

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

2. Preis (1009)

**Architekt und Stadtplaner:**

Dragomir Stadtplanung GmbH, Martin Birgel, München

Landschaftsarchitektin:

Dragomir Stadtplanung GmbH, Sigrid Hacker, München

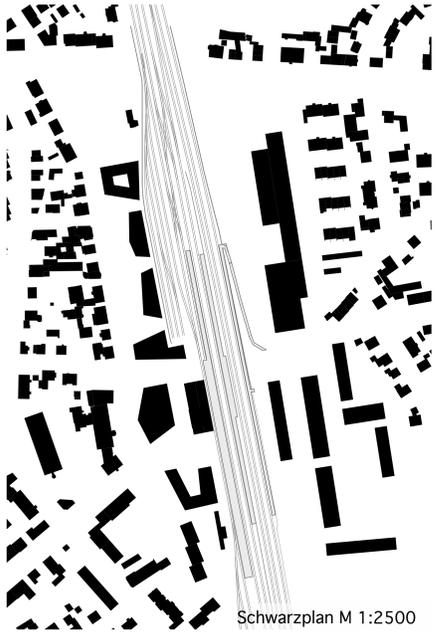
Verkehrsplaner:

b+p bogenberger beratung + planung gmbh, Ulrich Glöckl, Vilshofen

Mitarbeiterinnen:

Ariane Rösler,
Anna Frank

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau



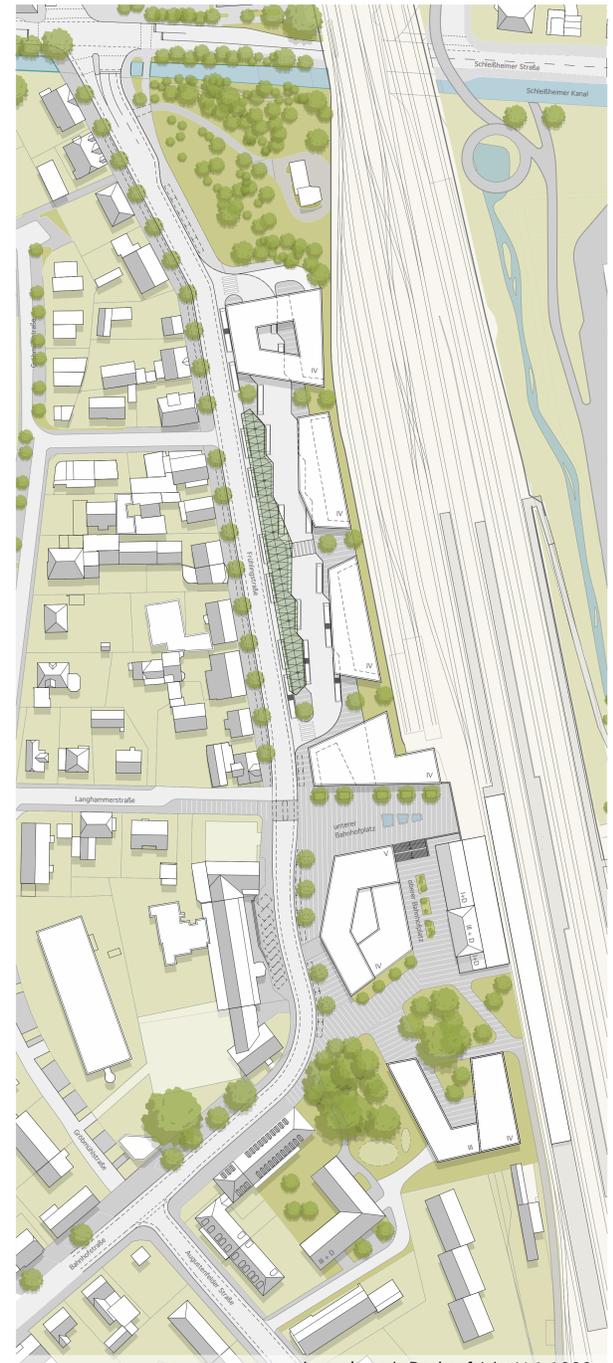
Schwarzplan M 1:2500



Bahnhofplatz und Busbahnhof - Blick Richtung Norden



Busbahnhof und Frühlingsstraße - Blick Richtung Süden



Lageplan mit Dachaufsicht M 1:1000

Städtebauliche Gesamtidée

Ziel des Entwurfs ist Entwicklung einer städtebaulichen Grundform, welche die hohen funktionalen Anforderungen eines bedeutenden Verkehrsknotenpunkts erfüllt, aber gleichzeitig in der Lage ist, die räumlichen Bezüge der Umgebung aufzunehmen und attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume für alle Fahrgäste und Besucher*innen zu schaffen. Das bestehende historische Bahnhofsgelände wird dabei bewusst erhalten und (mit neuer Raumaufteilung und erweitertem Nutzungsspektrum) in das städtebauliche und organisatorische Gesamtkonzept integriert.

Auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs ist das neue Empfangsgebäude situiert. Es bildet einen modernen, funktionalen Gegenspieler zu dem historischen Bahnhofsgelände und tritt über die gemeinsame Platzfläche des oberen Bahnhofplatzes mit diesem in Beziehung. Die diamantförmige Grundform des neuen Gebäudes reagiert auf die Achsen der beiden wichtigen Zubringerstraßen zum Bahnhof, die Langhammerstraße und die Bahnhofstraße. So münden die Hauptverkehrsströme des Fuß- und Radverkehrs in den attraktiven und ansonsten verkehrsfreien Platzräumen des oberen und unteren Bahnhofplatzes. Von der Bahnhofstraße kommend ergibt sich über den oberen Bahnhofplatz ein interessanter Blick auf die freigestellte Fassade des dreigeschossigen Hauptbaus des historischen Bahnhofs. Der untere Bahnhofplatz bildet das Bindeglied zum neuen Busbahnhof im Norden und zum Stadtgebiet östlich der Bahngleise.

Bahnhof

Die bestehende Topographie wird dahingehend entwickelt, dass sowohl das neue Empfangsgebäude als auch das historische Bahnhofsgelände barrierefrei erreicht und betreten werden können. Das neue Empfangsgebäude ist vom unteren Bahnhofplatz aus zugänglich und bietet einen neuartigen und direkten Anschluss an die bestehende Unterführung zu den Gleisen. Angelagert an die Empfangshalle und den Durchgang sind das DB Reisezentrum sowie einige kleine Ladeneinheiten, in denen sich die Fahrgäste auf dem Weg zum Zug für die Reise versorgen können. Neben den Nutzungen des Reisebedarfs sind auf den beiden unteren Ebenen des Gebäudes die erforderlichen 1000 Fahrradstellplätze effizient und nah an den Hauptbewegungsachsen untergebracht. Etwa zwei Drittel der Fahrradstellplätze liegen auf der Ebene E0 (Niveau unterer Bahnhofplatz). Hier können vor allem die aus der Langhammerstraße ankommenden Fahrradfahrer*innen ihre Räder abstellen und direkt durchs Gebäude trockenen Fußes zu den Gleisen gelangen. Auf der Ebene E1 (Niveau oberer Bahnhofplatz) sind weitere Stellplätze für die aus der Bahnhofstraße kommenden Radfahrer*innen angeordnet. Von dort aus sind die Gleise entweder über das historische Bahnhofsgelände oder über den gebäudeinternen Erschließungskern des neuen Empfangsgebäudes erreichbar. Ebenfalls auf der Ebene E1 befinden sich, zum oberen Bahnhofplatz orientiert, ein kleiner ToGo-Markt sowie eine weitere Ladeneinheit.

Eingefasst von dem neuen und dem historischen Bahnhofsgelände bildet der obere Bahnhofplatz den höhergelegenen Ruhepol im emsigen Treiben des Ankommens und Abfahrens am Bahnhof. Er ist über eine großzügige Treppenanlage zwischen den beiden Gebäuden hindurch an den unteren Bahnhofplatz angebunden. Von diesem Platz aus kann das historische Bahnhofsgelände betreten werden, welches über eine Treppe und einen neuen Aufzug wiederum an die Unterführung zu den Gleisen anschließt.

Während das neue Empfangsgebäude vor allem die Funktion eines effizienten und hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkts erfüllt, bietet das historische Gebäude mit den dort angesiedelten gastronomischen Angeboten und der Tourist-Info einen Anlaufpunkt für alle Reisenden und sonstigen Gäste, die etwas mehr Zeit mitbringen und eher einen Ort zum Ankommen und Aufenthalt suchen. Die Wartzone im neuen verglasten Anbau die anteilig auch als Ausstellungs- und Eventbereich genutzt werden kann, komplettiert das historische Bahnhofsgelände als Treffpunkt, der über die reine Funktion als Bahnhof hinaus geht.

Über den Durchgang zu den Gleisen sind das neue und das historische Bahnhofsgelände auf der Ebene E0 miteinander verbunden. Auf Höhe des Wartebereichs im verglasten Anbau weitet sich der unterirdische Gang auf und tritt über eine großzügige Deckenöffnung und eine breite Treppenanlage mit den darüber liegenden Nutzungen in Verbindung. So gelangt Licht in den Tunnel und der neu gestaltete und erweiterte Innenraum des historischen Bahnhofs kann von unten aus wahrgenommen werden.

