

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

2. Rundgang (1006)

**Architekt und Stadtplaner:**

hierl architekten und stadtplaner gmbh, Prof. Dr. Rudolf Hierl, München

Landschaftsarchitekt:

BL9 Landschaftsarchitekten/ Roser Cebulsky PartG mbB, Jennifer Cebulsky, München

Verkehrsplaner:

Planungsbüro Dipl.-Ing. M. Angelsberger, Michael Angelsberger, München

Mitarbeiter*innen:

Maximilian Bölsterl



Perspektive Blick auf den Bahnhofsvorplatz

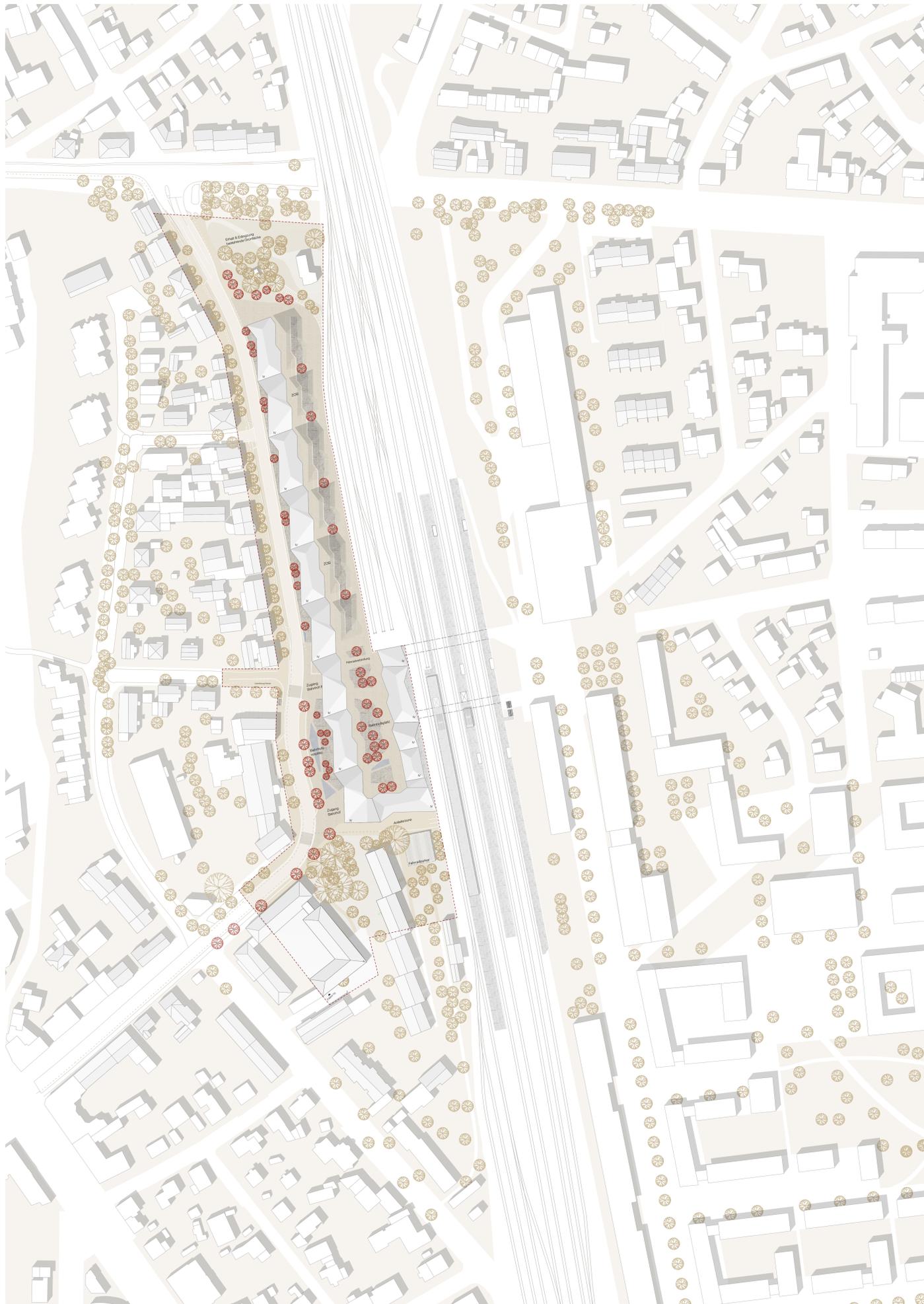


Historischer Plan 1936

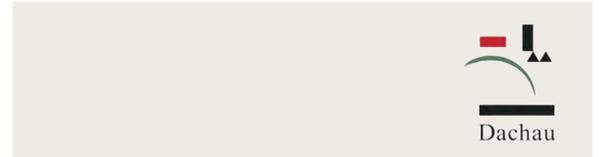
Schwarzplan



Bahnhof 1971



Lageplan M 1:1000



Dachau

LEITIDEE | KONZEPT

Das heterogene und verkehrsdominierte Bahnhofsumfeld in Dachau ist heute für rund 34.000 Passagiere und 9.000 Fußgänger täglich zentraler Ort des Ankommens und wichtiges Tor zur Innenstadt. Die Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs und der Ausbau zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe basiert auf folgenden Leitideen:
Das Gefüge des historischen Stadtgrundrisses mit seinen verwinkelten Straßen- und Freiräumen und markanten Gebäuden bildet die strukturelle Grundlage des Entwurfs. Ansonderegeilte polymorphe Häuser formulieren einen kleinteiligen städtischen Raum mit den Elementen Straße und Hof. Die typischen Dachformen Dachaus werden wieder aufgegriffen und es ergibt sich ein Spiel aus Trauf-, Giebel- und Walmdachstängigen Häusern. Das historische Bahnhofgebäude wird selbstverständlich in diese Baustruktur einbezogen und wird durch die vorgeschlagene Unterfangen architektonisches signifikant aufgewertet. Wichtige Stadtachsen werden in der städtebaulichen Figur aufgenommen und in die Form von Überdachungen räumlich überhöht.

BAHNHOFSGEBÄUDE

