

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Anerkennung (1012)



Architekt und Stadtplaner:

bK | bueroKleinekort, Prof. Volker Kleinekort, Düsseldorf

Landschaftsarchitekt:

Polinna+Hauck landscape, Dr. Thomas Hauck, Berlin

Verkehrsplaner:

Stellwerk – Bles Bruns Kowald GbR, Prof. Dr. Andre Bruns, Darmstadt

Mitarbeiter*innen:

Kilian Paterson, Christine Jakoby, Quingyu Liang,
Annika Mira Stein

CHOREOGRAPHIERTES WEITERBAUEN

Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

ENTWURF

Strategie Dachau 'as found'

Der städtebauliche Entwurf leitet aus den bestehenden Strukturen der Stadt wiedererkennbare Räume ab, innerhalb derer die neuen Teilquartiere als eigene Raumtypologien erfahrbar werden. Ziel dabei ist kein von der gebauten Umgebung losgelöstes Quartier – sondern ein vielfältiges urbanes Gewebe aus dem übergeordneten Bestand heraus zu entwickeln.

Zwei verschiedene Teilquartiere werden in Form von zusammenhängenden „Baufeldern“ aus der Umgebung abgeleitet und in sie eingebettet. Mit klaren Raumkanten in Begleitung der Frühlingsstraße, und kleinteiligen Strukturen in dem gartenartigen „Innenbereich“ des südlichen Baufeldes. Daraus ergibt sich eine Gliederung des neuen Quartiers in eigenständige, aber vernetzte Nachbarschaften.

METHODE

Teilquartiere definieren

Die jeweils aus mehreren Baufeldern bestehenden zwei Teilquartiere folgen einem gemeinsamen Gestaltungsprinzip – ein homogener Rand und ein, als „Adresse“ im Stadtraum ausformulierter Auftakt. Die Positionierung des ÖPNV folgt räumlich dieser Grundidee – die Stadtbusse sind der Stadt zugeordnet, die Regionalbusse (ZOB) dem Regionalverkehr.

Freiräume verbinden

Diese beiden Teilquartiere werden strukturell aus der bestehenden Stadt nach Osten an die Bahn herangeführt. Durch die Lage im Quartier ergibt sich in deren Zwischenräumen ein Netz aus Wegen welches die unterschiedlichen Räume miteinander verbindet und in das übergeordnete Wegenetz der Stadt einbettet. Unterschiedliche Wegebenen, Oberflächengestaltungen und Bepflanzungen lassen innerhalb des Quartiers ein differenziertes Wegenetz entstehen, das sich in drei Hierarchieebenen in Platz und Park, Straßen und Gassen gliedert.

MASSNAHMEN

Der baulich räumliche Kerngedanke ist das „choreographierte Weiterbauen“ der bestehenden Stadtstruktur durch Bebauungstypen, die den Maßstab der direkten Umgebung aufgreift. Aus dieser Strategie lässt sich auf das Ganze schließen und die Stadt wird wie selbstverständlich „an die Bahn“ geführt.

Drei spezifische Freiräume, der Bahnhofplatz, der „Stadtgarten“ und der Bahnpark strukturieren das Gebiet in sich – und verbinden es mit dem Bestand. Die Plätze sind „Benutzerräume“ mit hoher Aufenthaltsqualität die nicht nur im übertragenen Sinne „Barrierefrei“ sind.

Freiraumkonzept

Das neue Stadtquartier wird von einer Vielzahl grüner Freiräume geprägt: Über die von hochstämmigen Baumhainen „überdachten“ Teilräume, wird die räumliche und thematische Verbindung zu den Dächern der Bussteige hergestellt die wiederum keine monofunktionalen Verkehrsflächen sind, sondern integrierter Bestandteil der öffentlichen Räume des neuen Quartiers. In der Grünanlage des „Stadtgartens“ sind wasserdurchlässige Belags- und Vegetationsflächen ausgebildet, die auch der Regenwasserversickerung dienen. Die multifunktionale Fläche des Bahnhofplatzes bildet das ganze Jahr über als offener Treffpunkt mit Raum für Veranstaltungen den Mittelpunkt des neuen Stadtquartiers. Drei

Schatten spendende Baumdächer bieten Ruhe, Kühlung und Sonnenschutz an heißen Tagen.

