

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

1. Rundgang (1003)

**Architekten und Stadtplaner:**

netzwerkarchitekten GmbH, Thilo Höhne, Karim Scharabi, Philipp Schiffer, Jochen Schuh, Markus Schwieger, Oliver Witan, Darmstadt

Landschaftsarchitekt:

GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt, Michael Triebswetter, Kassel

Verkehrsplaner:

Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB, Michael Mayr, Robert Müller, Aichach

Mitarbeiter*innen:

Rosanna Just, Pahn Do, Yumeng Zhang

Fachplaner:

TRAGRAUM Partnerschaft Beratender Ingenieure mbB, Alexander Hentschel, Nürnberg

STÄDTEBAULICHER IDEENWETTBEWERB BAHNHOF U. BAHNHOFSUMFELD DACHAU

STÄDTEBAU

Die städtebauliche Konzeption für das Bahnhofsumfeld in Dachau sieht vor, einen neuen identitätsstiftenden Bahnhofsvorplatz zu schaffen, der sich als zusammenhängende Platzfläche von Westen nach Osten über die Frühlingsstraße hinweg bis hin zur 'Arkade' des neuen Bahnhofsgebäudes erstreckt. Die Platzfläche wird dabei mit einem zusammenhängenden Bodenbelag in leichter Neigung und partiellen Stufenanlagen als verkehrsberuhigte Fläche ausgebildet und ermöglicht im Zusammenhang mit dem Rückbau der Fuß- und Radwegeunterführung aus der Langhammerstraße einen ebengleichen und barrierefreien, stadträumlichen Übergang ins Zentrum von Dachau.

Die 'Bahnhofsarkaden' formulieren ein neues Eingangsniveau auf Höhe der Bestandsunterführung aus und schaffen mit einem attraktiven Retail-Angebot den Ausgangspunkt für den neuen Bahnhof Dachau als Mobilitätsdrehscheibe in der Region. Die lichtdurchflutete Eingangshalle des Bahnhofgebäudes wird von einem 16-stöckigen, in seiner Nutzung hybriden Hochpunkt flankiert. Nach Süden schließt ein 4-geschossiger Baukörper mit Fahrradparkhaus und Büroflächen den Bahnhofsvorplatz ab.

Im Norden des Bahnhofsvorplatzes schließt der neue Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) entlang der Frühlingsstraße an. Der Straßenraum wird hier als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich neu strukturiert. Die Bebauung entlang der Frühlingsstraße erhält ein bauliches Pendant mit einer dreigeschossigen Überbauung des Busbahnhofs. Der aufgeständerte Baukörper schafft einen großzügigen Witterungsschutz für den Busbahnhof und Raumpotential für Büros, Co-Working, Boardinghaus u. Hotelnutzung in Synergie zur Mobilitätsdrehscheibe. Die Neufassung des Stadtraumes bildet die Frühlingsstraße als attraktiven, verkehrsberuhigten Geschäftsbereich aus. Im Osten wird der ZOB mit einer Baumallee und gläsernen Überdachungen der Wartebereiche strukturiert. Die großzügige Zonierung des Stadtraums mit Überbauung u. Freiraum vermeidet Angsträume und schafft ein Höchstmaß an Übersichtlichkeit für die Umsteigebeziehungen zwischen Bus- u. Fernbahnhof.

Das übergeordnete Radwegenetz wird mit einem neuen Radschnellweg in östlicher Lage zu Busbahnhof und neuem Bahnhofsgebäude gestärkt. Der Radweg schließt dabei im Norden an den Bestand der Schleißheimer Straße an und wird mit einer neuen Unterführung im Süden des Bahnhofsgebäudes auf den östlichen Bahnhofsvorplatz mit Fahrradparkhaus und Richtung urbanes Zentrum Augustenfeld geführt.

Im Süden wird die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes durch eine neue Platzfläche zwischen den Baufeldern A u. B1 abgeschlossen. Der städtisch ausformulierte Platz wird mit einer 4-geschossigen Bebauung aus beiden Baufeldern flankiert. Im Erdgeschoss befindet sich hier - den Platz flankierend - Dienstleistungs- u. Gastronomienutzung und in den Obergeschossen Entwicklungsmöglichkeit für zukünftige Wohnnutzung. Im Baufeld A fasst die nördliche Kante parallel zum Bahnhofsgebäude den neuen Eingang der Radwegeunterführung. In den Obergeschossen befindet sich Büronutzung.

Die neugeschaffenen stadträumlichen Qualitäten in Synergie zu einem vielfältigen Angebot für Dienstleistung, Büros, Gastronomie und Beherbergung rechtfertigen hierbei unsere Meinung nach dem Abbruch des Bestandsgebäudes zugunsten eines 'Bahnhofs der Zukunft' für Dachau. Mit der stadträumlichen Neugestaltung wird eine Neuordnung der Verkehrsarten gefordert, die zwangsläufig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNVs führt.

