

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

1. Preis (1001)

**Architekten:**

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Peter Berner, Prof. Oliver Hall, Ingo Kanehl, Köln

Stadtplaner:

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Andreas Kühn, Prof. Markus Nepl, Jörg Ziolkowski, Köln

Landschaftsarchitektin:

Büro Iohrer.Hochrein Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH, Ursula Hochrein, München

Verkehrsplaner:

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Wilhelm Pahls, München

Mitarbeiter*innen:

Silke Grapenthin,
Lukas Hegele,
Amelie Strigl



SCHWARZPLAN - 1:2.500



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE FRÜHLINGSTRASSE



STRUKTURKONZEPT

BAHNHOFSUMFELD DACHAU

DIE ROLLE DES BAHNHOFES IN DER STADT

Der Bahnhof Dachau und sein Umfeld spielen für die Stadt eine zentrale Rolle. Es handelt sich um einen Ort, den tausende Pendler täglich nutzen, an dem Besucher die Stadt Dachau betreten, an dem sich Freunde und Familien treffen und an dem Reisen beginnen. Der Ort ist deshalb mehr als ein reiner Bahnhof. Es ist ein Ort, an dem die Stadt Dachau sich, ihre Vielfalt und ihre Identität vorstellt. An dem die Stadt zeigen kann, dass sie sich den Herausforderungen der nachhaltigen Mobilitätswende stellt.

Um dieser wichtigen Rolle gerecht zu werden, muss dieser Ort seine eigene Identität entwickeln und entsprechend gestaltet sein. Er muss zum einen als Mobilitätsdrehscheibe funktionieren, die den Umgang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln so attraktiv wie möglich gestaltet, und muss zum anderen über eine hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität verfügen.

Dies gelingt durch das vorliegende Konzept und die 3 zentralen Thesen, die es beinhaltet:

- 1. Alle Verkehrsteilnehmer treffen aufeinander**
Der Bahnhof und damit der Zug- und S-Bahn-Verkehr ist zwar ein wichtiger Teil des Bahnhofsumfeldes, aber bei weitem nicht der einzige prägende. Durch die Unterbringung des zentralen Omnibusbahnhofs, eines öffentlichen Fahrradparkhauses, Kiss and Ride Parkplätzen und Taxiständen wird das Bahnhofsumfeld zu einer Mobilitätsdrehscheibe, die alle Verkehrsmittel verbindet. Das Umsetzen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln ist dabei durch kurze Wege, die entlang belebter Orte führen, an denen Reisebedarf erworben werden kann, so attraktiv wie möglich gestaltet.
- 2. Priorisierung des Umweltverbundes**
Auf Grund des limitierten Platzangebots können dabei nicht alle Verkehrsteilnehmer gleich attraktiv angeboten werden. Die Priorisierung erfolgt nach Verträglichkeit mit der Umgebung und der Umwelt sowie nach der Anzahl der Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel nutzen. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Fahrrad) werden daher klar priorisiert und gefördert. Sie ermöglichen eine nachhaltige und umweltchonende Beförderung von großen Menschenmengen. Ein öffentliches Fahrradparkhaus befindet sich deshalb direkt unterhalb des zentralen Bahnhofplatzes und der ZOB grenzt unmittelbar im nördlichen Bereich daran an.

3. Städtische Kulisse

Das Bahnhofsumfeld in Dachau wird zu einem städtischen Raum umgewandelt, der rund um die Uhr belebt ist. Dies gelingt neben den Nutzern des ÖPNV vor allem durch vielfältige und lebendige Nutzungen, die sich im Bahnhofsumfeld befinden. Arbeiten, Einkäufen, Dienstleistungen, vor allem aber verschiedene Wohnformen tragen dazu bei, dass eine Belebung zu allen Tages- und Nachtzeiten stattfindet. Um dabei für viele Bevölkerungsgruppen attraktiv zu sein, entstehen im Umfeld des Bahnhofs verschiedene Räume mit besonderen Qualitäten.

Die Frühlingstraße wird in ihrer Funktion als städtische Straße mit belebtem Erdgeschoss ausgebaut und erhält ein ebenso belebtes Gegenüber, hinter dem sich der ZOB befindet. Der zentrale Platz am Bahnhof wird zu einem ebenen, stadttauglichen Platz umgestaltet, der durch klare Raumkanten gefasst ist und durch verschiedene Nutzungen bespielt wird. Im Süden des Gebiets entsteht eine Grüne Fuge, die Spielflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten im Schatten der Bäume ermöglicht.