Verkehrskonzept

Die Konzeption baut auf der Idee auf, die Verkehre ihren räumlichen Reichweiten nach zuzuordnen – Der Stadtbusverkehr ist am Bahnhofsplatz zur Stadt hin orientiert. Der ZOB, mit seinem eher dem Regionalen Raum zugeordneten Verkehr, der S-Bahn. So ergeben sich drei klar durch ihre Dächer erkennbare Ankunfts- und Abfahrtsorte für die drei ÖPNV-Arten. Die Fuß- und Radverkehre werden nicht mehr wie bisher durch Unterführungen dem Autoverkehr „untergeordnet“, sondern einem klassischen Stadtmodell folgend, ebenerdig geführt!

Der so neu geschaffene Übergang der Frühlingsstraße bekommt die räumliche und inhaltliche Funktion eines Gelenks zwischen den Verkehren, zwischen Bahn und Stadt; bewegen und ankommen.

Der Platz am Bahnhof, als neues Mobilitätszentrum mit dem Busbahnhof, Velostation, Umkleiden und Werkstatt, ist so ganz selbstverständlich in die Morphologie der Stadt integriert. Hier verknüpft sich der im neuen Stadtquartier ankommende Individualverkehr als multimodaler Hub mit allen Arten des ÖPNV, was zusammen mit Radfahrern und Fußgängern zu einer hohen Frequenz und Belebung dieses zentralen Freiraums führt. Die Frühlingsstraße nimmt als eine Art Rückgrat, alle Verkehre auf. Über diesen Boulevard werden die neuen Gewerbebauten erschlossen. Die Tiefgaragenzufahrt liegt zwischen den Bürogebäuden zugeordneten Stichstraßen. Car-Sharing Stationen und Radleihsysteme finden sich an den beiden Schnittstellen zwischen Bahnhofsplatz und Wohnungsbau und sind als intermodale Schnittstelle mit dem ÖPNV im Süden an der Frühlingsstraße verknüpft.

Realisierbarkeit | Gebäudetypologie

Das Weiterbauen der bestehenden Bebauungstypen ermöglicht aufgrund der robusten Struktur eine große Nutzungsvielfalt. Was an der Frühlingsstraße heute als kleine Gewerbeeinheiten gedacht wird kann übermorgen als Wohnen weiter Bestand haben. Einzelne Baukörper verorten besondere Orte im Stadtgrundriss: Der Auftakt ins Quartier im Norden, der kleine Hochpunkt am „Stadtgarten“ im Süden und das neue „Stadtturm neben dem Bahnhof“ am Bahnhofsplatz.

Die Baufelder sind so dimensioniert, dass eine vielfältige Bebauung in Solitären denkbar ist und ein vitaler Gewerbemix und eine große Nutzervielfalt aufgenommen werden kann. Sie sind flexibel, in zeitlichen Stufen zu entwickeln und können je unterschiedlich ausgeformt werden. Im Block erzeugt die Mischung aus drei- bis fünfgeschossigen Baukörpern in der Variation der Grundrisse vielfältige Wohnformen – Eigentumsorientiert als auch zur Miete.

Die innere Hofraum der Nachbarschaft, bildet an Laubengängen und Loggien die privaten und halböffentlichen Räume für die Bewohner, gleich einem Nachbarschaftsplatz oder Anger über die Geschoße in die Vertikale gedacht. Grundrisse, mit zur Bahn ausgerichteten Nebennutzungen, ermöglichen in den Hof orientierte gemeinschaftliche Wohnformen. So ergibt sich eine Verschiebung der konventionellen Schichtung, der „Blockinnenraum“ wird Teil der Stadtlandschaft – Vorne die Stadt und hinten der Park – Tucholsky hätte seine wahre Freude gehabt.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

CHOREOGRAPHIERTES WEITERBAUEN Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

ENTWURF

Strategie Dachau 'as found'

Der städtebauliche Entwurf leitet aus den bestehenden Strukturen der Stadt wiedererkennbare Räume ab, innerhalb derer die neuen Teilquartiere als eigene Raumtypologien erfahrbar werden. Ziel dabei ist kein von der gebauten Umgebung losgelöstes Quartier – sondern ein vielfältiges urbanes Gewebe aus dem übergeordneten Bestand heraus zu entwickeln. Zwei verschiedene Teilquartiere werden in Form von zusammenhängenden „Baufeldern“ aus der Umgebung abgeleitet und in sie eingebettet. Mit klaren Raumkanten in Begleitung der Frühlingsstraße, und kleinteiligen Strukturen in dem gartenartigen „Innenbereich“ des südlichen Baufeldes. Daraus ergibt sich eine Gliederung des neuen Quartiers in eigenständige, aber vernetzte Nachbarschaften.