Das Bahnhofgebäude wird (abschnittsweise) unterfangen und schwebt auf einem gläsernen „Sockel“, so dass Besucher in einer großzügigen repräsentativen zweigeschossigen Halle empfangen werden - gleichzeitig befinden sich nun alle Verkehrsströme auf einer Ebene. Die topographischen Anbindungen an die unterschiedlichen Höhen der umliegenden Straßen können über Geländeverzüge (maximale Steigung 3%) problemlos hergestellt werden.

ERSCHLIESSUNG

Das gesamte Bahnhofareal wird auf die Ebene der Unterführung der Gleisanlagen gesetzt. Dies ermöglicht eine durchgängige Barrierefreiheit und selbstverständliche Inklusion des gesamten Bahnhofes, der übersichtlich und vielfältig bespielbar ist. Alle Nutzungen sind sowohl Straßen als auch Hofseitig an diesen identitätsstiftenden Raum angebunden: das Hotel, die besonderen Wohnformen, Büro- und Co-Working-Bereiche.
Die Ordnung des ZOB berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer inklusive Fußgängern und Radfahrern gleichwertig.
Der Lieferverkehr liegt davon abgeschieden im Süden und erzeugt so keine Konflikte.

TIEFGARAGE LOGISTIK | PARKIERUNG LOGISTIK

Die Zufahrt in die Tiefgarage liegt am südlichen Ende des Bahnhofes und entlastet sowohl die Bahnhofstraße um somit den dazwischenliegenden Teilbereich von Verkehr.
Der Anlieferungsbereich befindet sich am südlichen Ende des Bahnhofesgebäudes.

NACHHALTIGKEIT, ÖKOLOGIE UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die gesamte Konstruktion ist auf die optimale Verwendung der Baustoffe ausgerichtet und versucht, eine am gesamten Lebenszyklus orientierte Nachhaltigkeit und effiziente Verwendung der Ressourcen zu gewährleisten. Das integrale Technik- und Konzeptionskonzept minimiert die „Schichtigkeit“ der Konstruktion und schafft damit optimale Bedingungen für die langfristige Nutzbarkeit, Dntverwendung und Rückführung in den Lebenszyklus der Baustoffe.
Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern des ZOB liefern einen wertvollen Beitrag zur Energieversorgung des neuen Quartiers.