Busbahnhof und Frühlingsstraße

Der nördlich anschließende Busbahnhof bietet unter Mitnutzung der Westseite der Frühlingsstraße Platz für 26 Haltestellen und kann auf kurzem, direktem Weg von den Bahngleisen erreicht werden. Der südliche Kopfbau belebt mit seinen erdgeschossigen Nutzungen (Gastronomie, Hotellooby und Einzelhandel) sowohl den unteren Bahnhofplatz, als auch den großzügigen Durchgangsbereich zum Busbahnhof. Die Anordnung der begleitenden Bebauung des Busbahnhofs entlang der Bahn ermöglicht eine Öffnung der gesamten Fläche in Richtung Frühlingsstraße. Die im Erdgeschoss der Gebäude angeordneten Ladengeschäfte oder Coworking-Einheiten tragen zur sozialen Kontrolle und zur Belebung des öffentlichen Raums bei.

Auf eine großflächige Überbauung der Bushaltestellen wurde so weit wie möglich verzichtet. Stattdessen soll der Wetterschutz zur Frühlingsstraße hin durch eine leichte und transparente Überdachung mit grün berankten Stützen sichergestellt werden.

So wird ein freundlicher, offener und übersichtlicher Raum geschaffen und die Entstehung eines klassischen Angstrumes bewusst vermieden. Abgeschlossen wird der Busbahnhof im Norden durch einen Gebäudekörper, der den Busbahnhof als Pendant zu dem Hotelgebäude im Süden einfasst. Der Straßenraum der Frühlingsstraße wird neu geordnet und bietet mit durchgehenden Fahrrad-Schutzstreifen eine sichere Route für den Radverkehr.

Freiräume

Der untere Bahnhofplatz führt auf die neue Bahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr zu und bildet den zentralen Treffpunkt des neuen Bahnhofsgeländes und das neue Bindeglied zum Stadtteil Augustenfeld östlich der Bahngleise. Hier kreuzen sich Langhammer- und Bahnhofstraße mit der Frühlingsstraße. Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen queren den Platz, entweder auf dem Weg zu den Gleisen oder in die Stadt. Die Fläche ist sehr belebt und hochfrequentiert und bildet damit das Gegenstück zum höher gelegenen, ruhigen Platzbereich zwischen den beiden Bahnhöfen. Durch die gastronomischen Angebote, die flankierende Begrünung und ein zentrales Wasserspiel bietet der Platz jedoch auch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten.

Die neu entstehende Platzfläche des oberen Bahnhofplatzes bietet ein beispielbares und hochwertiges Vorfeld für das historische Bahnhofsgelände, welches von der höhenreich anschließenden Platzfläche aus wieder aus der Nähe wahrnehmbar wird. Auf der Platzfläche entstehen Aufenthaltsbereiche und Freischankflächen, begrünt durch Sitzinseln mit Bäumen. Von Süden wirkt der erhaltene alte Baumbestand wohltuend in die Platzfläche hinein und bildet gleichzeitig eine grüne Pufferzone zu der südlich anschließenden neuen Bebauung auf privatem Grund.

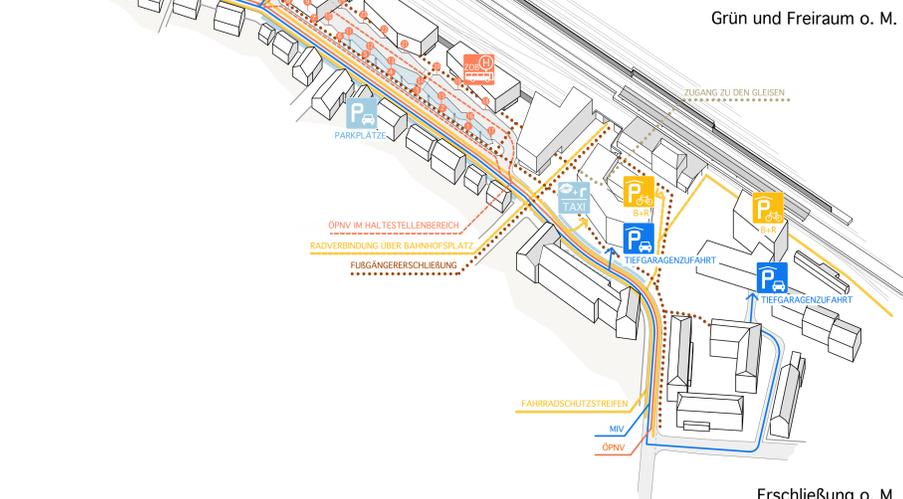
Nördlich des Busbahnhofs wird die Grünfläche am Schleiheimer Kanal durch eine Ufergestaltung mit Sitzstufen aufgewertet.

