

# Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

## 2. Rundgang (1007)

**Architekt\*in und Stadtplaner\*in:**

deffner voitländer architekten stadtplaner bda, Prof. Dorothea Voitländer, Prof. Konrad Deffner, Dachau

**Landschaftsarchitekt:**

Schegk Landschaftsarchitekten BDLA | Stadtplaner, Ludwig Schegk, Haimhausen

**Verkehrsplaner:**

MODUS CONSULT ULM GmbH, Rainer Neumann, Michael Preuß, Ulm

**Mitarbeiter\*innen:**

Maythe Garcia-Velarde, Julia Schall,  
Marie Laabs,  
Magdalena Wiktorska,  
Jakob Deffner

**Dachau bekommt ein neues Antlitz**

Die vollkommene Neuordnung des westseitigen Bahnhofsareals von Dachau bietet über die Verbesserung der Mobilitätsangebote hinaus die Möglichkeit, der Stadt an dieser wichtigen Stelle ein neues Antlitz zu geben und eine von Zuwachs geprägte künftige Stadtentwicklung wesentlich mit zu gestalten. Dabei gilt es, den Sprung vom kleinstädtischen Bahnhof aus dem 19. Jahrhundert zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe nicht nur verkehrs-technisch, sondern auch städtebaulich zu bewältigen. Mit der vorgegebenen hohen Nutzungsdichte wird auch ein neuer kommerzieller Schwerpunkt in der Stadt programmiert, der in Wechselwirkung mit der hohen Frequentierung durch Fahrgäste eine maximale Belebung verspricht. Darauf reagiert der Entwurf mit entsprechenden Angeboten sowohl in der vorgeschlagenen Bebauung wie auch in der Ausgestaltung des Öffentlichen Raumes. Dazu wird mit der Verlagerung des Busbahnhofs in den nördlichen Grundstücksteil zwischen Frühlingsstraße und den Gleisen der erste und wichtigste Schritt getan.

**Unter einem gemeinsamen Dach**

Mit der dadurch erreichten Wiedergewinnung des Platzes vor dem Bahnhof wird auch Raum geschaffen für eine neue Willkommenskultur (-architektur?) an dieser Stelle, die sich in der Geste eines großen Daches manifestiert, das in neun Metern Höhe die neue Bahnhofshalle und den Busbahnhof sowie Teile des Freiraumes überspannt. Das Dach dient so auch als gestalterische wie funktionale Klammer aller Nutzungen. Darüber und darunter schichten sich kleinere, untergeordnete Ebenen, die das zentrale Dach durchdringen. Der zentrale, hohe Baukörper des alten Bahnhofs aus dem 19. Jhd. bleibt erhalten und wird wie eine wertvolle Intarsie in die neue Bahnhofshalle integriert. Er durchstößt das neue Dach und bleibt so auch aus der Entfernung sichtbar. Als vertrautes Merkmal des Ortes dient er der Identifikation und hält die historische Erinnerung an den Beginn des Eisenbahnzeitalters in Dachau wach.

**Platz für großen Bahnhof**

Mit der neuen Bebauung erhält der Bahnhofplatz dreiseitig im Norden, Osten und Süden neue Kanten. Vor der um etwa 30 Grad nach SO gedrehten, gläsernen Fassade der großen Bahnhofshalle entsteht ein neuer Bahnhofplatz, der wieder einheitlich bis zu westlichen Bebauung reicht und im Süden von einem neuen Baukörper gefasst wird, der die Platzkante bis zur neuen F+R-Unterführung im Süden führt. Der motorisierte Verkehr wird künftig ohne Verschwenkungen von der Frühlingsstraße über den Platz zur Bahnhofstraße geführt. Die geplante Verkehrsberuhigung ermöglicht eine einheitliche Gestaltung, in der die Fahrbahn in den Platz integriert wird und ihn nicht mehr zerschneidet. Auf der Westseite werden ca. ein Dutzend Schrägparker mit direkter Ausfahrt vorwärts auf die Fahrbahn angeordnet, die die bisherigen Stellplätze vor den Geschäften ersetzen.

Mit dem so gewonnenen Raum vor der bestehenden Bebauung im Westen wird diese wieder als Platzkante erlebbar. Auch werden die Geschäfte auf der Westseite aus ihrer bisher eingezwängten Lage am Rand befreit und erhalten Möglichkeiten zur Entwicklung. Insbesondere wird so auch das traditionell prägende Gebäude des Hotelgasthofs freigestellt. Hier bieten sich neue Freischankflächen und eine weitere Belebung des Platzes.