LANDSCHAFTSPLANUNG

Der neue zentrale Omnibusbahnhof erweitert den bestehenden Bahnhof entlang der Gleise nach Norden und bietet die Möglichkeit, den Bereich als neuen, charakteristischen Identifikations- und Ankommensort für Dachau neu zu denken.
Herzstück der neuen Anlage ist der große, mit hochaufgesteigter Schräglage überstellte Bahnhofplatz, der mit seiner Lage vor dem historischen Bahnhofgebäude sowie den Menschen bei der Ankunft in Dachau begrüßt. Umstehend um den Platz bieten sich den Reisenden zahlreiche Geschäfte, Gastronomie und Veranstaltungen, die sie auf ihrem Weg in die Stadt / zum Bus passieren. Saisonal kann der großräumige Platz von Weihnachtsmärkten oder anderen Attraktionen bespielt werden, zahlreiche Stützpunkte bieten Aufenthalt. Auf dem zentralen Platz werden die Menschen zu ihren Zielen verteilt - von der Stadt zur Bahn, von der Bahn zum Bus, vom Fahrrad in die Stadt.

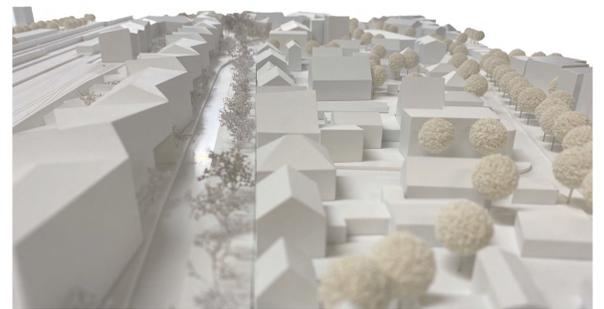
Aus der Stadt kommend präsentiert sich der neue Bahnhof mit seiner durchgehenden Fassade als prägendes, stadträumliches Element - zwei großzügige, überdachte Durchgänge nehmen die neue repräsentative Vorzone des Bahnhofes und helfen die Menschen auf den Bahnhofplatz. Die Vorzone bietet mit ausreichend Kiss- & Poch-Sitzplätzen sowie Taxozonen ein bequemes Ankommen / Abfahren auf kurzen Wegen, ein großes, bodenbündiges Wasserspiel unter blühenden Zierfarnen bietet attraktives Aufenthaltsbereiche als auch Distanz zwischen dem Fahrverkehr und den an den Gebäude liegenden, den Fußgängern gewidmeten Zonen.

Die Fahrradfahrer werden entlang der Straße auf Fahrradwegen geführt und verteilen sich in den shared space Bereichen in die neue sowie bestehende Unterführung nach Osten und Westen. Die bestehende Unterführung unter der Frühlingsstraße kann erhalten werden, die Verkehrsführungen in den großen offenen Zonen funktionieren jedoch auch mit Rückbau der Unterführung.

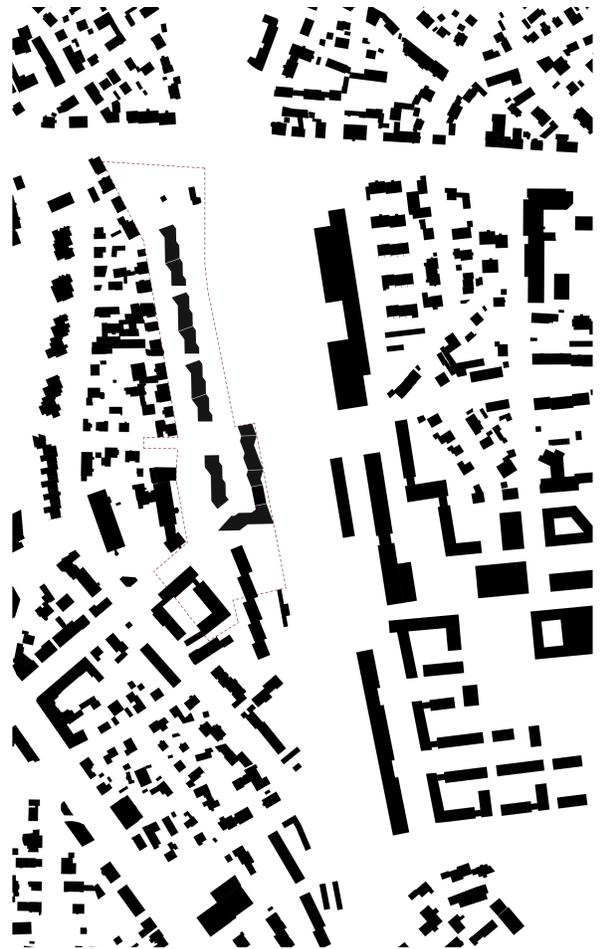
Der ZOB schließt sich in seiner Ausrichtung sowie der Fortführung der Belagssprache an den Bahnhofplatz an und leitet die Besucher über die Wartezonen zu ihren Bussen, taktile Leitlinien geben zusätzliche Orientierung. Während die Plätze mit Aufenthalt, Gastronomie und Ankommen / Warten mit großen Platten gestaltet sind, sind die Flächen der Bewegung, des shared space gekennzeichnet mit mehrfarbigem Betonpflaster, so dass eine klare Führung schon über den Belag gegeben ist.
Die Überdachungen der Bushaltestellen werden durchsetzt von neuen Baumpflanzungen, die so die südlichen Parkbereiche über den baumbestandenen Bahnhofplatz bis nach Norden zur angrenzten Grünfläche verbinden und in die Umgebung einbetten.