Erschließung

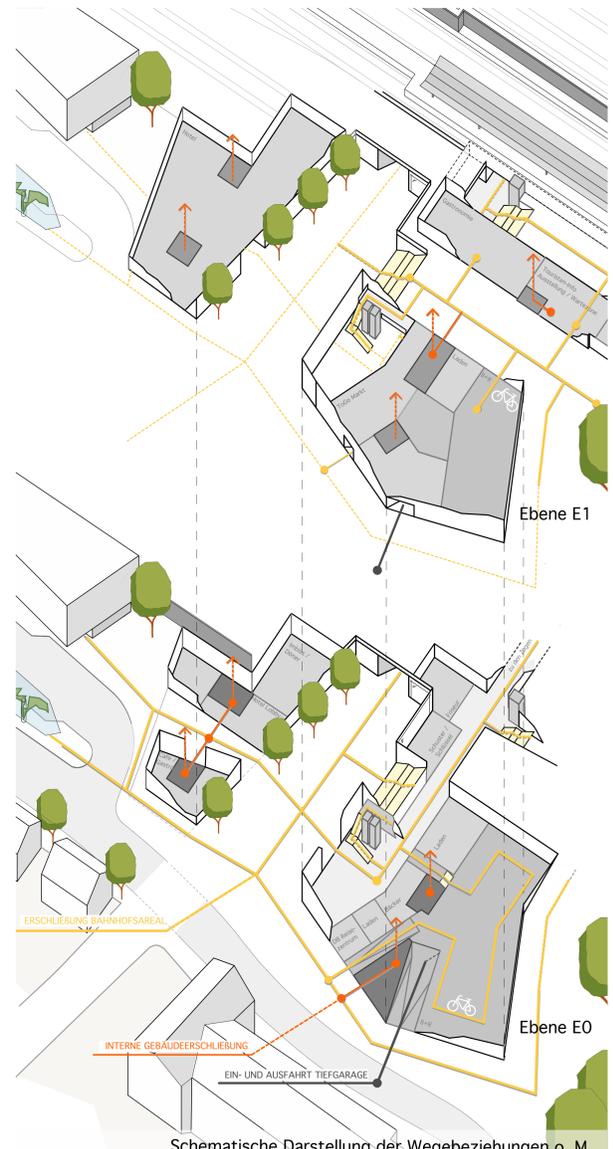
Alle privaten Pkw- und Fahrradstellplätze werden in der Tiefgarage angeordnet. Die öffentlichen Stellplätze für Kurztaxi und Taxi sind als Längsparker entlang der Straße vor dem Bahnhofsgelände und nördlich des Busbahnhofs organisiert. Die Anlieferung für den Busbahnhof erfolgt, soweit erforderlich, über die Tiefgarage. Die Anlieferung für die Bahnhofsgelände wird über die angrenzende Platzfläche abgewickelt. Da alle Baukörper von großzügigen Belagsflächen umgeben sind, ist die Anfahrtbarkeit durch Feuerwehr und Rettungsdienste sichergestellt.



Grün und Freiraum o. M.

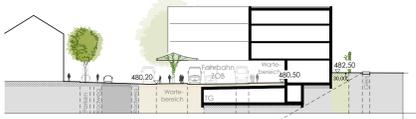


Erschließung o. M.

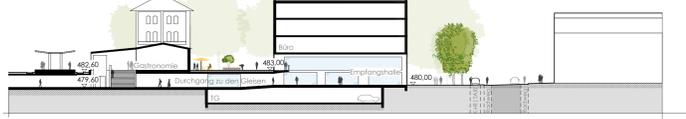


Schematische Darstellung der Wegebeziehungen o. M.