Trotz bzw. auch gerade mit der hohen Nutzungs-, insbesondere Verkehrsdichte, entsteht wieder ein Bahnhofplatz im besten Sinne. In allem Gewusel werden, verstreut wie die neugepflanzten Bäume, verschiedene Möglichkeiten zum, wenn auch kurzen, Rasten, Warten, Innehalten geschaffen. Angefangen von der zentralen Aufenthaltsfläche um eine große Brunnenanlage mit großer Sitzbank und vielen keinen Sitzgelegenheiten bis zu Freischankflächen und der wertvollen grünen Oase im geschützten Baumbestand am südlichen Platzrand.

Ergänzt durch die unregelmäßige Stellung unterschiedlicher Bäume auf dem Platz und durch eine lebendige Gestaltung der Pflasterflächen entsteht so ein intensivst genutzter Platz mit einer heiter-lebendigen Anmutung.

**Bahnhofstraße, Bahnhof und Vorfahrt**

Die Bahnhofstraße führt mit wieder freigestelltem Blick axial auf die Bahnhofshalle mit dem darüber herausragenden alten Bahnhofsgebäude zu und gibt, zwar in ein neues Umfeld gebettet, ein vertrautes Bild ab. Im Sockel des Bahnhofs sind die Funktionen für den Reisendenbedarf untergebracht, darüber, auf Bahnsteigniveau ein Café mit Terrassenplätzen in der Bahnhofshalle, sowie im Freien. In den darüber liegenden Ebenen ist ein kleines Museum untergebracht und macht den alten Bahnhof zum Kulturbahnhof.

Aus der Bahnhofstraße zweigt nach rechts -alternativ von Norden über den Platz nach links- die Zufahrt für Taxis und den privaten Bring- und Abholverkehr ab. Im Einrichtungsverkehr holt die Zufahrt nach Süden aus, um die volle Länge der direkten Vorfahrt vor der Halle nutzen zu können, wo sich hinter den 5 Taxiständen 16 K+R-Plätze beidseitig der Vorfahrt aufreihen.

**Busbahnhof /Frühlingsstraße**

Drei Sägezahn Busaufstellreihen sind kompakt nebeneinander angeordnet. Die westliche Reihe wird direkt von der Frühlingsstraße angefahren. Der Straßenraum mit seinen verschiedenen Funktionsstreifen und der Raum des Busbahnhofs reihen sich fließend aneinander, von der Lärmschutzwand im Osten bis zu den Hausfassaden im Westen. Durch die offene, übersichtliche Anordnung und einfache Orientierung werden Angsträume vermieden.

Die 26 Busse können unabhängig voneinander nach dem Rendezvous-Prinzip ein- und ausfahren. Die Haltepositionen können nach Linien (Stadtbus und Regionalbus) sortiert werden. Bei der Abfahrt der Busse entlang der Frühlingsstraße ist aufgrund der Flächenzuweisung keine Inanspruchnahme der Gegenfahrspur Frühlingsstraße notwendig. Die zusammenhängenden, ausreichend dimensionierten Warteflächenbereiche bedingen nur wenige Fahrbahnquerungen für die Fahrgäste. Der Ein- und Ausfahrbereich kann mit einer Anforderungssignalisierung für den Busverkehr ausgerüstet werden. Von Süden einfallende Busse, sowie Taxen können die Drop-off-Zone vor dem Bahnhofsgebäude zum Ausstieg nutzen.

**Öffentliche Passerelle über dem Busbahnhof**

Die Ebene über dem Busbahnhof ist als lebendiger, öffentlicher Raum konzipiert mit verschiedenen Dienstleistungen, wie Friseur, Café und Blumenladen, sowie Lobbies für darüber angeordnetes Hotel, Boardinghaus, Bahnmitarbeiterwohnungen oder für Büro, Verwaltung und CO-Working. Die Ebene ist zum Aufenthalt, zur Erschließung, wie zum Transit gedacht. Als Passerelle genutzt, stellt sie die Fußgängerverbindung zwischen Schleißheimerstraße und Bahnhof dar.