REALISIERBARKEIT

Das Konzept der Parzelle mit gereihten Häusern läßt ausreichend Spielraum für unterschiedliche Teilungen der Grundstücke.



Modell



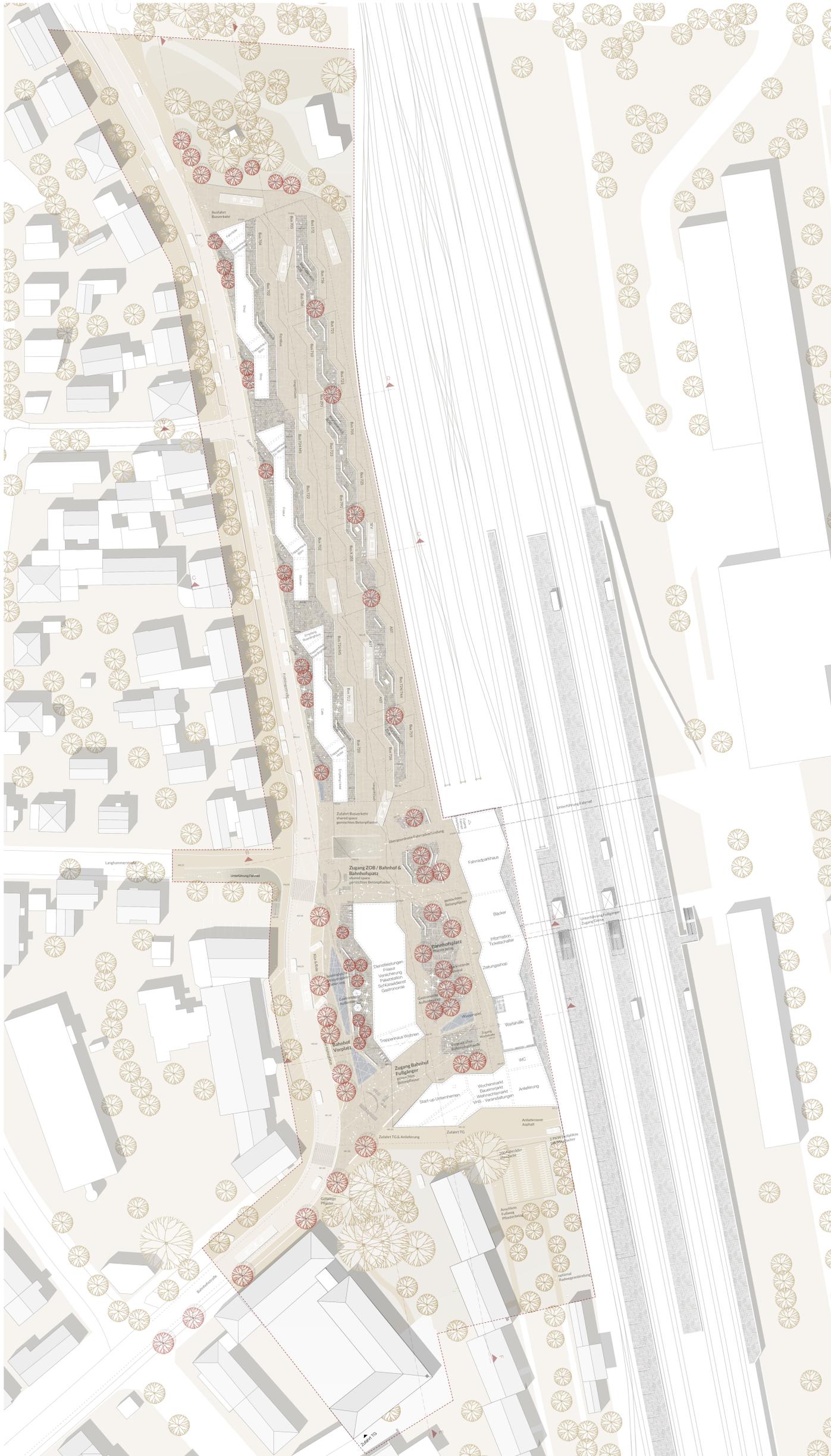
Schwarzplan M 1:2500



Städtischer Rand - Verbindungen

Verkehrsströme

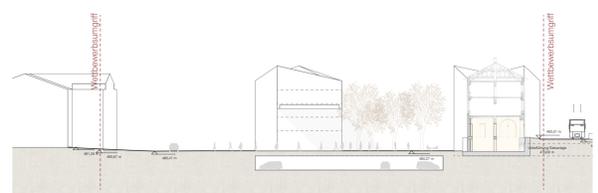
Referenz Dachlandschaft



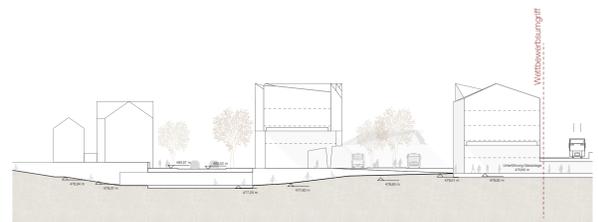
Lageplan Fußgängerebene M 1.500



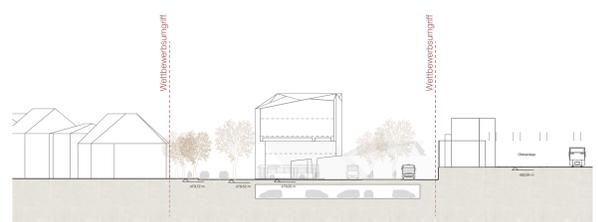
Lageplan Ebene Gebäudeobergeschoß M 1.500