NUTZUNGEN

In den Gebäuden zwischen Frühlingstraße und dem ZOB entstehen in den Obergeschossen Büroflächen, Co-Working-Möglichkeiten und Praxen, während in den aktiven Erdgeschoss-Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie untergebracht sind.

Der historische Bahnhof wird in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt, städtebaulich inszeniert und als Gastronomie- und Veranstaltungsort weitergenutzt. Ihm gegenüber entsteht ein gemischt genutzter Stadtbaukörper, der durch aktive Erdgeschossnutzungen wie ein Café, die zentrale Tourismus-Information und Einzelhandelsangebote den Platz belebt. In den oberen Geschossen befinden sich besondere Wohnformen, wie beispielsweise Seniorenapartements, die durch ihre attraktive und zentrale Lage bestechen.

Auf den Grundstücken an der alten Post entsteht ein Hotel mit besonderer Adresse an der Grünen Fuge und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Auf dem angrenzenden Privatgrundstück wird Wohnen realisiert.

AUSSERE ERSCHEINUNG

Die Frühlingstrasse stellt die wesentliche Erschließungsachse

des Bahnhofs dar. Hier sind beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen, um durchgehende Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Durch die beiden Anbindungen des Busbahnhofs und der queren Fußgänger wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 Km/h empfohlen. Dadurch kann eine sichere Abwicklung für ausfahrende Busse und eine erleichterte Querung für Fußgänger erreicht werden. Auch wird durch diese Maßnahme der Fahrwiderstand erhöht, was zu einer Verringerung des Durchgangsverkehrs führt und teilweise eine gewünschte Verkehrsentspannung zur Folge hat.

BUSBAHNHOF
Für den Busbahnhof sieht die Planung eine 3-reihige Aufstellung mit insgesamt 27 Positionen vor, wobei 9 Positionen für Gelenkbusse nutzbar sind. Es ist eine Sägezahnaufstellung vorgesehen, deren Abmessungen den Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen - Ausgabe 1994 entsprechen. Dadurch können alle Positionen unabhängig ein- oder ausfahren. Die mittlere Fahrgasse weist zwischen den wartenden Bussen eine Breite von 6,50m auf und ist daher für einen Zweirichtungsverkehr geeignet. Durch die zwei Anbindungen an die Frühlingstrasse können alle Positionen aus allen Richtungen angefahren werden und in alle Richtungen wieder ausfahren. Durch die Längsbahnstränge können sich die wartenden Fahrgäste verteilen, sodass die Breiten von 3,00m / Anfahrkarte ausreichend sind. Auch ist davon auszugehen, dass nicht alle Positionen gleichzeitig belegt und nicht alle Busse voll besetzt sind.

Da der Busbahnhof im Wesentlichen nicht überbaut ist, ist eine natürliche Belüftung und eine natürliche Beleuchtung vorhanden. Er erhält seine Massstäblichkeit durch kleine Wartedächer im Wechselspiel mit locker stehenden Blütenbäumen. Durch seine offene Gestaltung ist der Busbahnhof über Rampen angebunden. Südlich davon bildet der ergänzte Baumbestand eine grüne Dach für einen Biergartenbetrieb und kleinere Spielangebote. Fuß- und Radwege schließen in alle Himmelsrichtungen an den Platz an, die Radler können ohne die Frühlingstrasse zu queren direkt in das unterirdische Fahrradhaus eintauchen.

TAXI UND KURZZEITPARKEN
Westlich des historischen Bahnhofgebäudes befinden sich Taxiplätze. Entlang eines Wendehammers können die Taxen Passagiere aussteigen lassen, warten und abfahren. Die Fahrbahn ist dabei niveaugleich und mit gleichem Bodenbelag wieder umliegende Platz gestaltet. Die Parkplätze für Kurzzeit-Parker befinden sich im Übergang der Bahnhofstraße in die Frühlingstraße. Auf beiden Seiten der Fahrbahn ist ein kurzes Halten für Bring- und Holverkehr in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof möglich.