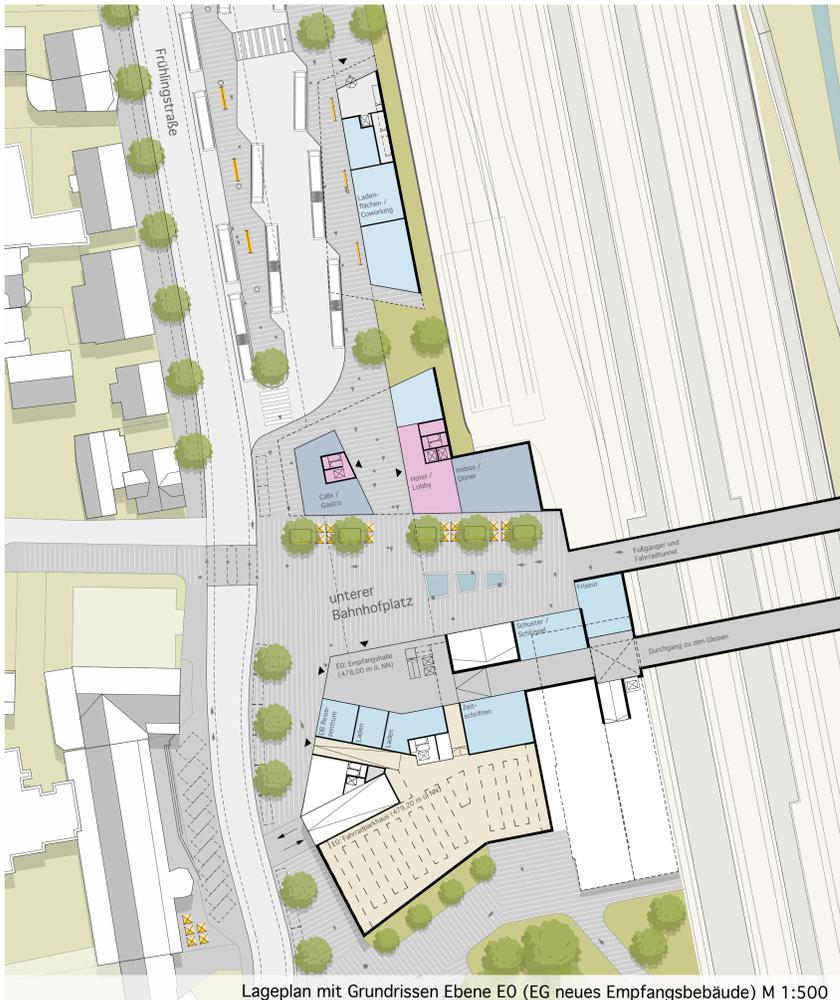
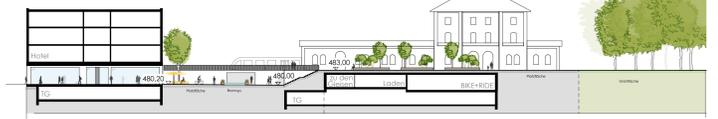
Schnitt AA' M 1:500