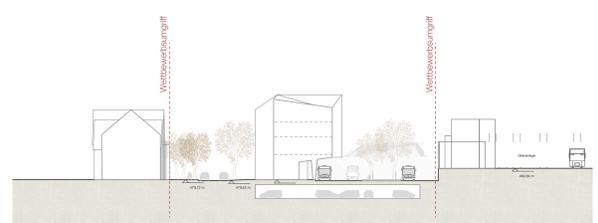
Schnitt A-A M 1.500



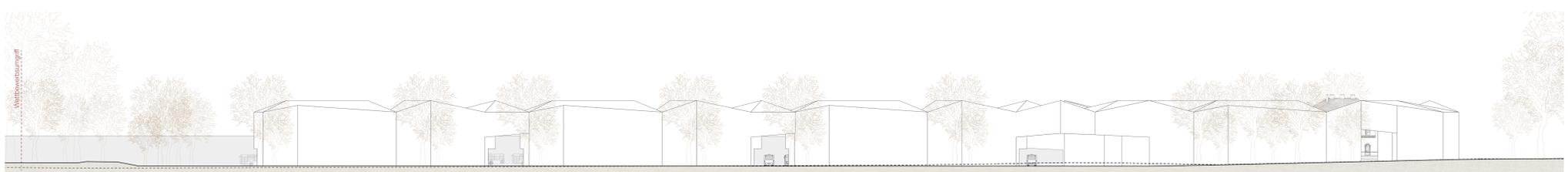
Schnitt B-B M 1.500



Schnitt C-C M 1.500



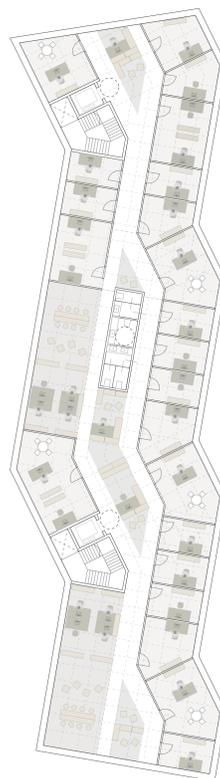
Schnitt D-D M 1.500