METHODE

Teilquartiere definieren

Die jeweils aus mehreren Baufeldern bestehenden zwei Teilquartiere folgen einem gemeinsamen Gestaltungsprinzip – ein homogener Rand und ein, als „Adresse“ im Stadtraum ausformulierter Auftakt. Die Positionierung des ÖPNV folgt räumlich dieser Grundidee – die Stadtbusse sind der Stadt zugeordnet, die Regionalbusse (ZOB) dem Regionalverkehr.

Freiräume verbinden

Diese beiden Teilquartiere werden strukturell aus der bestehenden Stadt nach Osten an die Bahn herangeführt. Durch die Lage im Quartier ergibt sich in deren Zwischenräumen ein Netz aus Wegen welches die unterschiedlichen Räume miteinander verbindet und in das übergeordnete Wegenetz der Stadt einbettet. Unterschiedliche Wegebreiten, Oberflächengestaltungen und Bepflanzungen lassen innerhalb des Quartiers ein differenziertes Wegenetz entstehen, das sich in drei Hierarchieebenen in Platz und Park, Straßen und Gassen gliedert.

MASSNAHMEN

Der baulich räumliche Kerngedanke ist das „choreographierte Weiterbauen“ der bestehenden Stadtstruktur durch Bebauungstypen, die den Maßstab der

direkten Umgebung aufgreift. Aus dieser Strategie lässt sich auf das Ganze schließen und die Stadt wird wie selbstverständlich „an die Bahn“ geführt. Drei spezifische Freiräume, der Bahnhofplatz, der „Stadtgarten“ und der Bahnpark strukturieren das Gebiet in sich – und verbinden es mit dem Bestand. Die Plätze sind „Benutzerräume“ mit hoher Aufenthaltsqualität die nicht nur im übertragenen Sinne „Barrierefrei“ sind.

Freiraumkonzept

Das neue Stadtquartier wird von einer Vielzahl grüner Freiräume geprägt: Über die von hochstämmigen Baumhainen „überdachten“ Teilräume, wird die räumliche und thematische Verbindung zu den Dächern der Bussteige hergestellt die wiederum keine monofunktionalen Verkehrsflächen sind, sondern integrierter Bestandteil der öffentlichen Räume des neuen Quartiers. In der Grünanlage des „Stadtgartens“ sind wasserdurchlässige Belags- und Vegetationsflächen ausgebildet, die auch der Regenwasserversickerung dienen. Die multifunktionale Fläche des Bahnhofplatzes bildet das ganze Jahr über als offener Treffpunkt mit Raum für Veranstaltungen den Mittelpunkt des neuen Stadtquartiers. Drei Schatten spendende Baumdächer bieten Ruhe, Kühlung und Sonnenschutz an heißen Tagen.

Verkehrskonzept

Die Konzeption baut auf der Idee auf, die Verkehre ihren räumlichen Reichweiten nach zuzuordnen – Der Stadtbusverkehr ist am Bahnhofplatz zur Stadt hin orientiert. Der ZOB, mit seinem eher dem Regionalraum zugeordneten Verkehr, der S-Bahn. So ergeben sich drei klar durch ihre Dächer erkennbare Anknüpfungspunkte für die drei ÖPNV-Arten. Die Fuß- und Radverkehre werden nicht mehr wie bisher durch Unterführungen dem Autoverkehr „untergeordnet“, sondern einem klassischen Stadtmodell folgend, ebenerdig geführt! Der so neu geschaffene Übergang der Frühlingsstraße bekommt die räumliche und inhaltliche Funktion eines Gelenks zwischen den Verkehren, zwischen Bahn und Stadt; bewegen und ankommen. Der Platz am Bahnhof, als neues Mobilitätszentrum mit dem Busbahnhof, Velostation, Umkleiden und Werkstatt, ist so ganz selbstverständlich in die Morphologie der Stadt integriert. Hier verknüpft sich der

im neuen Stadtquartier ankommende Individualverkehr als multimodaler Hub mit allen Arten des ÖPNV, was zusammen mit Radfahrern und Fußgängern zu einer hohen Frequenz und Belebung dieses zentralen Freiraums führt. Die Frühlingsstraße nimmt als eine Art Rückgrat, alle Verkehre auf. Über diesen Boulevard werden die neuen Gewerbebauten erschlossen. Die Tiefgaragenzufahrt liegt zwischen den Bürogebäuden zugeordneten Stichstraßen. Car-Sharing Stationen und Radleisysteme finden sich an den beiden Schnittstellen zwischen Bahnhofplatz und Wohnungsbau und sind als intermodale Schnittstelle mit dem ÖPNV im Süden an der Frühlingsstraße verknüpft.