HOCHBAU

Das zweigeschossige Empfangsgebäude bietet Raum für Geschäfte und Gastronomie, die sich im Erdgeschoss über Arkaden zum Platz hin öffnen und diesen über Außengastronomie zusätzlich aktivieren. Eine zentrale Eingangshalle schließt an die Bestandsunterführung an und verbindet das Obergeschoss. Hier befindet sich ein erweitertes Retail-Angebot entlang einer, zum Platz hin orientierten, loggia-artigen Erschließung. Das neue Hochhaus mit 14 Geschossen und einer Gesamthöhe von 60 m enthält einen Office- und einen darüberliegenden Hotelbereich, die über eine markante, horizontale Zäsur auch stadträumlich voneinander getrennt sind. Im Bereich dieser zweigeschossigen, begrünten Fuge befindet sich die Lobby des Hotelbereiches mit öffentlicher Gastronomie und Bar, die bei schönem Wetter einen Ausblick bis in die Alpen ermöglicht. Im eingerückten Zwischengeschoss befindet sich ein Fitnessclub mit vielfältigen Synergien zur Office- und Hotelnutzung. Zwischen jeweils 2 Geschossen sind geschossübergreifende Verbindungen als kommunikative Zonen mit intensiver Begrünung vorgesehen.

Im Süden schließt sich, in unmittelbarer Nähe zur neuen Fahrradunterführung das Fahrradparkhaus an. Hier sind auf 800m² Fläche die gesicherten Fahrradstellplätze mit Verleih und Service untergebracht. Der 4-geschossige Gebäudeflügel ist im Obergeschoss mit der Bahnhofsgalerie verbunden und darüber ist eine Office-Nutzung vorgesehen.

Der ZOB erhält eine dreigeschossige Überbauung, die auf einer tischartigen Konstruktion ruht. Das Tragwerk wird hierbei als flächenaktives Tragwerk mit einer Schalenkonstruktion aus Stahlbeton ausgeführt und verzüngt sich auf die Erschließungskerne und Fluchttreppenhäuser der Überbauung. Die lichte Konstruktion ermöglicht einen großzügigen Witterungsschutz für den Busbahnhof. Die Obergeschosse sind als Holzhybridkonstruktion mit Holzverbundrippendecken und tragenden Kernen u. Wänden aus Stahlbeton hergestellt. Die Fassade wird als vorgefertigte Holzkonstruktion mit einer vertikale Lamellenstruktur ausgeführt und erhält dezentrale Lüftungsgeräte, so daß auf größere Technikzentralen verzichtet werden kann. Der Baukörper ist über geschossübergreifende Atrien gegliedert, die attraktive Aufenthaltsbereiche für Büros, Co-Working, Boardinghaus u. Hotelnutzung ermöglichen. Ein begehbarer Dachgarten schafft darüber hinaus Potential zur Kommunikation.

Über die Kerne wird auch die Medienversorgung mit Anschluss an die Technikräume in den beiden Untergeschossen sichergestellt. Hier befindet sich auf zwei Ebenen die Tiefgarage, die barrierefrei über die Erschließungskerne der Überbauung angebunden wird und einen zentralen Austritt auf dem Bahnhofsplatz erhält.

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Das gesamte Umfeld des Bahnhofsgeländes wird zu einem einheitlich gestalteten, stark durchgrüntem Stadtraum, der die erhaltenswerten Grünstrukturen im Bestand respektiert und durch neue Baumpflanzungen ergänzt. Durch die Platzierung der EG-Höhen des Neubaus auf dem Niveau des vorhandenen Fußgängertunnels und eine geschickte Anpassung der Gefällelagen entsteht fließender, offener Raum vor dem Neubau ohne Unterführungen und Treppenabgängen. Der neue Bahnhofsvorplatz bezieht den schönen vorhandenen Baumbestand als integralen Entwurfsbaustein in die Gestaltung ein. Großzügige unversiegelte Baumscheiben, die in etwa den Kronenrändern der Bestandsbäume folgen und mit dekorativen Stauden und Gräsern bepflanzt sind, gliedern wie selbstverständlich den Platz. Die Pflanzflächen sind eingefasst durch umlaufende Sitzstufen, die die Unterschiede zwischen den jeweiligen Gefällelagen des umgebenden Belags und den Stammfußhöhen ausgleichen.

Der Bereich zwischen Bahnhofstraße und dem südlich gelegenen neuen Fußgänger- und Radfahrertunnel ist - relativ dicht von Bäumen überkront - nicht als reiner Durchgangsraum gestaltet, sondern als offener und einladender Aufenthaltsbereich, dessen flach geneigte Fläche die jeweiligen Anschlusshöhen zur Fahrradgarage, zum Durchgang zur Arkade und zum Tunneleingang aufnimmt. Eine zum Teil bepflanzte, der Höhenlage folgende Stufenanlage vermittelt auf der Südseite zur Terrasse des südlich gelegenen Neubaus.