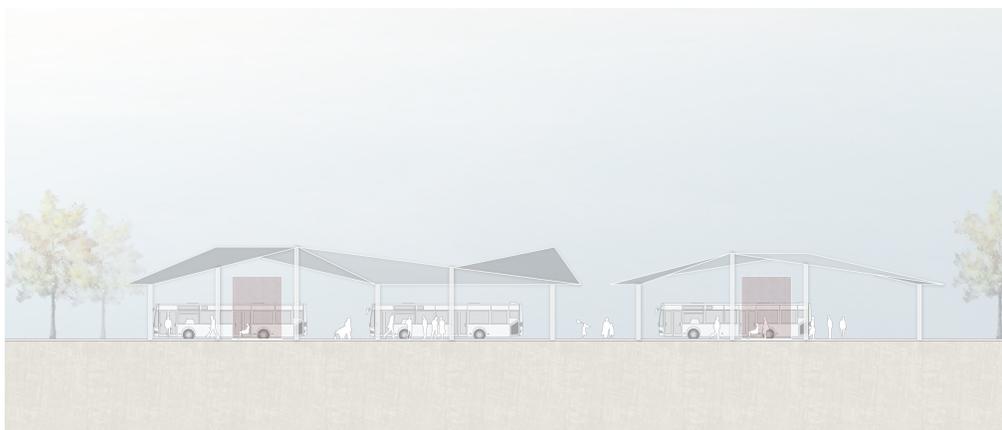
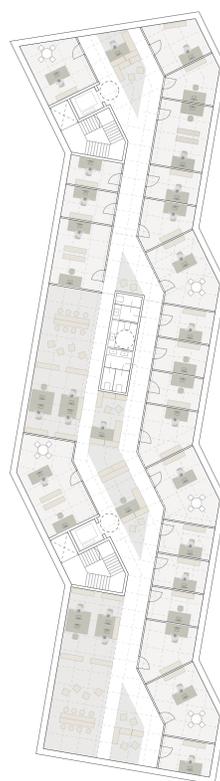
Schnitt E-E M 1.500



Perspektive Blick Richtung Bahnhof



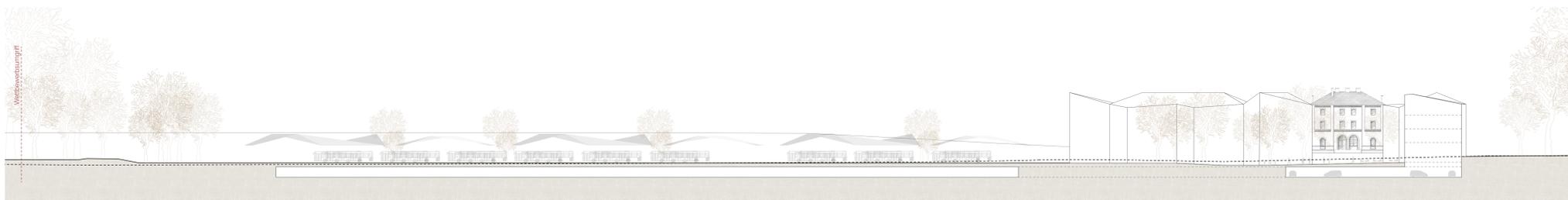
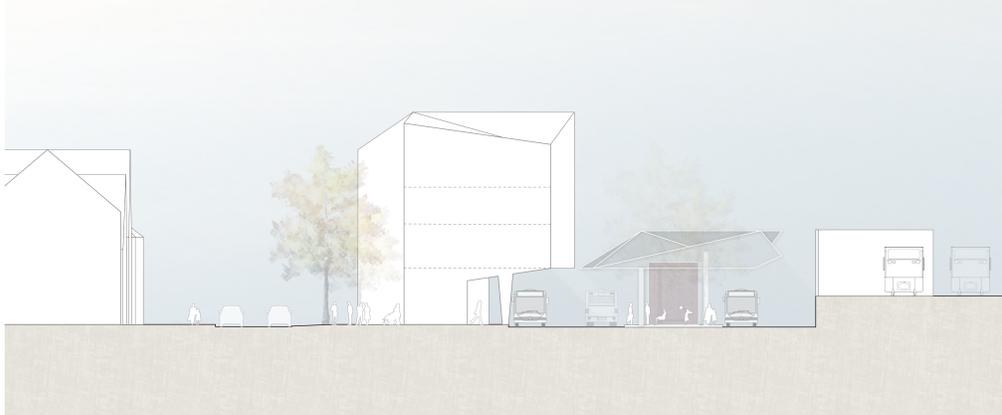
Detail Bodenbelag | M 1:200