Realisierbarkeit | Gebäudetypologie

Das Weiterbauen der bestehenden Bebauungstypen ermöglicht aufgrund der robusten Struktur eine große Nutzungsvielfalt. Was an der Frühlingsstraße heute als kleine Gewerbeeinheiten gedacht wird kann übermorgen als Wohnen weiter Bestand haben. Einzelne Baukörper verorten besondere Orte im Stadtgrundriss: Der Auftakt ins Quartier im Norden, der kleine Hochpunkt am „Stadtgarten“ im Süden und das neue „Stadtzentrum neben dem Bahnhof“ am Bahnhofplatz. Die Baufelder sind so dimensioniert, dass eine vielfältige Bebauung in Solitären denkbar ist und ein vitaler Gewerbetrieb und eine große Nutzervielfalt aufgenommen werden kann. Sie sind flexibel, in zeitlichen Stufen zu entwickeln und können je unterschiedlich ausgeformt werden. Im Block zeigt die Mischung aus drei- bis fünfgeschossigen Baukörpern in der Variation der Grundrisse vielfältige Wohnformen – Eigentumsorientiert als auch zur Miete.

Die innere Hofraum der Nachbarschaft, bildet an Laubengängen und Loggien die privaten und halböffentlichen Räume für die Bewohner, gleich einem Nachbarschaftsplatz oder Anger über die Geschosse in die Vertikale gedacht. Grundrisse, mit zur Bahn ausgerichteten Nebennutzungen, ermöglichen in den Hof orientierte gemeinschaftliche Wohnformen. So ergibt sich eine Verschiebung der konventionellen Schichtung, der „Blockinnenraum“ wird Teil der Stadtländschaft – Vorne die Stadt und hinten der Park – Tucholsky hätte seine wahre Freude gehabt.