Ein durchgängiger Belag aus farblich fein abgestimmten, grau-beigen Platten, die in nuancierten Feldern angeordnet sind, geben dem gesamten Bahnhofsumfeld eine hohe Wiedererkennbarkeit und Prägnanz. Einbezogen in dieses Konzept sind auch die Ort betonfahrbahnen des Busbahnhofes, die analog zu den Belagsfeldern der Fußgängerbereiche durch Zuschlagsstoffe und Pigmentierung ebenfalls eine grau-beige, von Feld zu Feld farblich nuancierte Oberfläche erhalten.

Durch Baumerhalt und umfangreiche Neupflanzung von Bäumen in Kombination mit den Stauden- und Gräserpflanzungen entsteht ein in hohem Maße klimaresilienter Stadtraum mit ganzjährig angenehmem Mikroklima, der seiner Aufgabe als sicherer und offener Durchgangsraum genauso wie als multifunktional nutzbarer Aufenthaltsort gerecht wird.

VERKEHRSPLANUNG

Verkehrlich soll mit der Umgestaltung der Frühlingsstraße der Gedanke eines 'Shared Space' aufgegriffen werden. Dieses Gestaltungskonzept bietet nicht nur die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Funktionalität aus städtebaulicher Sicht, sondern soll an hoch belasteten, belebten Straßen und Plätzen in zentralen Bereichen zu mehr 'sozialer Rücksichtnahme' und Lebensqualität führen, in denen der Kfz-Verkehr einen 'Gaststatus' einnimmt. Für örtliche Geschäfts- bzw. Hauptgeschäftsstraßen eignet sich hierbei das Prinzip der 'weichen Separation', welches eine höhengleiche Ausbildung mit 'separierenden Elementen', berücksichtigt. Dies ist besonders geeignet, wenn Fuß- Gehende und/oder Radfahrende das Straßenbild zumindest in regelmäßigen Zeitintervallen dominieren (z. B. Stoßzeiten Berufs- und Schülerverkehr bei Bus und Bahn).

Als sinnvoll bietet sich die Ausweisung als 'verkehrsberuhigter Geschäftsbereich', und damit als 'Tempo 20/10-Zone' an. Der Straßenraum ist für den Durchgangsverkehr weiterhin leistungsfähig nutzbar. Die Umgestaltungen setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer und auf eine gegenseitige Rücksichtnahme. Die Kommunikation muss möglich sein, was durchwegs gute Sichtbeziehungen erfordert. Daher entfallen die Längsparkplätze entlang der Frühlingsstraße und finden Ersatz in der geplanten Tiefgarage. Ebenso verhält es sich mit den Kiss & Ride – Parkplätzen. Die Zufahrten hierfür befinden sich mittig im Bereich der gemischt genutzten Verkehrsfläche, wodurch verkehrlich kritische Kreuzungsvorgänge vermieden werden. Eine Ausnahme stellen hierbei die geforderten Taxi-Stellplätze dar, die im Bereich des Empfangsgebäudes angeordnet werden.

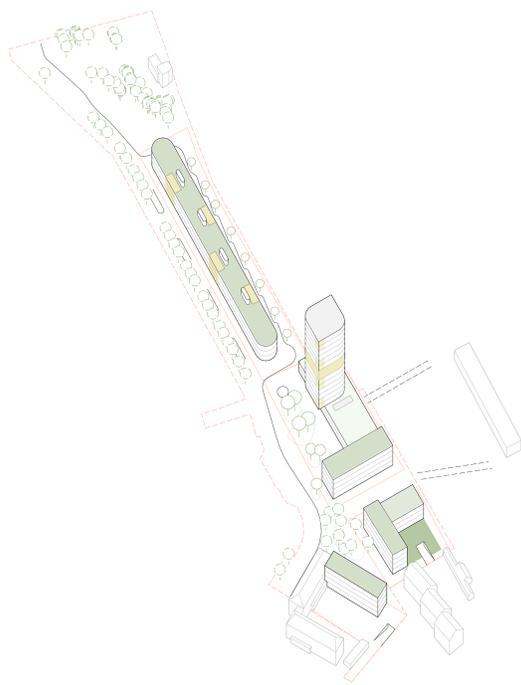
Der ZOB im Norden des Wettbewerbsbereiches berücksichtigt 26 Haltestellen (davon 5 Gelenkbusse) in Sägezahn-Aufstellung, durch diese wird ein unabhängiges und zügiges An- und Abfahren aller Busse im Sinne der 'Rendevouz-Haltestellen' gewährleistet. Damit ergibt sich ein Wartebereich mit Einzelhaltestellen entlang der Lärmschutzwand der Bahnanlage und ein zweiter mit Doppelhaltestellen, der zusätzlich zur Erschließung des geplanten Gebäudes dient. Der zusammenhängende ZOB trägt maßgeblich zur Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit bei.