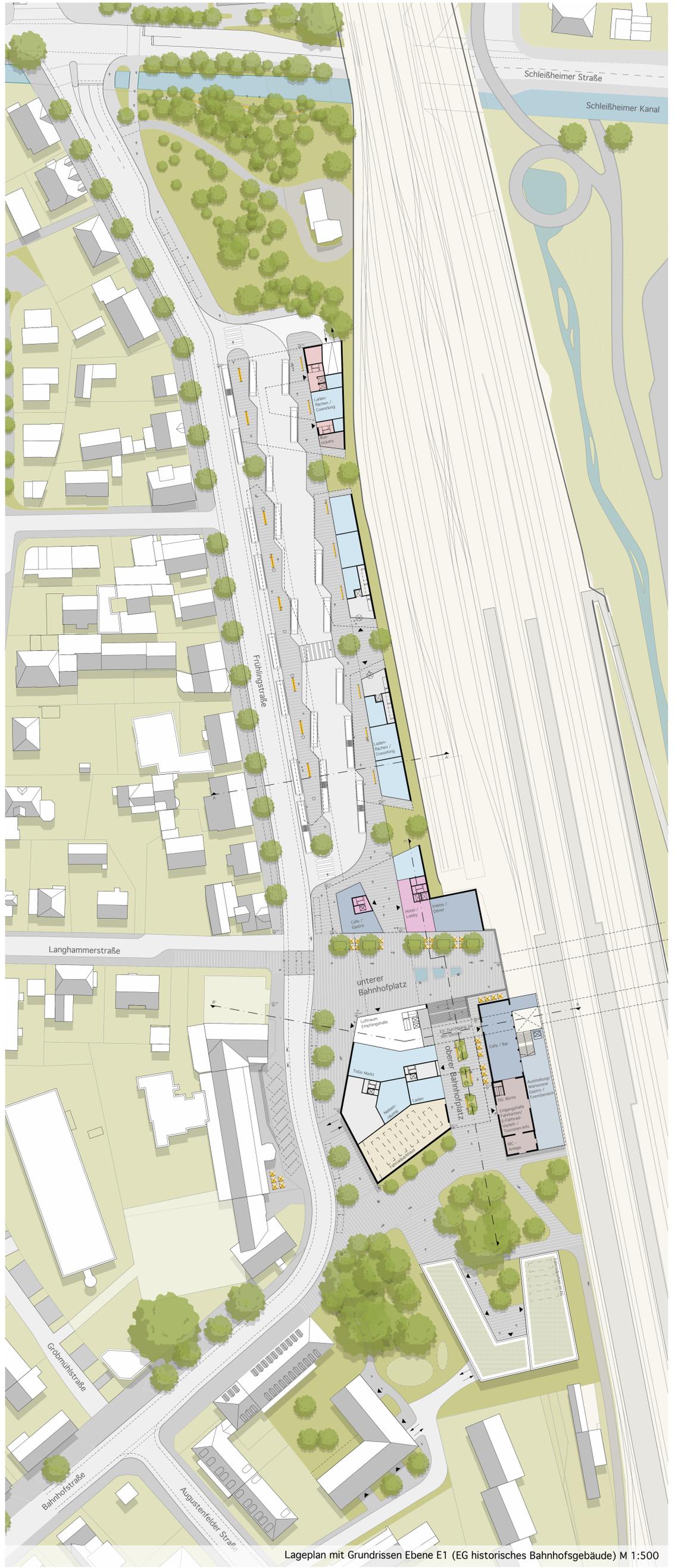
Schnitt BB' M 1:500



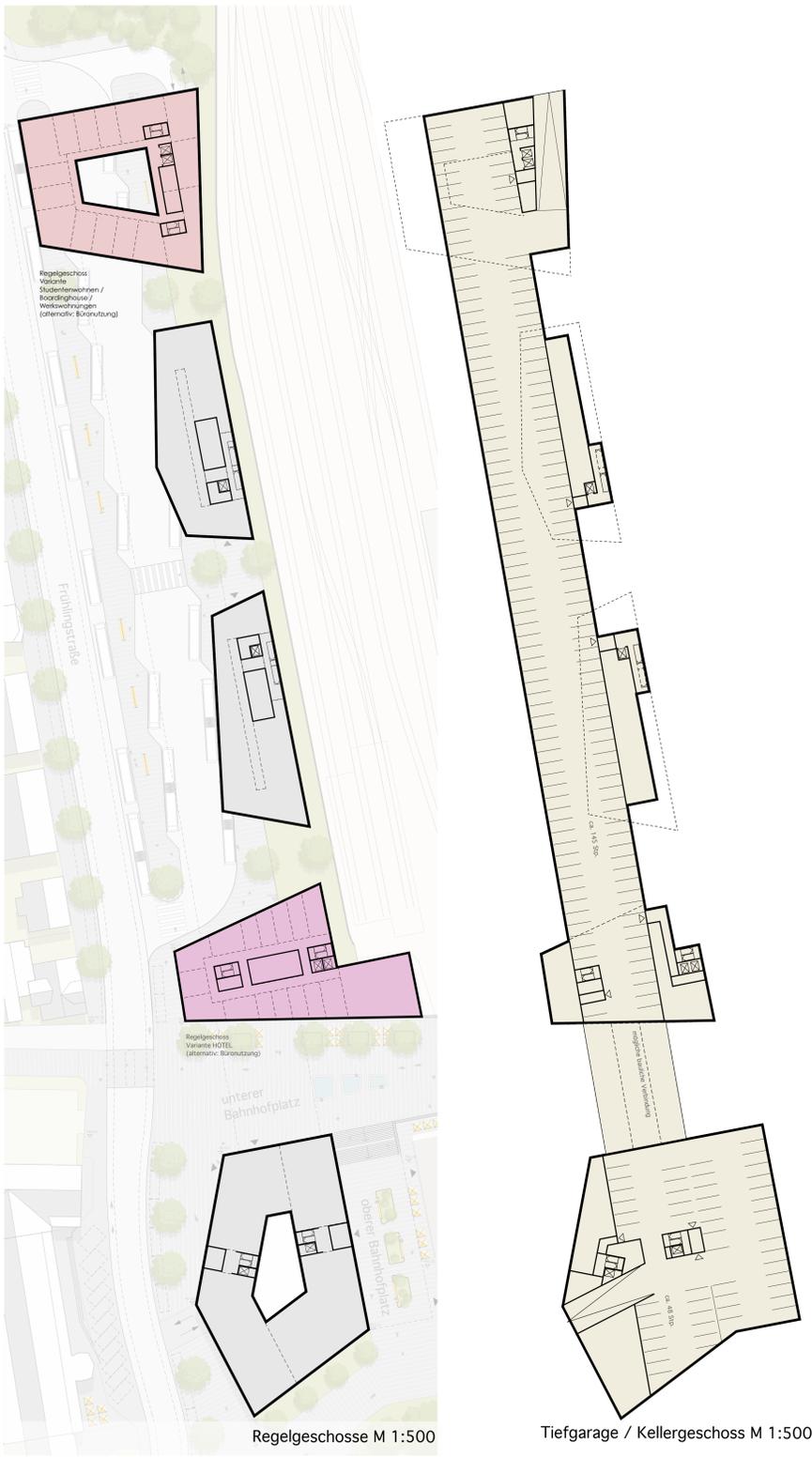
Schnitt CC' M 1:500



Lageplan mit Grundrissen Ebene E0 (EG neues Empfangsgebäude) M 1:500



Lageplan mit Grundrissen Ebene E1 (EG historisches Bahnhofsgebäude) M 1:500



Regelgeschosse M 1:500

Tiefgarage / Kellergeschoss M 1:500

Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Erläuterungsbericht

Städtebauliche Gesamtidee

Ziel des Entwurfs ist Entwicklung einer städtebaulichen Grundform, welche die hohen funktionalen Anforderungen eines bedeutenden Verkehrsknotenpunkts erfüllt, aber gleichzeitig in der Lage ist, die räumlichen Bezüge der Umgebung aufzunehmen und attraktive Bewegungs- und Aufenthaltsräume für alle Fahrgäste und Besucher*innen zu schaffen.

Das bestehende historische Bahnhofsgebäude wird dabei bewusst erhalten und (mit neuer Raumaufteilung und erweitertem Nutzungsspektrum) in das städtebauliche und organisatorische Gesamtkonzept integriert.

Auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofs ist das neue Empfangsgebäude situiert. Es bildet einen modernen, funktionalen Gegenspieler zu dem historischen Bahnhofsgebäude und tritt über die gemeinsame Platzfläche des oberen Bahnhofplatzes mit diesem in Beziehung. Die diamantförmige Grundform des neuen Gebäudes reagiert auf die Achsen der beiden wichtigen Zubringerstraßen zum Bahnhof, die Langhammerstraße und die Bahnhofstraße. So münden die Hauptverkehrsströme des Fuß- und Radverkehrs in den attraktiven und ansonsten verkehrsfreien Platzräumen des oberen und unteren Bahnhofplatzes. Von der Bahnhofstraße kommend ergibt sich über den oberen Bahnhofplatz ein interessanter Blick auf die freigestellte Fassade des dreigeschossigen Hauptbaus des historischen Bahnhofs. Der untere Bahnhofplatz bildet das Bindeglied zum neuen Busbahnhof im Norden und zum Stadtgebiet östlich der Bahngleise.

Bahnhof