**Fahrradverkehr**

Ein in beiden Richtungen zu befahrender Radweg wird auf der Westseite der Fahrbahn der Frühlingsstraße geführt, von der Fahrbahn getrennt durch einen Grünstreifen mit Bäumen. Dieser Radweg wird über den Platz weitergeführt bis zur Bahnhofstraße, wo er an die beidseitigen Schutzstreifen anschließt. Von der Bahnhofstraße gelangen die Radfahrer entlang der südlichen Zufahrt und über die Rampe auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes zu doppelgeschossigen Fahrradparkanlage im Gebäude. Alternativ unterqueren sie die Gleise in der neuen, südlich gelegenen Unterführung nach oder von Osten.

**Fahrradstellplätze**

Die große Anzahl von Rädern wird auf dem Sockelgeschoss, zugänglich vom ehemaligen Bahnsteig Gleis 1, untergebracht abgestellt. Eine zweigeschossige Fahrradabstellanlage schafft hier Parkraum für die erforderliche Anzahl von ca. 1000 Rädern. Ein zentral gelegener, gut einsehbarer Ort, der über eine Rampe von der neuen Fuß- und Radwegunterführung erreichbar ist. Weitere 200 Fahrradparker werden in der Tiefgarage der Bebauung auf der privaten Teilfläche A zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden auch im Platzbereich einige oberirdische Radstellplätze für die Kurzzeitznutzung verteilt.

**Grün, Grün, Grün..**

Auf dem Platz sorgen unregelmäßig verteilte Baumstandorte mit verschiedenen Baumarten für ein lebendiges Bild. Blühende Bäume, Bäume mit intensiver Herbstfärbung und solche mit unterschiedlichem Blattwerk geben die Vielgestaltigkeit dieses Ortes wieder.

In der Frühlingsstraße hingegen herrscht die Ordnung einer einseitigen, regelmäßigen Reihe großer Bäume, die den großzügigen Boulevard-Charakter mit breitem Gehweg auf der Westseite der Straße vor den anliegenden Ladenlokalen betonen. Sie stehen in einem durchgehenden Grünstreifen.

Die großflächige Bebauung auf der Ostseite, über dem Busbahnhof, wird unter Ausnutzung ihrer wechselnden Geschossigkeiten und vor- und rückspringenden Fassaden intensiv begrünt, mit Bäumen in der Ebene der öffentlichen Passerelle und intensiv bepflanzten Dachgärten in den darüberliegenden, springenden Geschossen. Das oberste, nicht nutzbare Dach wird flächig extensiv begrünt.

An der Ostseite der Busbahnsteige wird vor der Lärmschutzwand eine Reihe mit schmalen Säulenbäumen gesetzt, auch zur Gliederung der monotonen Wand.