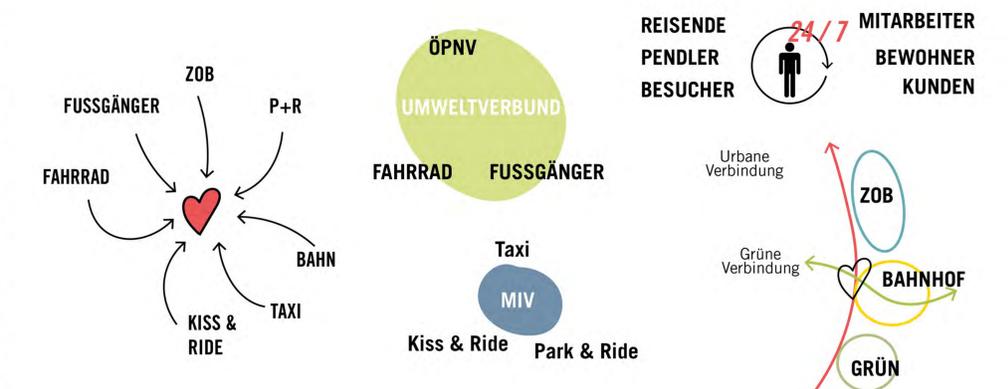
RAADVERKEHR
Unter dem zentralen Bahnhofplatz entsteht ein öffentliches Fahrradparkhaus mit ca. 1200m² für das die bereits bestehende Unterführung unter der Frühlingstrasse genutzt wird.

Durch eine zusätzliche Zufahrtsrampe im zentralen Bereich des Bahnhofplatzes ist es möglich, den Platz und die Frühlingstraße störungsfrei zu durchqueren. Durch das Verbleiben der Unterführung unter den Gleisen entsteht eine attraktive Ost-West-Verbindung. Um in der Unterführung Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern zu vermeiden, findet eine klare räumliche Zuordnung statt. Der Fahrradverkehr nutzt im Norden der Unterführung einen eindeutig gekennzeichneten Bereich, während der Zugang zu den Bahngleisen räumlich getrennt im Süden stattfindet. Ein neuer Fahrradweg entsteht südlich des historischen Bahnhofs entlang der Gleisanlagen und schafft eine Verbindung Richtung Süden. Im Bereich des Privatgrundstücks befinden sich ca. 200 bahngewidmete Fahrradstellplätze als Doppelstockparker.

FREIRAUM
Der Bahnhofsvorplatz von Dachau öffnet sich großzügig und zentral in Richtung Innenstadt. Ein Teil des prägenden Baumbestands wird erhalten und ergänzt und schafft eine attraktive Aufenthaltsqualität. Die Frühlingstraße wird trotz ausreichendem Busprofil, gut überquerbar integriert. Die Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer ist barrierefrei in alle Richtungen möglich. Busbahnhof, Taxistand und Kurzzeitparkplätze gruppieren sich gut erreichbar um den zentralen Platz, der mit diversen Läden und gastronomischen Angeboten gefüllt wird. Die Gastronomie im historischen Bahnhof wird über Rampen angebunden. Südlich davon bildet der ergänzte Baumbestand eine grüne Dach für einen Biergartenbetrieb und kleinere Spielangebote. Fuß- und Radwege schließen in alle Himmelsrichtungen an den Platz an, die Radler können ohne die Frühlingstrasse zu queren direkt in das unterirdische Fahrradhaus eintauchen.

TAXI UND KURZZEITPARKEN
Westlich des historischen Bahnhofgebäudes befinden sich Taxiplätze. Entlang eines Wendehammers können die Taxen Passagiere aussteigen lassen, warten und abfahren. Die Fahrbahn ist dabei niveaugleich und mit gleichem Bodenbelag wieder umliegende Platz gestaltet. Die Parkplätze für Kurzzeit-Parker befinden sich im Übergang der Bahnhofstraße in die Frühlingstraße. Auf beiden Seiten der Fahrbahn ist ein kurzes Halten für Bring- und Holverkehr in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof möglich.

RAADVERKEHR
Unter dem zentralen Bahnhofplatz entsteht ein öffentliches Fahrradparkhaus mit ca. 1200m² für das die bereits bestehende Unterführung unter der Frühlingstrasse genutzt wird.