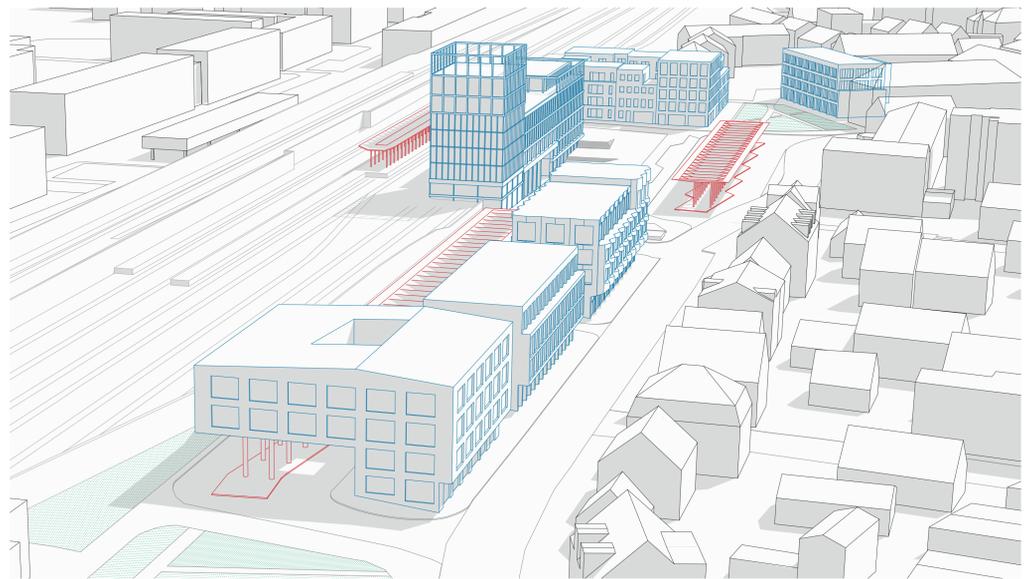
Stadtbild am Bahnhofplatz



Stadtbild in der Frühlingsstraße

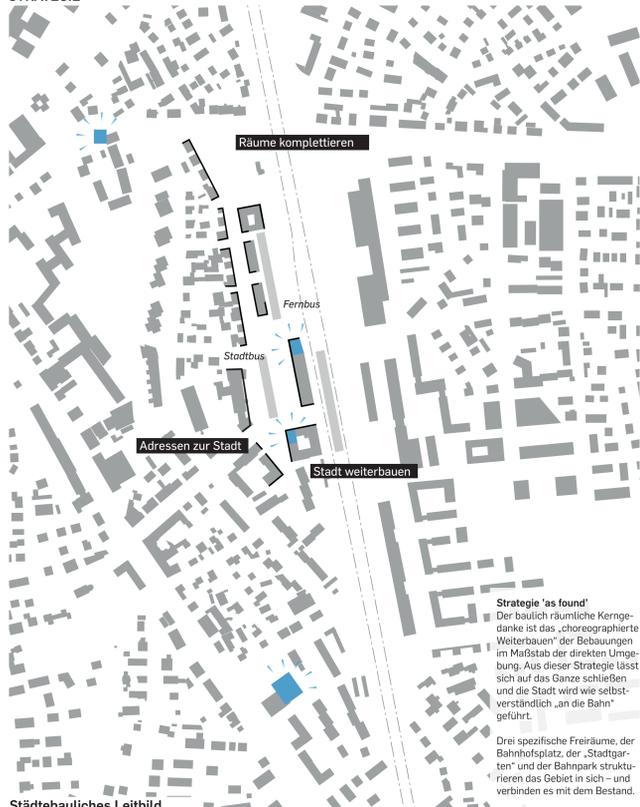


STADTSTRUKTUR / Schwarzplan, 1:2500

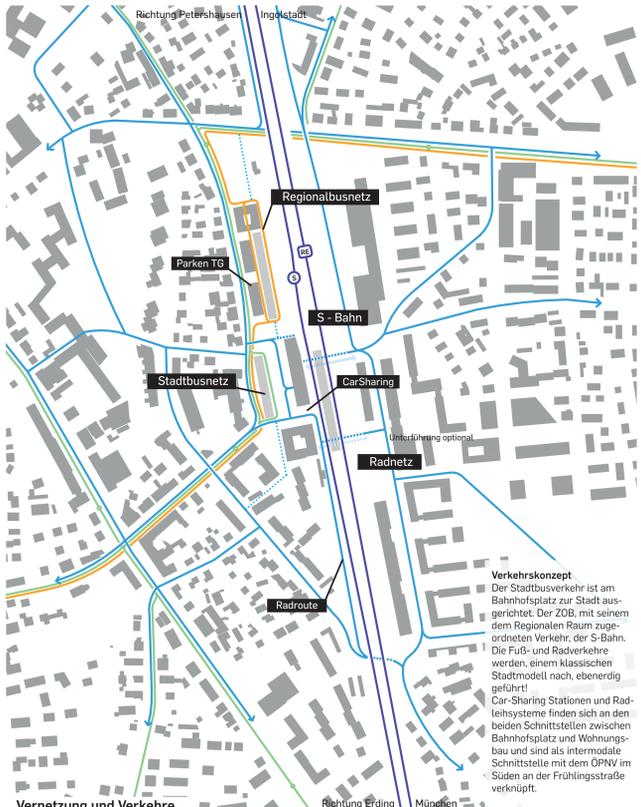


