktionen zur Verknüpfung einzelner Teilbereiche.

Der Omnibusbereich im Norden, die zur Kernstadt orientierten Kiss & Ride- und Taxi-Stellplätze sowie die Gleiszugänge und die Fahrradunterführung werden hier zusammengeführt.

Eine ruhige und einheitliche Pflasterfläche als Stadtboden nimmt diese Funktionen auf und integriert sie durch weiche Separation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. So werden Nebenfunktionen wie die Hotelvorfahrt oder die Anlieferzone in die Platzfläche eingebunden.

Die rhythmisch entlang der Frühlingstraße gesetzte Baumreihe mit Großbäumen wird am Vorplatz fortgesetzt und verbindet diesen mit der südlich des Platzes gelegenen Grünfläche.