Für den Radverkehr wird einerseits eine schnelle Verbindung von der geplanten Unterführung im Süden in Richtung Schleißheimer Straße / Altstadt entlang der Lärmschutzwand angeboten. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches bietet andererseits eine sichere Möglichkeit der Befahrbarkeit der Bahnhofstraße/Frühlingsstraße sowie der höhengleichen Querung in Richtung Langhammer Straße. Dies trifft ebenso auf den Fußgängerverkehr zu. Die Fußgänger können die bestehende Bahnsteigunterführung höhengleich in Richtung ZOB bzw. Bahnhofsvorplatz verlassen. Der Zugang zur Tiefgarage erfolgt barrierefrei über die Bebauung des Busbahnhofes oder alternativ über einen lichtdurchfluteten offenen Zugang vor dem Bahnhof.

Das vorliegende Umgestaltungskonzept, bei welchem gegenseitige Rücksichtnahme, geringe Geschwindigkeiten und gute Sichtbeziehungen gegeben sind, ist für alle Verkehrsarten leistungsfähig und verkehrssicher.



ÜBERSICHTSPLAN M 1_1000



KONZEPT



SCHWARZPLAN M 1_2500



BLICK AUF DEN BAHNHOFVORPLATZ

STÄDTEBAU

Die städtebauliche Konzeption für das Bahnhofsumfeld in Dachau sieht vor, einen neuen identitätsstiftenden Bahnhofsvorplatz zu schaffen, der sich als zusammenhängende Platzfläche von Westen nach Osten über die Frühlingsstraße hinweg bis hin zur 'Arkade' des neuen Bahnhofgebäudes erstreckt. Die Platzfläche wird dabei mit einem zusammenhängenden Bodenbelag in leichter Neigung und partiellen Stufenanlagen als verkehrsbereitbare Fläche ausgebildet und ermöglicht im Zusammenhang mit dem Rückbau der Fuß- und Radwegunterführung aus der Langhamerstraße einen ebengleichen und barrierefreien, stadträumlichen Übergang ins Zentrum von Dachau.

Die neugeschaffenen stadträumlichen Qualitäten in Synergie zu einem vielfältigen Angebot für Dienstleistung, Büros, Gastronomie und Beherbergung rechtfertigen hierbei unsere Meinung nach dem Abruch des Bestandsgebäudes zugunsten eines 'Bahnhofs der Zukunft' für Dachau. Mit der stadträumlichen Neugeschaffung wird eine Neuordnung der Verkehrsarten gefordert, die zwangsläufig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV führt.