1. MEHR ALS EIN BAHNHOF
alle Mobilitätsteilnehmer treffen aufeinander

2. PRIORISIERUNG
nach Nutzeranzahl und Verträglichkeit

3. STÄDTISCHE KULISSE
mit belebtem und vielfältigem Stadtraum



LAGEPLAN - 1:1.000



FUSSGÄNGER

FAHRRADFÄHRER

ÖPNV

KFZ

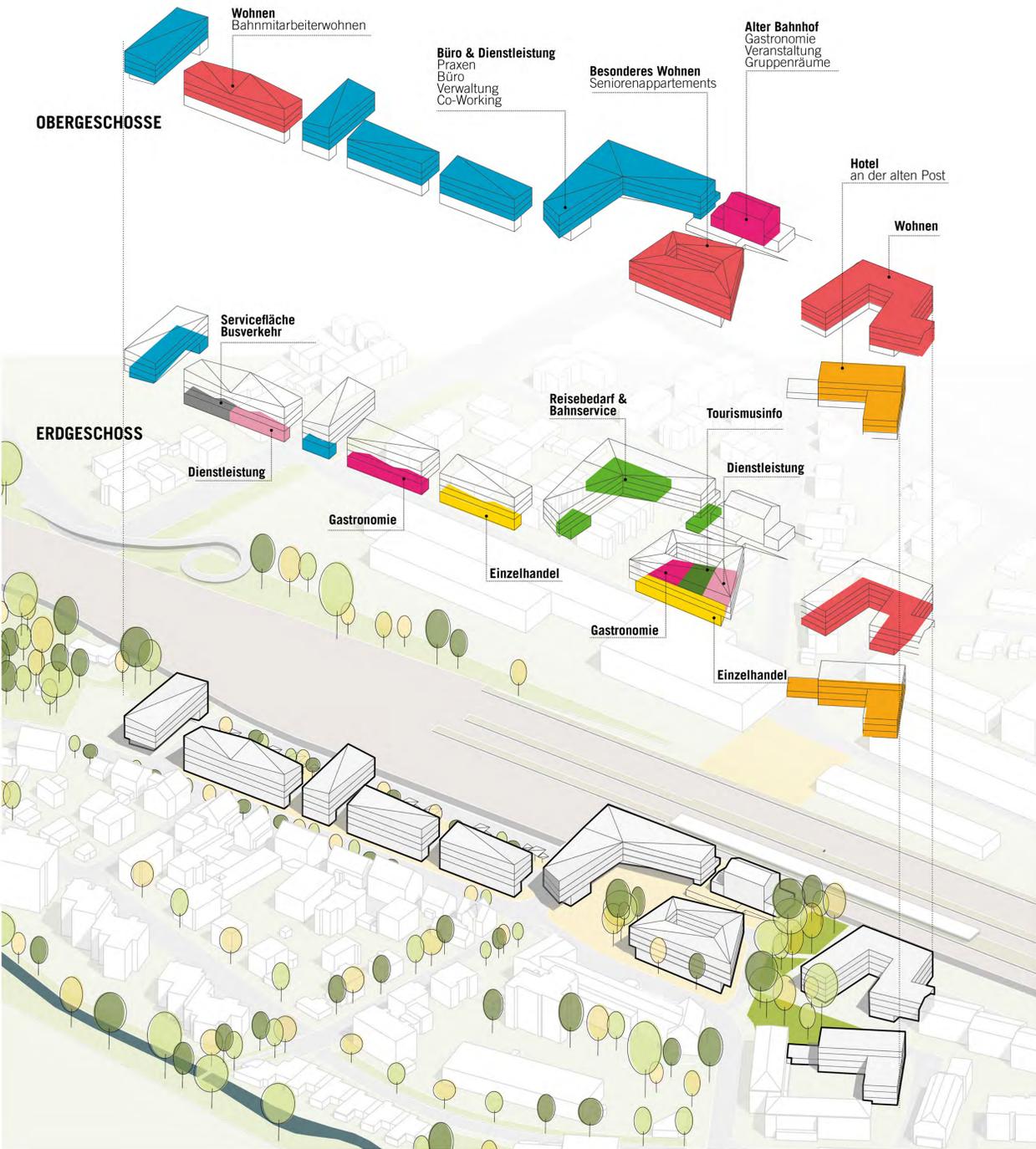