Bushaltestellen | M 1:200



Nutzungsoffener Grundriss | M 1:200



Schnitt F-F M 1:500



Dachau

Gerechte Häuser

Lebendiger Straßenraum



Historische Altstadt Dachau

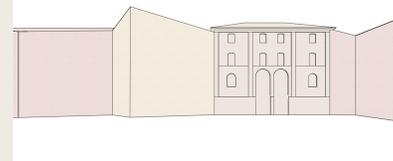


Modell

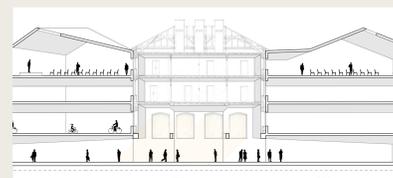
Bunte Häuserfassaden



Historische Altstadt Dachau



Wartehalle



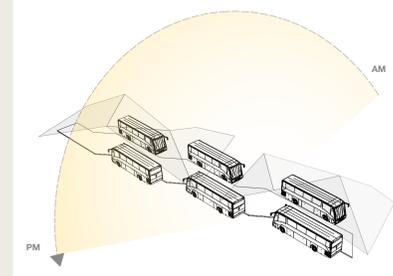
Bahnhofhalle Frankfurt

Grünraum



Solar

1 Kilowattpeak erzeugt ca. 1KW und benötigt dafür 8-10 Quadratmeter. Die geplante PV-Anlage hat 2.150 Quadratmeter somit 240 Kilowattpeak und erzeugt pro Jahr 228.000 Kilowattstunden Strom. 1 Haushalt benötigt ca. 2650 Kilowattstunden Strom pro Jahr, mit der PV-Anlage können ca. 90 Haushalte versorgt werden.



Planungswettbewerb gem. RPW 2013 für den Städtebaulicher Ideenwettbewerb gem. RPW 2013 Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

Ausloberin: Große Kreisstadt Dachau
Verfasser: 200927

Erläuterungsbericht

LEITIDEE | KONZEPT

Das heterogene und verkehrsdominierte Bahnhofsumfeld in Dachau ist heute für rund 34.000 Passagiere und 9.000 Fußgänger täglich zentraler Ort des Ankommens und wichtiges Tor zur Innenstadt. Die Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs und der Ausbau zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe basiert auf folgenden Leitideen:

Das Gefüge des historischen Stadtgrundrisses mit seinen verwinkelten Straßen- und Freiräumen und markanten Gebäuden bildet die strukturelle Grundlage des Entwurfs. Aneinandergereihte polymorphe Häuser formulieren einen klassischen städtischen Raum mit den Elementen Straße und Hof. Die typischen Dachformen Dachaus werden wieder aufgegriffen und es ergibt sich ein Spiel aus Trauf-, Giebel-, und Walmdachständigen Häusern.

Das historische Bahnhofsgebäude wird selbstverständlich in diese Baustruktur einbezogen und wird durch die vorgeschlagene Unterfangen architektonisches signifikant aufgewertet. Wichtige Stadtachsen werden in der städtebaulichen Figur aufgenommen und in die Form von Überdachungen räumlich überhöht.

BAHNHOFSGEBÄUDE

Das Bahnhofsgebäude wird (abschnittsweise) unterfangen und schwebt auf einem gläsernen „Sockel“, so dass Besucher in einer großzügigen repräsentativen zweigeschossigen Halle empfangen werden - gleichzeitig befinden sich nun alle Verkehrsströme auf einer Ebene. Die topographischen Anbindungen an die unterschiedlichen Höhen der umliegenden Straßen können über Geländeverzüge (maximale Steigung 3%) problemlos hergestellt werden.

ERSCHLIESSUNG

Das gesamte Bahnhofsareal wird auf die Ebene der Unterführung der Gleisanlagen gesetzt. Dies ermöglicht eine durchgängige Barrierefreiheit und selbstverständliche Inklusion des gesamten Bahnhofes, der übersichtlich und vielfältig beispielbar ist. Alle Nutzungen sind sowohl Straßen als auch Hofseitig an diesen Identität stiftenden Raum angebunden: das Hotel, die besonderen Wohnformen, Büro- und Co-Working-Bereiche.

Die Ordnung des ZOB berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer inklusive Fußgängern und Radfahrern gleichwertig.

Der Lieferverkehr liegt davon abgeschieden im Süden und erzeugt so keine Konflikte.