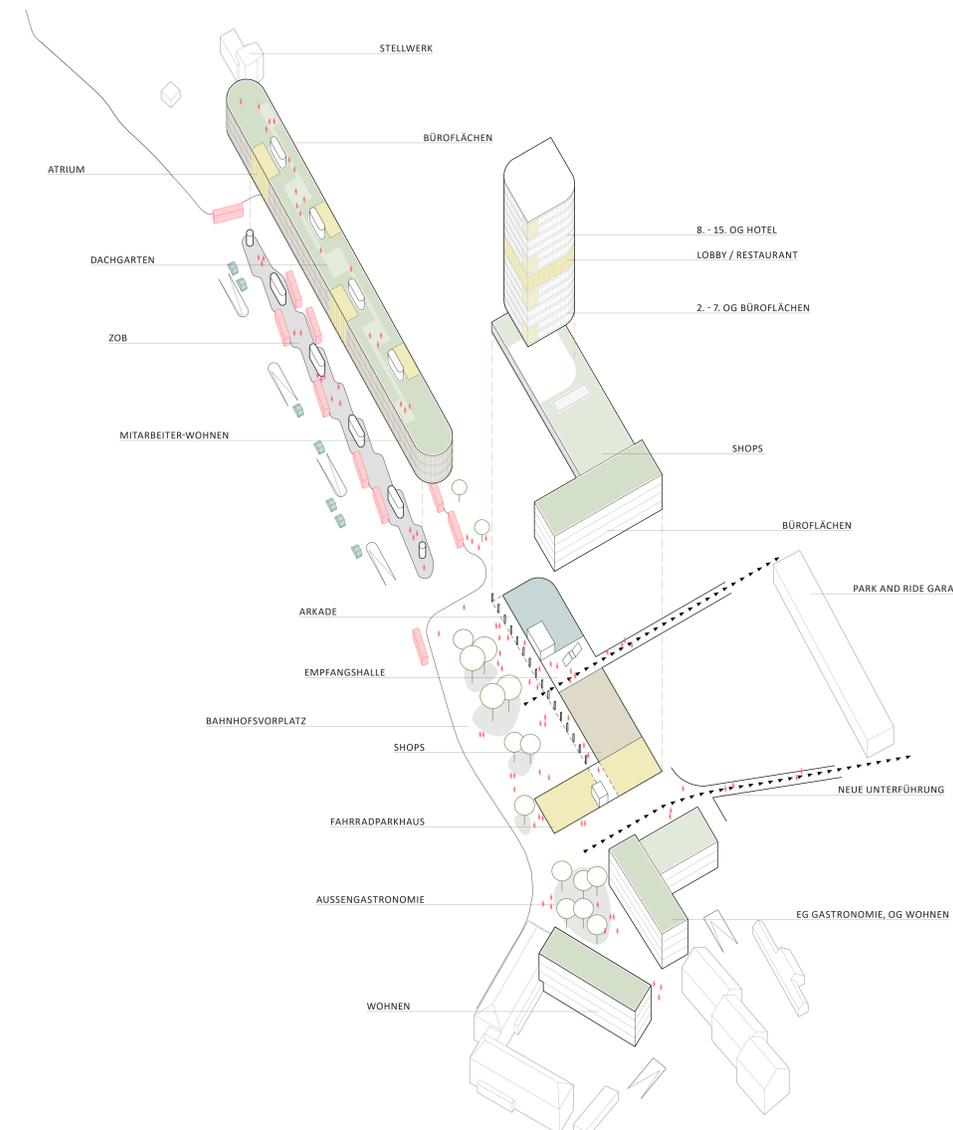
HOCHBAU

Das zweigeschossige Empfangsgebäude bietet Raum für Geschäfte und Gastronomie, die sich im Erdgeschoss über Arkaden zum Platz hin öffnen und diesen über Außengastronomie zusätzlich aktivieren. Eine zentrale Eingangshalle schließt an die Bestandsunterführung an und verbindet das Obergeschoss. Hier befindet sich ein erweitertes Retail-Angebot entlang einer, zum Platz hin orientierten, bogig-artigen Erschließung. Das neue Hochhaus mit 18 Geschossen und einer Gesamthöhe von 100 m enthält ein Office- und einen darüberliegenden Hotelbereich, die über eine markante, horizontale Zäsur auch stadträumlich voneinander getrennt sind. Im Bereich dieser zweigeschossigen, begrünten Fuge befindet sich die Lobby des Hotelbereiches mit öffentlicher Gastronomie und Bar, die bei schönem Wetter einen Ausblick bis in die Alpen ermöglicht. Im eingerichteten Zwischengeschoss befindet sich ein Fitnessclub mit vielfältigen Synergien zur Office- und Hotelnutzung. Zwischen jeweils 2 Geschossen sind geschossübergreifende Verbindungen als kommunikative Zonen mit intensiver Begrünung vorgesehen.

Im Süden schließt sich, in unmittelbarer Nähe zur neuen Fahrradunterführung das Fahrradparkhaus an. Hier sind auf 800m² Fläche die gesicherten Fahrradplätze mit Viehlein und Service untergebracht. Der 4-geschossige Gebäude-Flügel ist im Obergeschoss mit der Bahnhofsgalerie verbunden und darüber ist eine Office-Nutzung vorgesehen.

Der ZOB erhält eine dreigeschossige Überbauung, die auf einer trächtigen Konstruktion ruht. Das Tragwerk wird hierbei als flächentragendes Tragwerk mit einer Schalenkonstruktion aus Stahlbeton ausgeführt und verjüngt sich auf die Erschließungskerne und Fluchttreppenhäuser der Überbauung. Die leichte Konstruktion ermöglicht einen großzügigen Witterungsschutz für den Busbahnhof. Die Obergeschosse sind als Holzhybridkonstruktion mit Holzverbundrippen-decken und tragenden Kernen u. Wänden aus Stahlbeton hergestellt. Die Fassade wird als vorgefertigte Holzfassade mit einer vertikalen Lamellenstruktur ausgeführt und erhält dezentrale Lüftungsgitter, so daß auf größere Technikzentralen verzichtet werden kann. Der Baukörper ist über geschossübergreifende Atrien gegliedert, die attraktive Aufenthaltsbereiche für Büros, Co-Working, Boardinghaus u. Hotelnutzung ermöglichen. Ein begehrter Über die Kerne wird auch die Medienversorgung mit Anschluss an die Technikräume in den beiden Untergeschossen sichergestellt. Hier befindet sich auf zwei Ebenen die Tagelager, die barrierefrei über die Erschließungskerne der Überbauung angebunden wird und einen zentralen Austritt auf dem Bahnhofsvorplatz erhält.

Im Süden wird die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes durch eine neue Platzfläche zwischen den Baufeldern A u. B1 abgeschlossen. Der städtisch ausformulierte Platz wird mit einer 4-geschossigen Bebauung aus beiden Baufeldern flankiert. Im Erdgeschoss befindet sich hier - den Platz flankierend - Dienstleistungs- u. Gastro-nomienutzung und in den Obergeschossen Entwicklungsmöglichkeit für zukünftige Wohnnutzung. Im Baufeld A fasst die nördliche Kante parallel zum Bahnhofgebäude den neuen Eingang der Radwegunterführung. In den Obergeschossen befindet sich Büronutzung.