Stadtmorphologie, Bahnhofsumfeld Dachau

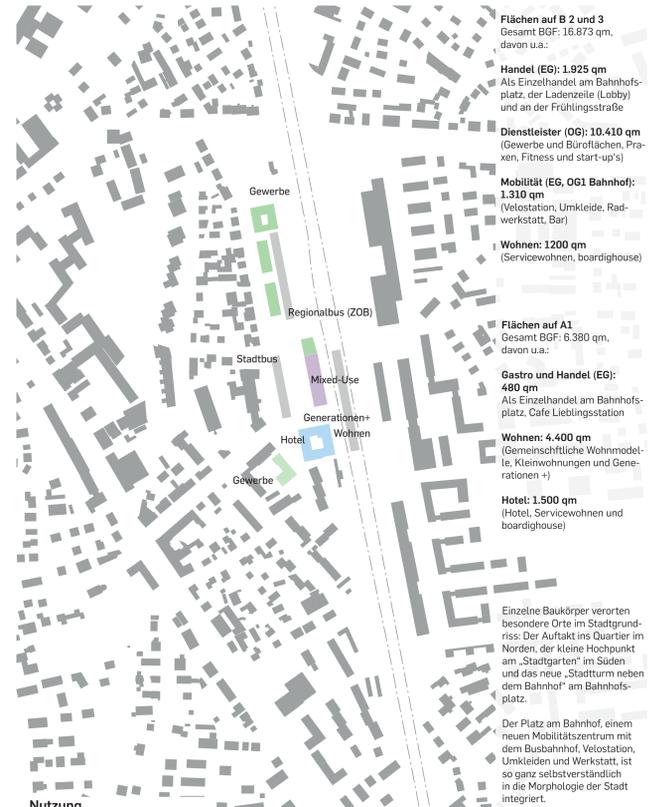
STRATEGIE



Städtebauliches Leitbild

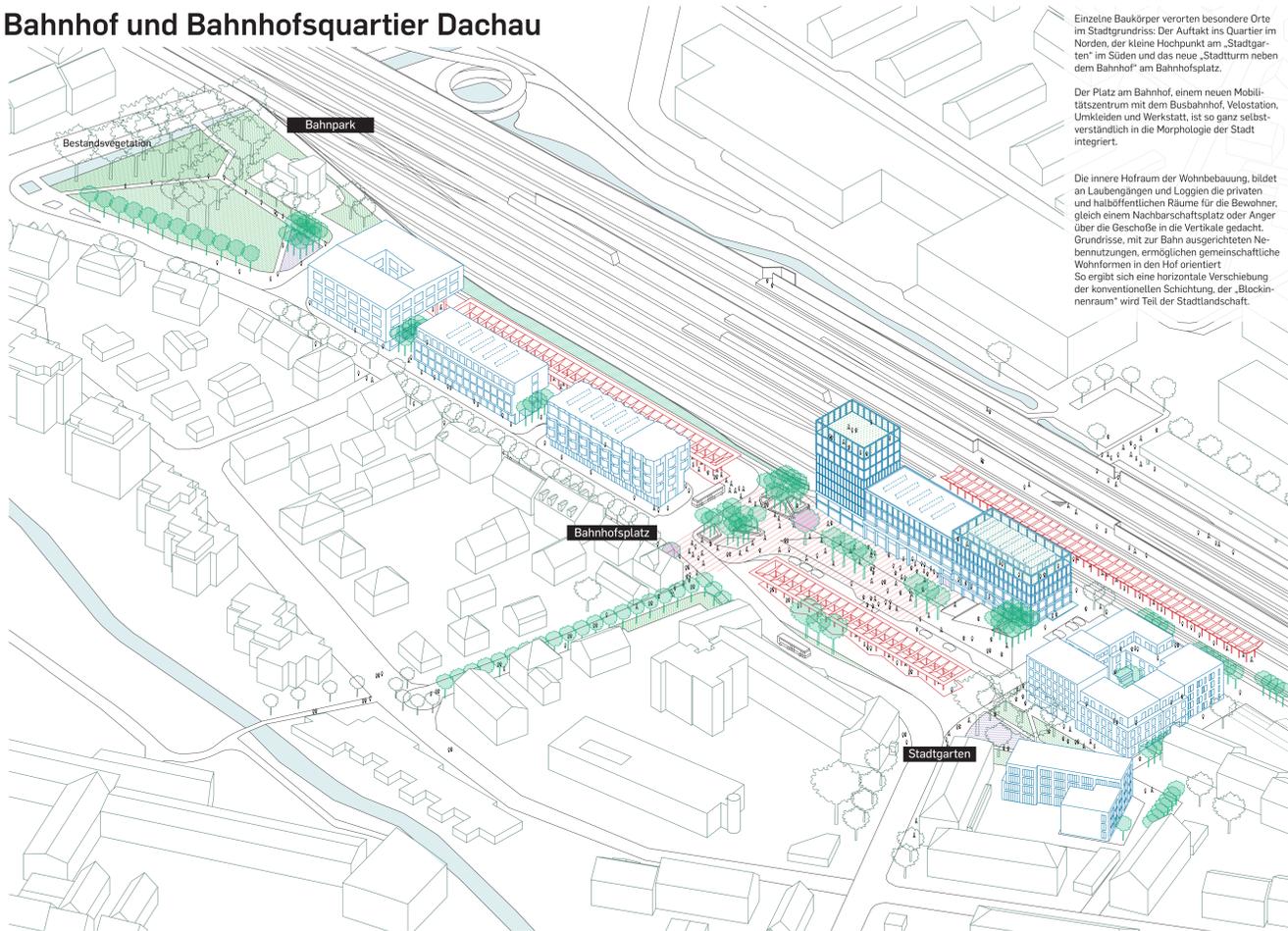


Vernetzung und Verkehre



Nutzung

Bahnhof und Bahnhofsquartier Dachau