ISOMETRIE - BAHNHOFSPLATZ



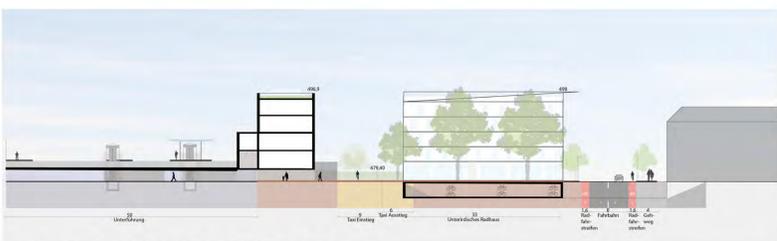
FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BAHNHOFSTRASSE



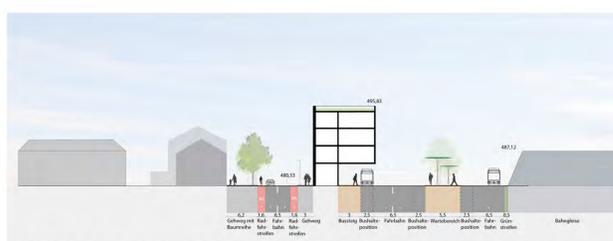
ISOMETRIE NUTZUNGSVERTEILUNG M 1:1000



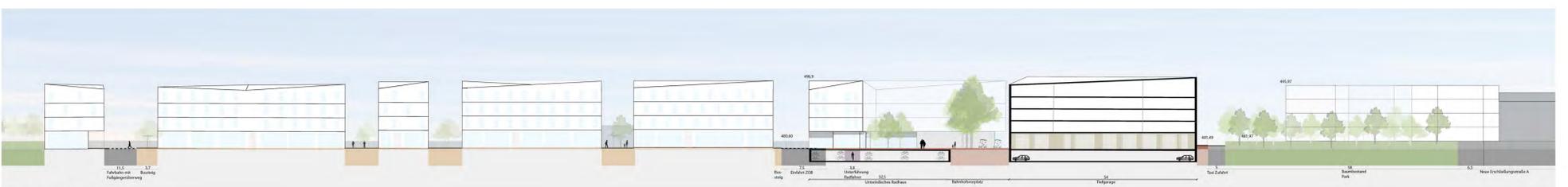
NUTZUNGSaufTEILUNG UNTERGESCHOSS M 1:500