Die bestehende Topographie wird dahingehend entwickelt, dass sowohl das neue Empfangsgebäude als auch das historische Bahnhofsgebäude barrierefrei erreicht und betreten werden können. Das neue Empfangsgebäude ist vom unteren Bahnhofplatz aus zugänglich und bietet einen niveaugleichen und direkten Anschluss an die bestehende Unterführung zu den Gleisen. Angelagert an die Empfangshalle und den Durchgang sind das DB Reisezentrum sowie einige kleine Ladeneinheiten, in denen sich die Fahrgäste auf dem Weg zum Zug für die Reise versorgen können. Neben den Nutzungen des Reisebedarfs sind auf den beiden unteren Ebenen des Gebäudes die erforderlichen 1000 Fahrradstellplätze effizient und nah an den Hauptbewegungsachsen untergebracht. Etwa zwei Drittel der Fahrradstellplätze liegen auf der Ebene E0 (Niveau unterer Bahnhofplatz). Hier können vor allem die aus der Langhammerstraße ankommenden Fahrradfahrer*innen ihre Räder abstellen und direkt durchs Gebäude trockenen Fußes zu den Gleisen gelangen. Auf der Ebene E1 (Niveau oberer Bahnhofplatz) sind weitere Stellplätze für die aus der Bahnhofstraße kommenden Radfahrer*innen angeordnet. Von dort aus sind die Gleise entweder über das historische Bahnhofsgebäude oder über den gebäudeinternen Erschließungskern des neuen Empfangsgebäudes erreichbar.

Ebenfalls auf der Ebene E1 befinden sich, zum oberen Bahnhofplatz orientiert, ein kleiner ToGo-Markt sowie eine weitere Ladeneinheit.

Eingefasst von dem neuen und dem historischen Bahnhofsgebäude bildet der obere Bahnhofplatz den höhergelegenen Ruhepol im emsigen Treiben des Ankommens und Abfahrens am Bahnhof. Er ist über eine großzügige Treppenanlage zwischen den beiden Gebäuden hindurch an den unteren Bahnhofplatz angebunden. Von diesem Platz aus kann das historische Bahnhofsgebäude betreten werden, welches über eine Treppe und einen neuen Aufzug wiederum an die Unterführung zu den Gleisen anschließt.

Während das neue Empfangsgebäude vor allem die Funktion eines effizienten und hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkts erfüllt, bietet das historische Gebäude mit den dort angesiedelten gastronomischen Angeboten und der Tourist-Info einen Anlaufpunkt für alle Reisenden und sonstigen Gäste, die etwas mehr Zeit mitbringen und eher einen Ort zum Ankommen und Aufenthalt suchen.