PROGRAMM



BLICK IN DIE FRÜHLINGSSTRASSE

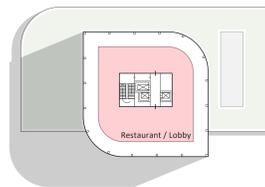


QUERSCHNITT A-A M 1_500

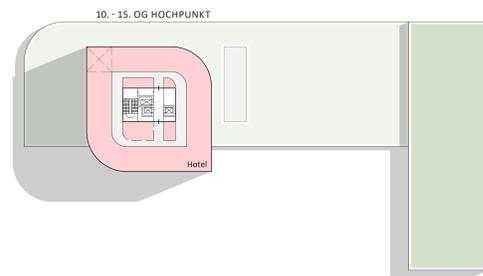




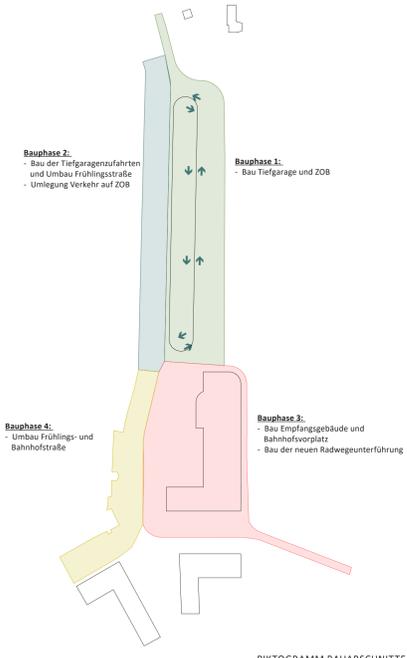
ÖFFENTLICHE LOBBY MIT BLICK AUF DEN DACHGARTEN



FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT ZWISCHENGESCHOSS HOTEL M 1_500



FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT RG HOTEL M 1_500



Bauphase 2:
- Bau der Tiefgaragenzufahrten und Umbau Frühlingsstraße
- Umlegung Verkehr auf ZOB

Bauphase 1:
- Bau Tiefgarage und ZOB

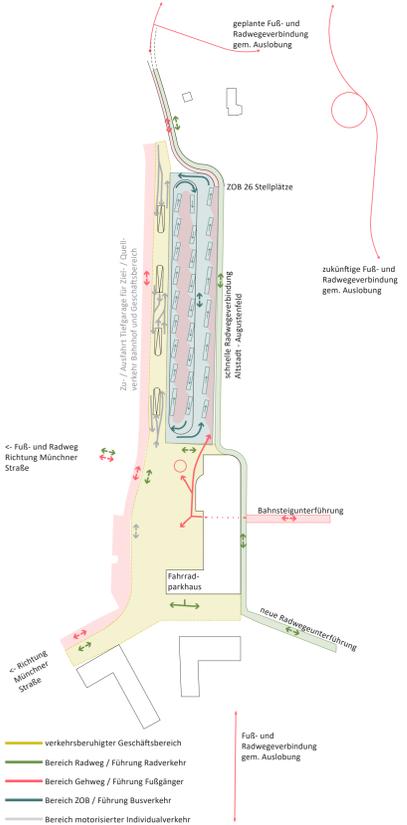
Bauphase 3:
- Bau Empfangsgebäude und Bahnhofsvorplatz
- Bau der neuen Radwegeunterführung

Bauphase 4:
- Umbau Frühlings- und Bahnhofstraße

PIKTOGRAMM BAUABSCHNITTE

<- Richtung Münchner Straße

Richtung Stadtauswärts >



PIKTOGRAMM VERKEHRSSTRÖME

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Das gesamte Umfeld des Bahnhofsgeländes wird zu einem einheitlich gestalteten, stark durchgrünten Stadtraum, der die erhaltenen Grünstrukturen im Bestand respektiert und durch neue Baumplantagen ergänzt. Durch die Platzierung der EG-Höhen des Neubaus auf dem Niveau des vorhandenen Fußgängerunnels und eine geschickte Anpassung der Gefällelagen entsteht fließender, offener Raum vor dem Neubau ohne Unterführungen und Treppenanbauten.

Der neue Bahnhofsvorplatz bezieht den schönen vorhandenen Baumbestand als integralen Entwurfsbaustein in die Gestaltung ein. Großzügige, unversiegelte Baumchaischen, die in etwa den Kronenrändern der Bestandbäume folgen und mit dekorativen Stauden und Gräsern bepflanzt sind, gliedern wie selbstverständlich den Platz. Die Pflanzflächen sind eingefasst durch umlaufende Sitzstufen, die die Unterschiede zwischen den jeweiligen Gefällelagen des umgebenden Bestands und den Stammfußläufen ausgleichen.

Der Bereich zwischen Bahnhofstraße und dem südlich gelegenen neuen Fußgänger- und Radfahrertunnel ist relativ dicht von Bäumen überkront - nicht als reiner Durchgangsraum gestaltet, sondern als offener und einladender Auf-enthaltsbereich, dessen flach geneigte Fläche die jeweiligen Anschlusshöhen zur Fahrradgarage, zum Durchgang zur Arkade und zum Tunnelzugang aufnimmt. Eine zum Teil beplante, der Höhenlage folgende Stufenanlage vermittelt auf der Südseite zur Terrasse des südlich gelegenen Neubaus.