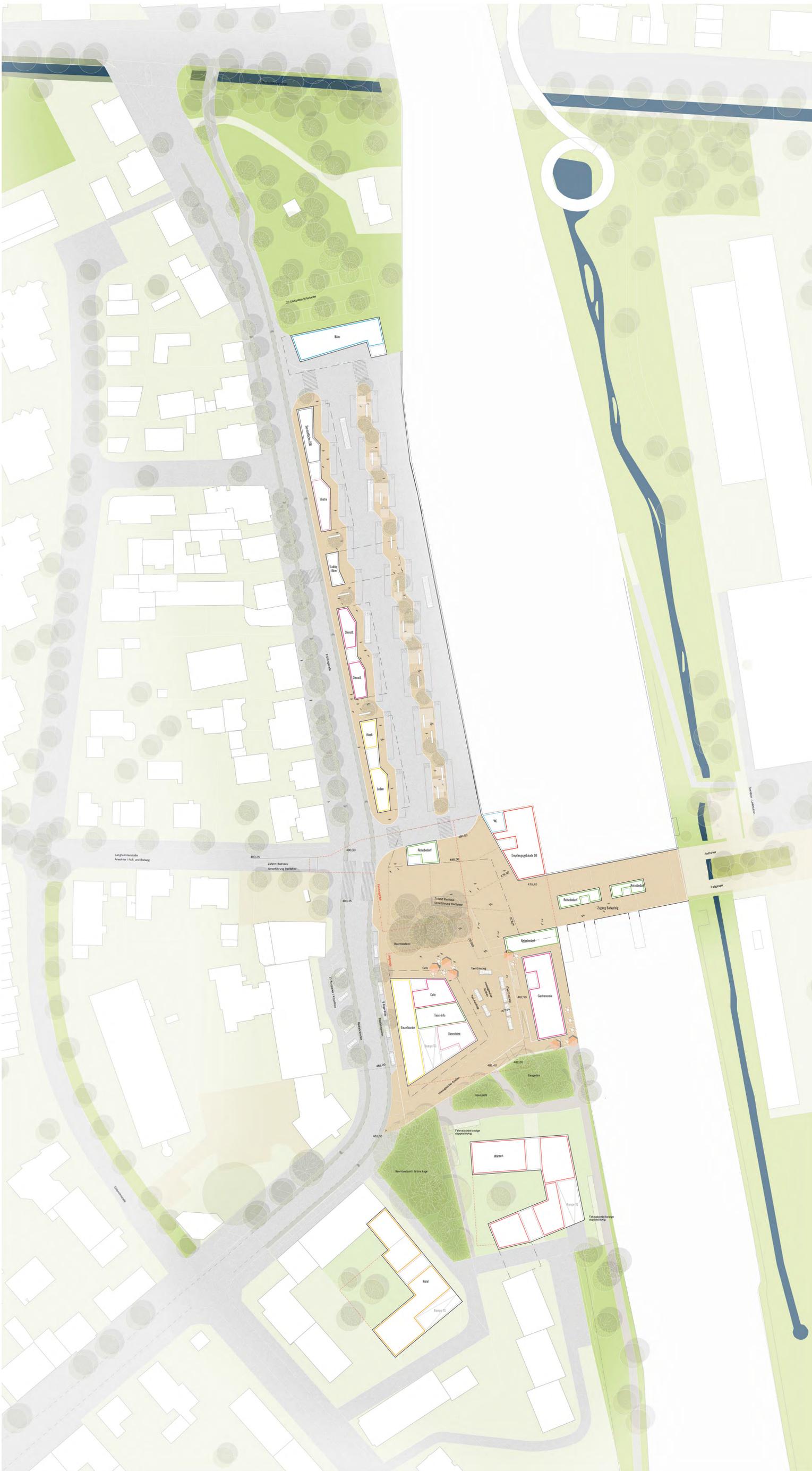
SCHNITT B-B' BAHNHOFSPLATZ - 1:500



SCHNITT C-C' FRÜHLINGSTRASSE - 1:500



SCHNITT A-A' 1:500



REFERENZEN

ZOB



ZOB Hanau

©netzwerkarchitekten



Bushaltestelle Rotterdam Centraal

©MAXWAN

FAHRRADGARAGE



Fahrradparkhaus Utrecht

©Ector Hoogstad



Fahrradparkhaus Utrecht

©Ector Hoogstad

UNTERFÜHRUNG



Unterführung Amsterdam Centraal

©Bentham Crouwel

ARCHITEKTUR - DACHFORMEN



Siedlung Buchheimer Weg

©ASTOC



Wohngebäude Kroyers Plads

©cobe



Innovationsstadt Skolkovo

© Tsimalo, Lyschenko & Partners

ERLÄUTERUNGSTEXT

Die Rolle des Bahnhofs in der Stadt

Der Bahnhof Dachau und sein Umfeld spielen für die Stadt eine zentrale Rolle. Es handelt sich um einen Ort, den tausende Pendler täglich nutzen, an dem Besucher die Stadt Dachau betreten, an dem sich Freunde und Familien treffen und an dem Reisen beginnen. Der Ort ist deshalb mehr als ein reiner Bahnhof. Es ist ein Ort, an dem die Stadt Dachau sich, ihre Vielfalt und Ihre Identität vorstellt. An dem die Stadt zeigen kann, dass sie sich den Herausforderungen der nachhaltigen Mobilitätswende stellt.

Um dieser wichtigen Rolle gerecht zu werden, muss dieser Ort seine eigene Identität entwickeln und entsprechend gestaltet sein. Er muss zum einen als Mobilitätsdrehscheibe funktionieren, die den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln so attraktiv wie möglich gestaltet, und muss zum anderen über eine hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität verfügen.