Die Wartezone im neuen verglasten Anbau die anteilig auch als Ausstellungs- und Eventbereich genutzt werden kann, komplettiert das historische Bahnhofsgebäude als Treffpunkt, der über die reine Funktion als Bahnhof hinaus geht.

Über den Durchgang zu den Gleisen sind das neue und das historische Bahnhofsgebäude auf der Ebene E0 miteinander verbunden. Auf Höhe des Wartebereichs im verglasten Anbau weitet sich der unterirdische Gang auf und tritt über eine großzügige Deckenöffnung und eine breite Treppenanlage mit den darüber liegenden Nutzungen in Verbindung. So gelangt Licht in den Tunnel und der neu gestaltete und erweiterte Innenraum des historischen Bahnhofs kann von unten aus wahrgenommen werden.

Busbahnhof und Frühlingstraße

Der nördlich anschließende Busbahnhof bietet unter Mitnutzung der Westseite der Frühlingstraße Platz für 26 Haltestellen und kann auf kurzem, direktem Weg von den Bahngleisen erreicht werden. Der südliche Kopfbau belebt mit seinen erdgeschossigen Nutzungen (Gastronomie, Hotellobby und Einzelhandel) sowohl den unteren Bahnhofplatz, als auch den großzügigen Durchgangsbereich zum Busbahnhof. Die Anordnung der begleitenden Bebauung des Busbahnhofs entlang der Bahn ermöglicht eine Öffnung der gesamten Fläche in Richtung Frühlingstraße. Die im Erdgeschoss der Gebäude angeordneten Ladengeschäfte oder Coworking-Einheiten tragen zur sozialen Kontrolle und zur Belebung des öffentlichen Raums bei.

Auf eine großflächige Überbauung der Bushaltestellen wurde so weit wie möglich verzichtet. Stattdessen soll der Wetterschutz zur Frühlingstraße hin durch eine leichte und transparente Überdachung mit grün berankten Stützen sichergestellt werden.

So wird ein freundlicher, offener und übersichtlicher Raum geschaffen und die Entstehung eines klassischen Angstraumes bewusst vermieden.

Abgeschlossen wird der Busbahnhof im Norden durch einen Gebäudekörper, der den Busbahnhof als Pendant zu dem Hotelgebäude im Süden einfasst.

Der Straßenraum der Frühlingstraße wird neu geordnet und bietet mit durchgehenden Fahrrad-Schutzstreifen eine sichere Route für den Radverkehr.

Freiräume

Der untere Bahnhofplatz führt auf die neue Bahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr zu und bildet den zentralen Treffpunkt des neuen Bahnhofsareals und das neue Bindeglied zum Stadtteil Augustenfeld östlich der Bahngleise. Hier kreuzen sich Langhammer- und Bahnhofstraße mit der Frühlingstraße. Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen queren den Platz, entweder auf dem Weg zu den Gleisen oder in die Stadt. Die Fläche ist sehr belebt und hochfrequentiert und bildet damit das Gegenstück zum höher gelegenen, ruhigen Platzbereich zwischen den beiden Bahnhöfen. Durch die gastronomischen Angebote, die flankierende Begrünung und ein zentrales Wasserspiel bietet der Platz jedoch auch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten.

Die neu entstehende Platzfläche des oberen Bahnhofplatzes bietet ein beispielbares und hochwertiges Vorfeld für das historische Bahnhofsgebäude, welches von der höhengleich anschließenden Platzfläche aus wieder aus der Nähe wahrnehmbar wird. Auf der Platzfläche entstehen Aufenthaltsbereiche und Freischankflächen, begrünt durch Sitzinseln mit Bäumen. Von Süden wirkt der erhaltene alte Baumbestand wohltuend in die Platzfläche hinein und bildet gleichzeitig eine grüne Pufferzone zu der südlich anschließenden neuen Bebauung auf privatem Grund.

Nördlich des Busbahnhofs wird die Grünfläche am Schleißheimer Kanal durch eine Ufergestaltung mit Sitzstufen aufgewertet.

Erschließung

Alle privaten Pkw- und Fahrradstellplätze werden in der Tiefgarage angeordnet. Die öffentlichen Stellplätze für Kurzzeitparken und Taxi sind als Längsparker entlang der Straße vor dem Bahnhofsgebäude und nördlich des Busbahnhofs organisiert. Die Anlieferung für den Busbahnhof erfolgt, soweit erforderlich, über die Tiefgarage. Die Anlieferung für die Bahnhofsgebäude wird über die angrenzende Platzfläche abgewickelt. Da alle Baukörper von großzügigen Belagsflächen umgeben sind, ist die Anfahrbarkeit durch Feuerwehr und Rettungsdienste sichergestellt.