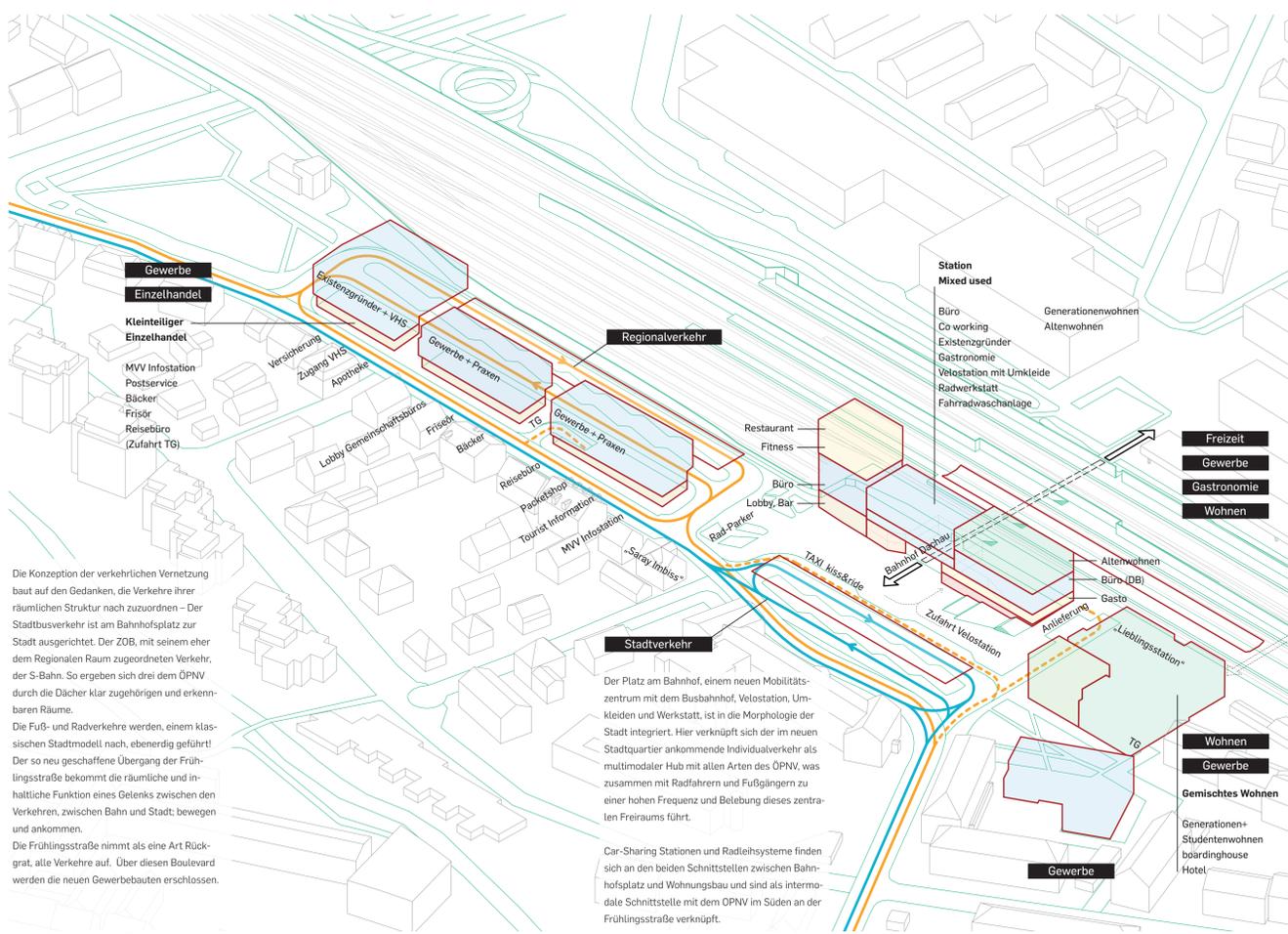


Einzelne Baukörper verorten besondere Orte im Stadtgrundriss: Der Auftakt ins Quartier im Norden, der kleine Hochpunkt am „Stadtgarten“ im Süden und das neue „Stadtzentrum“ neben dem Bahnhof am Bahnhofsplatz.