Lageplan 1:500



Schwarzplan 1:2500



Verkehrsströme

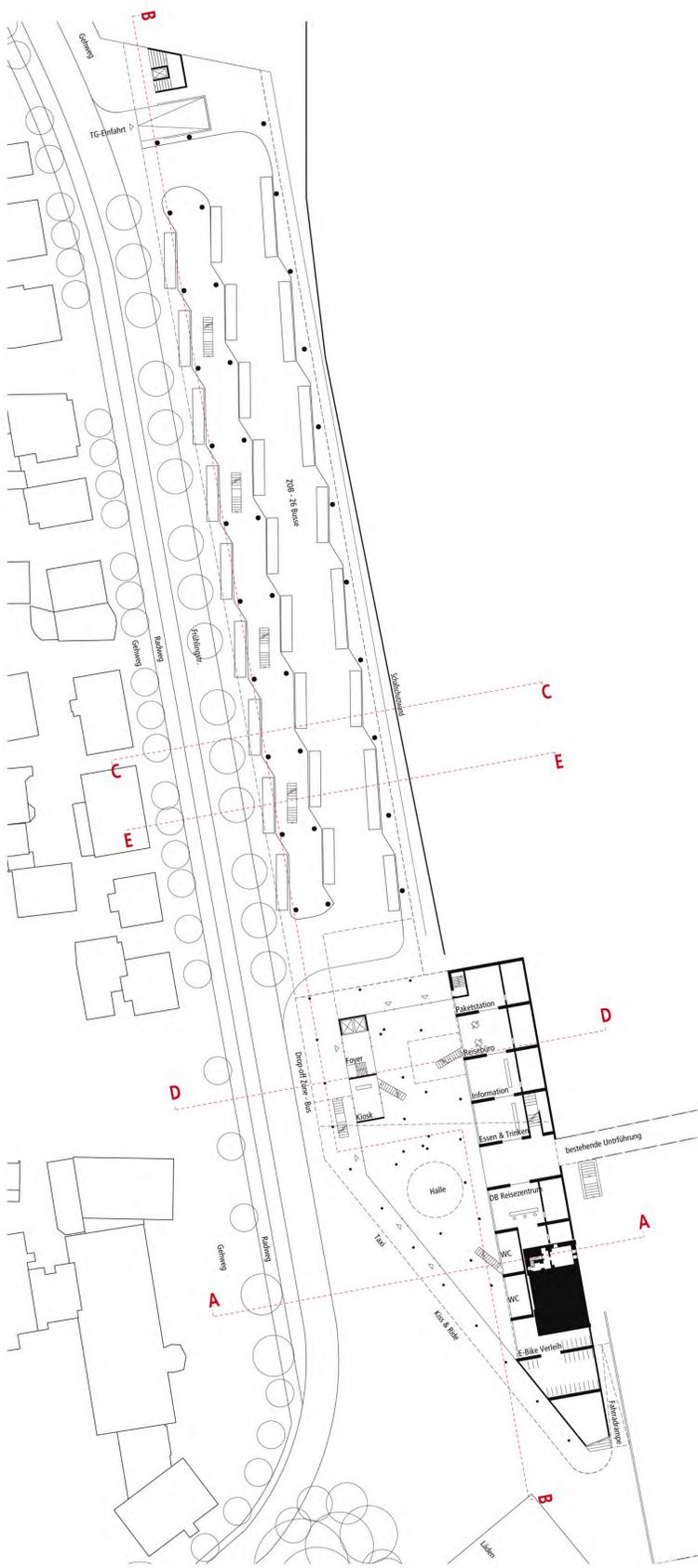
Grundriss TG 1:500



Schnitt A-A 1:500



Blick vom Bahnhofplatz zum ZOB



Grundriss EG 1:500



Grundriss 1OG 1:500

**Dachau bekommt ein neues Antlitz**

Die vollkommene Neuordnung des westseitigen Bahnhofsareals von Dachau bietet über die Verbesserung der Mobilitätsangebote hinaus die Möglichkeit, der Stadt an dieser wichtigen Stelle ein neues Antlitz zu geben und eine von Zuwachs geprägte künftige Stadtentwicklung wesentlich mit zu gestalten. Dabei gilt es, den Sprung vom kleinstädtischen Bahnhof aus dem 19. Jahrhundert zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsdrehscheibe nicht nur verkehrstechnisch, sondern auch städtebaulich zu bewältigen. Mit der vorgegebenen hohen Nutzungsdichte wird auch ein neuer kommerzieller Schwerpunkt in der Stadt programmiert, der in Wechselwirkung mit der hohen Frequenzierung durch Fahrgäste eine maximale Belebung verspricht. Darauf reagiert der Entwurf mit entsprechenden Angeboten sowohl in der vorgeschlagenen Bebauung wie auch in der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes. Dazu wird mit der Verlagerung des Busbahnhofs in den nördlichen Grundstücksteil zwischen Frühlingsstraße und den Gleisen der erste und wichtigste Schritt getan.

**Unter einem gemeinsamen Dach**

Mit der dadurch erreichten Wiedergewinnung des Platzes vor dem Bahnhof wird auch Raum geschaffen für eine neue Willkommenskultur (-architektur?) an dieser Stelle, die sich in der Geste eines großen Daches manifestiert, das in neun Metern Höhe die neue Bahnhofshalle und den Busbahnhof sowie Teile des Freiraumes überspannt. Das Dach dient so auch als gestalterische wie funktionale Klammer aller Nutzungen. Darüber und darunter schichten sich kleinere, untergeordnete Ebenen, die das zentrale Dach durchdringen. Der zentrale, hohe Baukörper des alten Bahnhofs aus dem 19. Jhd. bleibt erhalten und wird wie eine wertvolle Intarsie in die neue Bahnhofshalle integriert. Er durchstößt das neue Dach und bleibt so auch aus der Entfernung sichtbar. Als vertrautes Merkmal des Ortes dient er der Identifikation und hält die historische Erinnerung an den Beginn des Eisenbahnzeitalters in Dachau wach.