TIEFGARAGE LOGISTIK | PARKIERUNG LOGISTIK

Die Zufahrt in die Tiefgarage liegt am südlichen Endes des Bahnhofs und entlastet sowohl die Bahnhofsstraße um somit den dazwischenliegenden Teilbereich von Verkehr

Der Anlieferbereich befindet sich am südlichen Ende des Bahnhofsgebäudes.

NACHHALTIGKEIT, ÖKOLOGIE UND WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die gesamte Konstruktion ist auf die optimierte Verwendung der Baustoffe ausgerichtet und versucht, eine am gesamten Lebenszyklus orientierte Nachhaltigkeit und effiziente Verwendung der Ressourcen zu gewährleisten. Das integrale Technik- und Konzeptionskonzept minimiert die „Schichtigkeit“ der Konstruktion und schafft damit optimale Bedingungen für die langfristige Nutzbarkeit, Drittverwendung und Rückführung in den Lebenszyklus der Baustoffe.

Photovoltaik Anlagen auf den Dächern des ZOB liefern einen Wertvollen Beitrag zur Energieversorgung des neuen Quartiers.

LANDSCHAFTSPLANUNG

Der neue Zentrale Omnibusbahnhof erweitert den bestehenden Bahnhof entlang der Gleise nach Norden und bietet die Möglichkeit, den Bereich als neuen, charakteristischen Identifikations- und Ankommensort für Dachau neu zu denken.

Herzstück der neuen Anlage ist der große, mit hochaufgeladete Schnurbäumen überstellte Bahnhofplatz, der mit seiner Lage vor dem historischen Bahnhofsgebäude sowie den Unterführungen die Menschen bei der Ihrer Ankunft in Dachau begrüßt. Umlaufend um den Platz bieten sich den Reisenden zahlreiche Geschäfte, Gastronomie und Veranstaltungen, die sie auf Ihrem Weg in die Stadt / zum Bus passieren.

Saisonal kann der großräumige Platz von Weihnachtsmärkten oder anderen Attraktionen bespielt werden, zahlreiche Sitzmöglichkeiten bieten Aufenthalt. Auf dem zentralen Platz werden die Menschen zu Ihren Zielen verteilt - von der Stadt zur Bahn, von der Bahn zum Bus, vom Fahrrad in die Stadt.

Aus der Stadt kommend präsentiert sich der neue Bahnhof mit seiner durchgehenden Fassade als prägendes, stadträumliches Element - zwei großzügige, überdachte Durchgänge rahmen die neue repräsentative Vorzone des Bahnhofes und leiten die Menschen auf den Bahnhofplatz.

Die Vorzone bietet mit ausreichend Kiss & Ride Stellplätzen sowie Taxizonen ein bequemes Ankommen / Abfahren auf kurzen Wegen, ein großes, bodenbündiges Wasserspiel unter blühenden Zierfischen bietet attraktives Aufenthaltsbereiche als auch Distanz zwischen dem Fahrverkehr und den an den Gebäude liegenden, den Fußgängern gewidmeten Zonen.

Die Fahrradfahrer werden entlang der Strasse auf Fahrradwegen geführt und verteilen sich in den shared space Bereichen in die neue sowie bestehende Unterführung nach Osten und Westen. Die bestehende Unterführung unter der Frühlingsstrasse kann erhalten werden, die Verkehrsführungen in den großen offenen Zonen funktioniert jedoch auch mit Rückbau der Unterführung.

Der ZOB schließt sich in seiner Ausrichtung sowie der Fortführung der Belagssprache an den Bahnhofplatz an und leitet die Besucher über die Wartezonen zu Ihren Bussen, taktile Leitlinien geben zusätzliche Orientierung. Während die Plätze mit Aufenthalt, Gastronomie und Ankommen / Warten mit großen Platten gestaltet sind, sind die Flächen der Bewegung, des shared space gekennzeichnet mit mehrfarbigem Betonpflaster, so dass eine klare Führung schon über den Belag gegeben ist.

Die Überdachungen der Bushaltebereiche werden durchsetzt von neuen Baumpflanzungen, die so die südlichen Parkbereiche über den baumbestandenen Bahnhofplatz bis nach Norden zur angrenzten Grünfläche verbinden und in die Umgebung einbetten.

REALTEILBARKEIT

Das Konzept der Parzelle mit gereihten Häusern läßt ausreichend Spielraum für unterschiedliche Teilungen der Grundstücke.





Verkehrströme