Dies gelingt durch das vorliegende Konzept und die 3 zentralen Thesen, die es beinhaltet:

1. Alle Verkehrsteilnehmer treffen aufeinander

Der Bahnhof und damit der Zug- und S-Bahn-Verkehr ist zwar ein wichtiger Teil des Bahnhofsumfeldes, aber bei weitem nicht der einzige prägende. Durch die Unterbringung des Zentralen Omnibusbahnhofs, eines öffentlichen Fahrradparkhauses, Kiss and Ride Parkplätzen und Taxiständen wird das Bahnhofsumfeld zu einer Mobilitätsdrehscheibe, die alle Verkehrsmittel verbindet. Das Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln ist dabei durch kurze Wege, die entlang belebter Orte führen, an denen Reisebedarf erworben werden kann, so attraktiv wie möglich gestaltet.

2. Priorisierung des Umweltverbundes

Auf Grund des limitierten Platzangebots können dabei nicht alle Verkehrsteilnehmer gleich attraktiv angebunden werden. Die Priorisierung erfolgt nach Verträglichkeit mit der Umgebung und der Umwelt sowie nach der Anzahl der Personen, die das jeweilige Verkehrsmittel nutzen. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Fahrrad) werden daher klar priorisiert und gefördert. Sie ermöglichen eine nachhaltige und umweltschonende Beförderung von großen Menschenmengen. Ein öffentliches Fahrradparkhaus befindet sich deshalb direkt unterhalb des zentralen Bahnhofsplatzes und der ZOB grenzt unmittelbar im nördlichen Bereich daran an.

3. Städtische Kulisse:

Das Bahnhofsumfeld in Dachau wird zu einem städtischen Raum umgewandelt, der rund um die Uhr belebt ist. Dies gelingt neben den Nutzern des ÖPNV vor allem durch vielfältige und lebendige Nutzungen, die sich im Bahnhofsumfeld befinden. Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, vor allem aber verschiedene Wohnformen tragen dazu bei, dass eine Belebung zu allen Tages- und Nachtzeiten stattfindet.

Um dabei für viele Bevölkerungsgruppen attraktiv zu sein, entstehen im Umfeld des Bahnhofs verschiedene Räume mit besonderen Qualitäten.

Die Frühlingstraße wird in ihrer Funktion als städtische Straße mit belebten Erdgeschoss ausgebaut und erhält ein ebenso belebtes Gegenüber, hinter dem sich der ZOB befindet. Der zentrale Platz am Bahnhof wird zu einem ebenerdigen Stadtplatz umgestaltet, der durch klare Raumkanten gefasst ist und durch verschiedene Nutzungen bespielt wird. Im Süden des Gebiets entsteht eine Grüne Fuge, die Spielflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten im Schatten der Bäume ermöglicht.

Nutzungen

In den Gebäuden zwischen Frühlingstraße und dem ZOB entstehen in den Obergeschossen Büroflächen, Co-Working-Möglichkeiten und Praxen, während in den aktiven Erdgeschossen Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie untergebracht sind.

Der historische Bahnhof wird in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt, städtebaulich inszeniert und als Gastronomie und Veranstaltungsort weitergenutzt. Ihm gegenüber entsteht ein gemischt genutzter Stadtbaustein, der durch aktive Erdgeschossnutzungen wie ein Café, die zentrale Tourismus-Information und Einzelhandelsangebote den Platz belebt. In den oberen Geschossen befinden sich besondere Wohnformen, wie beispielsweise Seniorenappartements, die durch ihre attraktive und zentrale Lage bestechen.

Auf den Grundstücken an der alten Post entsteht ein Hotel mit besonderer Adresse an der Grünen Fuge und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof.

Auf dem angrenzenden Privatgrundstück wird Wohnen realisiert.

Äußere Erschließung

Die Frühlingstrasse stellt die wesentliche Erschließungsachse des Bahnhofs dar. Hier sind beidseitig Radfahrstreifen vorgesehen, um durchgehende Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Durch die beiden Anbindungen des Busbahnhofs und der querenden

Fußgänger wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 Km/h empfohlen. Dadurch kann eine sichere Abwicklung für ausfahrende Busse und eine erleichterte Querung für Fußgänger erreicht werden. Auch wird durch diese Maßnahme der Fahrwiderstand erhöht, was zu einer Verringerung des Durchgangsverkehrs führt und teilweise eine gewünschte Verkehrsentslastung zur Folge hat.