Ein durchgängiger Belag aus farblich fein abgestimmten, grau-beigen Platten, die in nuancierten Feldern angeordnet sind, geben dem gesamten Bahnhofsumfeld eine hohe Wiedererkennbarkeit und Prägnanz. Einbezogen in dieses Konzept sind auch die Ort betonfahrbahnen des Busbahnhofes, die analog zu den Belagsfeldern der Fußgängerbereiche durch Zuschlagsstoffe und Pigmentierung ebenfalls eine grau-beige, von Feld zu Feld farblich nuancierte Oberfläche erhalten.

Durch Baumerhalt und umfangreiche Neupflanzung von Bäumen in Kombination mit den Stauden- und Gräserpflanzungen entsteht ein in hohem Maße klimaresilienter Stadtraum mit ganzjährig angenehmen Mikroklima, der seiner Aufgabe als sicherer und offener Durchgangsraum genauso wie als multifunktional nutzbarer Aufenthaltsort gerecht wird.

VERKEHRSPLANUNG

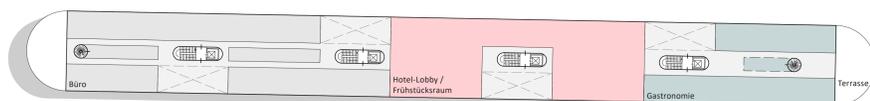
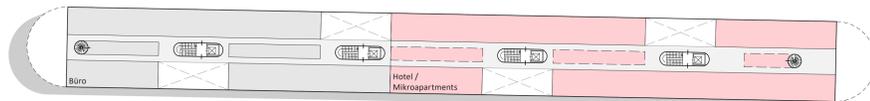
Verkehr soll mit der Umgestaltung der Frühlingsstraße der Gedanke eines 'Shared Space' aufgegriffen werden. Dieses Gestaltungskonzept bietet nicht nur die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Funktionalität aus städtebaulicher Sicht, sondern soll an hoch belasteten, belebten Straßen und Plätzen in zentralen Bereichen zu mehr 'sozialer Rücksichtnahme' und Lebensqualität führen, in denen der Kfz-Verkehr einen 'Gaststatus' einnimmt. Für örtliche Geschäfts- bzw. Hauptgeschäftsstraßen eignet sich hierbei das Prinzip der 'weichen Separation', welches eine höhengleiche Ausbildung mit 'separierenden Elementen' berücksichtigt. Dies ist besonders geeignet, wenn Fuß- /Gehende und/oder Radfahrende das Straßenbild zumindest in regelmäßigen Zeitintervallen dominieren (z. B. Stoßzeiten Berufs- und Schülerverkehr bei Bus und Bahn).

Als sinnvoll bietet sich die Ausweisung als 'verkehrsberuhigter Geschäftsbereich', und damit als 'Tempo 20/10-Zone' an. Der Stadtraum ist für den Durchgangsverkehr weiterhin leistungsfähig nutzbar. Die Umgestaltungen setzen auf eine Kommunikation der Verkehrsteilnehmer und auf eine gegenseitige Rücksichtnahme. Die Kommunikation muss möglich sein, was durchwegs gute Sichtbeziehungen erfordert. Daher entfallen die Längsparkplätze entlang der Frühlingsstraße und finden Ersatz in der geplanten Tiefgarage. Ebenso verhält es sich mit den Kiss & Ride - Parkplätzen. Die Zufahrten hierfür befinden sich mittig im Bereich der gemischt genutzten Verkehrsfläche, wodurch verkehrlich kritische Kreuzungsvorgänge vermieden werden. Eine Ausnahme stellen hierbei die geforderten Taxi-Stellplätze dar, die im Bereich des Empfangsgebäudes angeordnet werden.

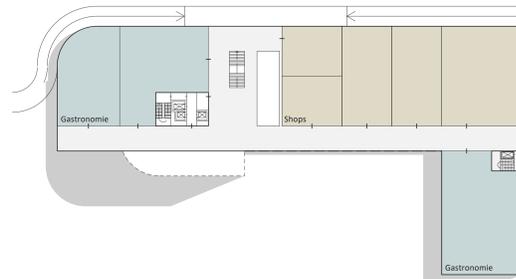
Der ZOB im Norden des Wettbewerbsbereiches berücksichtigt 26 Haltestellen (davon 5 Gelenkbusse) in Sägezahn-Ausführung, durch diese wird ein unabhängiges und zügiges An- und Abfahren aller Busse im Sinne der 'Rendevous-Haltestellen' gewährleistet. Damit ergibt sich ein Wartebereich mit Einzelhaltestellen entlang der Lärmschutzwand der Bahnanlage und ein zweiter mit Doppelhaltestellen, der zusätzlich zur Erschließung des geplanten Gebäudes dient. Der zusammenhängende ZOB trägt maßgeblich zur Übersichtlichkeit und Benutzerfreundlichkeit bei.