**Platz für großen Bahnhof**

Mit der neuen Bebauung erhält der Bahnhofplatz dreiseitig im Norden, Osten und Süden neue Kanten. Vor der um etwa 30 Grad nach SO gedrehten, gläsernen Fassade der großen Bahnhofshalle entsteht ein neuer Bahnhofplatz, der wieder einheitlich bis zu westlichen Bebauung reicht und im Süden von einem neuen Baukörper gefasst wird, der die Platzkante bis zur neuen F+R-Unterführung im Süden führt. Der motorisierte Verkehr wird künftig ohne Verschwenkungen von der Frühlingsstraße über den Platz zur Bahnhofstraße geführt. Die geplante Verkehrsberuhigung ermöglicht eine einheitliche Gestaltung, in der die Fahrbahn in den Platz integriert wird und ihn nicht mehr zerschneidet. Auf der Westseite werden ca. ein Dutzend Schrägparker mit direkter Ausfahrt vorwärts auf die Fahrbahn angeordnet, die die bisherigen Stellplätze vor den Geschäften ersetzen. Mit dem so gewonnenen Raum vor der bestehenden Bebauung im Westen wird diese wieder als Platzkante erlebbar. Auch werden die Geschäfte auf der Westseite aus ihrer bisher eingezwängten Lage am Rand befreit und erhalten Möglichkeiten zur Entwicklung. Insbesondere wird so auch das traditionell prägende Gebäude des Hotelgasthofs freigestellt. Hier bieten sich neue Freischankflächen und eine weitere Belebung des Platzes.

Trotz bzw. auch gerade mit der hohen Nutzungs-, insbesondere Verkehrsdichte, entsteht wieder ein Bahnhofplatz im besten Sinne. In allem Gewusel werden, verstreut wie die neugepflanzten Bäume, verschiedene Möglichkeiten zum, wenn auch kurzen, Rasten, Warten, Innehalten geschaffen. Angefangen von der zentralen Aufenthaltsfläche um eine große Brunnenanlage mit großer Sitzbank und vielen keinen Sitzgelegenheiten bis zu Freischankflächen und der wertvollen grünen Oase im geschützten Baumbestand am südlichen Platzrand.

Ergänzt durch die unregelmäßige Stellung unterschiedlicher Bäume auf dem Platz und durch eine lebendige Gestaltung der Pflasterflächen entsteht so ein intensiv genutzter Platz mit einer heiter-lebendigen Anmutung.

**Bahnhofstraße, Bahnhof und Vorfahrt**

Die Bahnhofstraße führt mit wieder freigestelltem Blick axial auf die Bahnhofshalle mit dem darüber herausragenden alten Bahnhofsgebäude zu und gibt, zwar in ein neues Umfeld gebettet, ein vertrautes Bild ab. Im Sockel des Bahnhofs sind die Funktionen für den Reisendenbedarf untergebracht, darüber, auf Bahnsteigniveau ein Café mit Terrassenplätzen in der Bahnhofshalle, sowie im Freien. In den darüber liegenden Ebenen ist ein kleines Museum untergebracht und macht den alten Bahnhof zum Kulturbahnhof. Aus der Bahnhofstraße zweigt nach rechts -alternativ von Norden über den Platz nach links- die Zufahrt für Taxis und den privaten Bring- und Abholverkehr ab. Im Einrichtungsverkehr holt die Zufahrt nach Süden aus, um die volle Länge der direkten Vorfahrt vor der Halle nutzen zu können, wo sich hinter den 5 Taxiständen 16 K+R-Plätze beidseitig der Vorfahrt aufreihen.

**Busbahnhof /Frühlingsstraße**

Drei Sägezahn Busaufstellreihen sind kompakt nebeneinander angeordnet. Die westliche Reihe wird direkt von der Frühlingsstraße angefahren. Der Straßenraum mit seinen verschiedenen Funktionstreifen und der Raum des Busbahnhofs reihen sich fließend aneinander, von der Lärmschutzwand im Osten bis zu den Hausfassaden im Westen. Durch die offene, übersichtliche Anordnung und einfache Orientierung werden Angsträume vermieden.