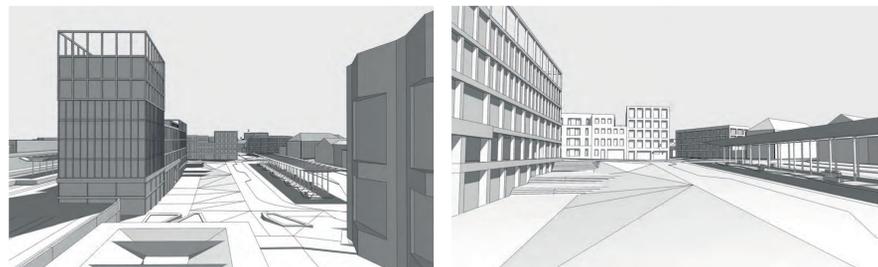
Der Platz am Bahnhof, einem neuen Mobilitätszentrum mit dem Busbahnhof, Velostation, Umkleiden und Werkstatt, ist so ganz selbstverständlich in die Morphologie der Stadt integriert.

Die innere Hofraum der Wohnbebauung, bildet an Laubengängen und Loggien die privaten und halböffentlichen Räume für die Bewohner, gleich einem Nachbarschaftsplatz oder Anger über die Geschosse in die Vertikale gedacht. Grundrisse, mit zur Bahn ausgerichteten Nebenbenutzungen, ermöglichen gemeinschaftliche Wohnformen in den Hof orientiert. So ergibt sich eine horizontale Verschiebung der konventionellen Schichtung, der „Blockinnenraum“ wird Teil der Stadtlandschaft.

Räumlich-programmatische Zuordnung



Vernetzungen und Programme



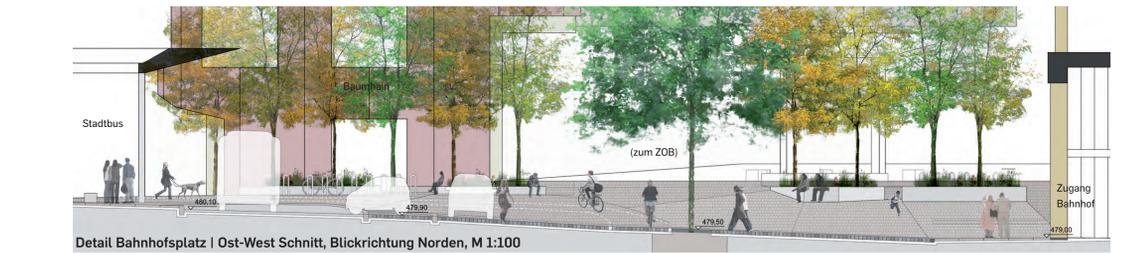
Stadtsilhouetten



Ebene -1	Ebene 0	Ebene +1	Ebene +2	Ebene +3	Ebene +4	Ebene +5	Ebene +6	Ebene +7	roof
Tiefgarage RIS Stpl.	E-Ladestation	Versicherung Lobby	Empfang Business club	VHS	Existenzgründer	Lobby Bäcker Bahnhof Velostation (1000 Stpl.) Umkleide	Büro Reisebüro Cafe	Büro Fitness Cafe	Büro Büro Büro Wohnen+
		Bäcker Friseur	FIT X Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Restaurant Bar Terrasse
		Apothek Paketshop Tourist-Info MVV Station	Büro Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	Praxis Büro	ges. 9,128 qm
		ges. 7,745 qm							

Funktionsflächenlayout

Flächen
Gesamt BGF: 16.873 qm, davon u.a.:
Handel (EG): 1.925 qm
Als Einzelhandel am Bahnhofsplatz, der Ladenzeile (Halle mit Bäcker, DHL, Station, WC) und an der Frühlingsstraße
Dienstleister (OG): 10.410 qm
(Velostation, Umkleide, Radwerkstatt, Bar)
Mobilität (EG, OG1 Bahnhof): 1.310 qm
(Velostation, Umkleide, Radwerkstatt, Bar)
Wohnen: 1200 qm
(Servicewohnungen, boardinghouse)



Bahnhof und Bahnhofsquartier Dachau