Busbahnhof

Für den Busbahnhof sieht die Planung eine 3-reihige Aufstellung mit insgesamt 27 Positionen vor, wobei 9 Positionen für Gelenkbusse nutzbar sind. Es ist eine Sägezahnaufstellung vorgesehen, deren Abmessungen den Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen – Ausgabe 1994 entspricht. Dadurch können alle Positionen unabhängig ein- oder ausfahren. Die mittlere Fahrgasse weist zwischen den wartenden Bussen eine Breite von 6,50m auf und ist daher für einen Zweirichtungsverkehr geeignet. Durch die zwei Anbindungen an die Frühlingstrasse können alle Positionen aus allen Richtungen angefahren werden und in alle Richtungen wieder ausfahren. Durch die Längsbahnsteige können sich die wartenden Fahrgäste verteilen, sodass die Breiten von $\geq 3,00\text{m}$ / Anfahrkante ausreichend sind. Auch ist davon auszugehen, dass nicht alle Positionen gleichzeitig belegt und nicht alle Busse voll besetzt sind.

Da der Busbahnhof im Wesentlichen nicht überbaut ist, ist eine natürliche Be- und Entlüftung sowie eine natürliche Belichtung vorhanden. Er erhält seine Massstäblichkeit durch kleine Wartedächer im Wechselspiel mit locker stehenden Blütenbäumen. Durch seine offene Gestaltung die neue Bebauung entlang der Frühlingstrasse, die Blickbeziehungen zum Busbahnhof ermöglicht (soziale Kontrolle), werden Angsträume vermieden.

Aufgrund der Größe und der Anzahl der Buspositionen des neuen Busbahnhofes wird ein dynamisches elektronisches Leit- und Orientierungssystem für zwingend erforderlich gehalten.

Radverkehr

Unter dem zentralen Bahnhofplatz entsteht ein öffentliches Fahrradparkhaus mit ca. 1200m² für das die bereits bestehende Unterführung unter der Frühlingstraße genutzt wird. Durch eine zusätzliche Zufahrtsrampe im zentralen Bereich des Bahnhofplatzes ist es möglich, den Platz und die Frühlingstraße störungsfrei zu durchqueren.

Durch das Verbeitern der Unterführung unter den Gleisen entsteht eine attraktive Ost-West-Verbindung. Um in der Unterführung Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern vermeiden, findet eine klare räumliche Zuordnung statt. Der Fahrradverkehr nutzt im Norden der Unterführung einen eindeutig gekennzeichneten Bereich, während der Zugang zu den Bahngleisen räumlich getrennt im Süden stattfindet.

Ein neuer Fahrradweg entsteht südlich des historischen Bahnhofs entlang der Gleisanlagen und schafft eine Verbindung Richtung Süden. Im Bereich des Privatgrundstücks befinden sich ca. 200 bahngewidmete Fahrradstellplätze als Doppelstockparker.

Freiraum

Der Bahnhofsvorplatz von Dachau öffnet sich großzügig und zentral in Richtung Innenstadt. Ein Teil des prägenden Baumbestands wird erhalten und ergänzt und schafft eine attraktive Aufenthaltsqualität. Die Frühlingstraße wird trotz ausreichendem Busprofil, gut überquerbar integriert.

Die Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer ist barrierefrei in alle Richtungen möglich. Busbahnhof, Taxistand und Kurzzeitparkplätze gruppieren sich gut erreichbar um den zentralen Platz, der mit diversen Läden und gastronomischen Angeboten gefasst wird. Die Gastronomie im „historischen Bahnhof“ wird über Rampen angebunden. Südlich davon bildet der ergänzte Baumbestand eine grünes Dach für einen Biergartenbetrieb und kleinere Spielangebote.

Fuß- und Radwege schließen in alle Himmelsrichtungen an den Platz an, die Radler können ohne die Frühlingstraße zu queren direkt in das unterirdische Fahrradhaus eintauchen.

Taxi und Kurzzeitparken

Westlich des historischen Bahnhofsgebäudes befinden sich Taxiplätze. Entlang eines Wendehammers können die Taxen Passagiere aussteigen lassen, warten und abfahren. Die Fahrbahn ist dabei niveaugleich und mit gleichem Bodenbelag wieder umliegende Platz gestaltet.

Die Parkplätze für Kurzzeit-Parker befinden sich im Übergang der Bahnhofsstraße in die Frühlingstraße. Auf beiden Seiten der Fahrbahn ist ein kurzes Halten für Bring- und Holverkehre in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof möglich.