Für den Radverkehr wird einerseits eine schnelle Verbindung von der geplanten Unterführung im Süden in Richtung Schleibheimer Straße / Altstadt entlang der Lärmschutzwand angeboten. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches bietet andererseits eine sichere Möglichkeit der Befahrbarkeit der Bahnhofstraße/Frühlingsstraße sowie der höhengleichen Querung in Richtung Langhammer Straße. Dies trifft ebenso auf den Fußgängerverkehr zu. Die Fußgänger können die bestehende Bahnsteigunterführung höhengleich in Richtung ZOB bzw. Bahnhofsvorplatz verlassen. Der Zugang zur Tiefgarage erfolgt barrierefrei über die Bebauung des Busbahnhofs oder alternativ über einen lichtdurchfluteten offenen Zugang vor dem Bahnhof.

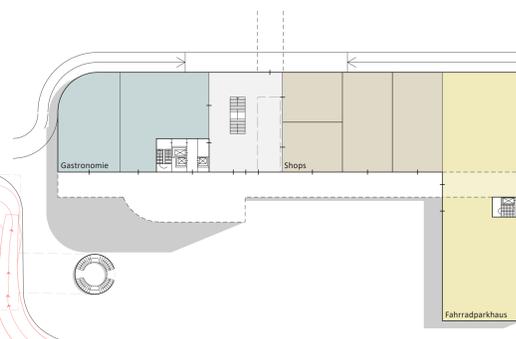
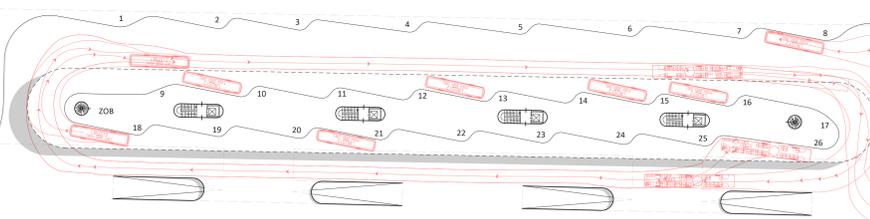
Das vorliegende Umgestaltungskonzept, bei welchem gegenseitige Rücksichtnahme, geringe Geschwindigkeiten und gute Sichtbeziehungen gegeben sind, ist für alle Verkehrsmittel leistungsfähig und verkehrssicher.



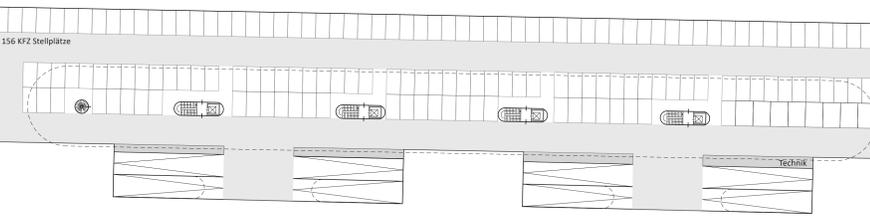
FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT 2. UND 3. OG M 1_500



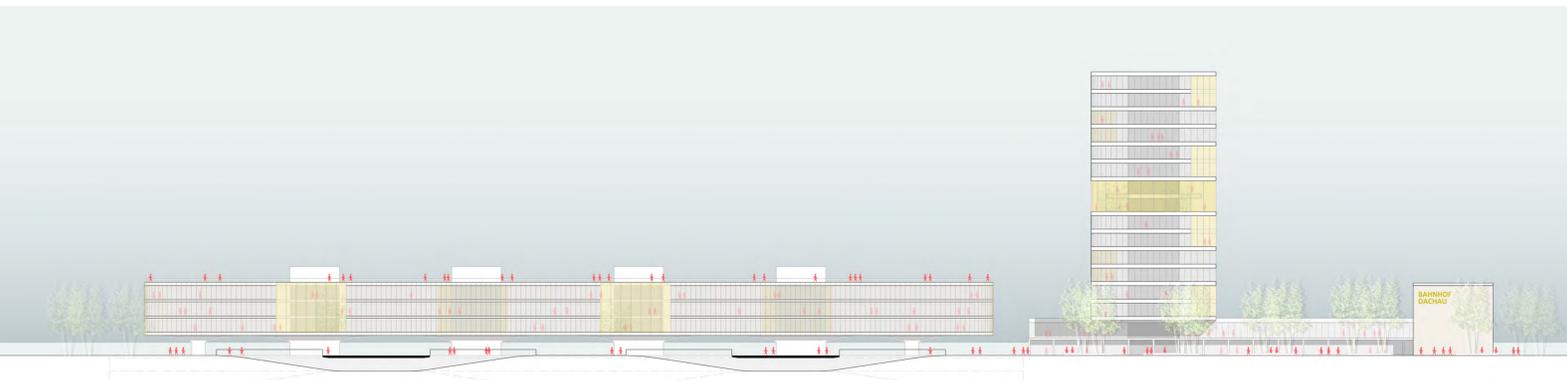
FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT 1. OG M 1_500



FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT EG M 1_500



FUNKTIONSFÄCHENLAYOUT TG -1 UND -2 M 1_500



LÄNGSSCHNITT B-B M 1_500