Die 26 Busse können unabhängig voneinander nach dem Rendezvous-Prinzip ein- und ausfahren. Die Haltepositionen können nach Linien /Stadtbus und Regionalbus) sortiert werden. Bei der Abfahrt der Busse entlang der Frühlingsstraße ist aufgrund der Flächenzuweisung keine Inanspruchnahme der Gegenfahrspur Frühlingsstraße notwendig. Die zusammenhängenden, ausreichend dimensionierten Warteflächenbereiche bedingen nur wenige Fahrbahnquerungen für die Fahrgäste. Der Ein- und Ausfahrbereich kann mit einer Anforderungssignalisierung für den Busverkehr ausgerüstet werden. Von Süden einlaufende Busse, sowie Taxen können die Drop-off-Zone vor dem Bahnhofsgebäude zum Ausstieg nutzen.

**Öffentliche Passierelle über dem Busbahnhof**

Die Ebene über dem Busbahnhof ist als lebendiger, öffentlicher Raum konzipiert mit verschiedenen Dienstleistungen, wie Friseur, Café und Blumenläden, sowie Lobbies für darüber angeordnetes Hotel, Boardinghaus, Bahnmitarbeiterwohnungen oder für Büro, Verwaltung und CO-Working. Die Ebene ist zum Aufenthalt, zur Erschließung, wie zum Transit gedacht. Als Passierelle genutzt, stellt sie die Fußgängerverbindung zwischen Schleißheimerstraße und Bahnhof dar.

**Fahrradverkehr**

Ein in beiden Richtungen zu befahrender Radweg wird auf der Westseite der Frühlingsstraße geführt, von der Fahrbahn getrennt durch einen Grünstreifen mit Bäumen. Dieser Radweg wird über den Platz weitergeführt bis zur Bahnhofstraße, wo er an die beidseitigen Schutzstreifen anschließt. Von der Bahnhofstraße gelangen die Radfahrer entlang der südlichen Zufahrt und über die Rampe auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes zu doppelgeschossigen Fahrradparkanlage im Gebäude. Alternativ unterqueren sie die Gleise in der neuen, südlich gelegenen Unterführung nach oder von Osten.

**Fahrradstellplätze**

Die große Anzahl von Rädern wird auf dem Sockelgeschoss, zugänglich vom ehemaligen Bahnsteig Gleis 1, untergebracht abgestellt. Eine zweigeschossige Fahrradabstellanlage schafft hier Parkraum für die erforderliche Anzahl von ca. 1000 Rädern. Ein zentral gelegener, gut einsehbarer Ort, der über eine Rampe von der neuen Fuß- und Radwegunterführung erreichbar ist. Weitere 200 Fahrradparker werden in der Tiefgarage der Bebauung auf der privaten Teilfläche A zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden auch im Platzbereich einige oberirdische Radstellplätze für die Kurzzeitnutzung verteilt.

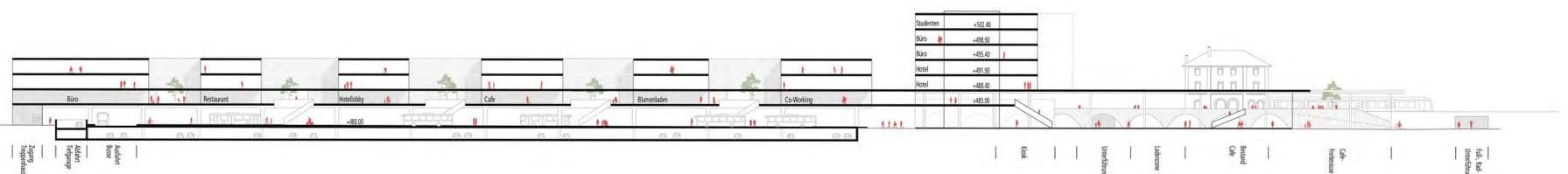
**Grün, Grün, Grün..**

Auf dem Platz sorgen unregelmäßig verteilte Baumstandorte mit verschiedenen Baumarten für ein lebendiges Bild. Blühende Bäume, Bäume mit intensiver Herbstfärbung und solche mit unterschiedlichem Blattwerk geben die Vielgestaltigkeit dieses Ortes wieder.

In der Frühlingsstraße hingegen herrscht die Ordnung einer einseitigen, regelmäßigen Reihe großer Bäume, die den großzügigen Boulevard-Charakter mit breitem Gehweg auf der Westseite der Straße vor den anliegenden Ladenlokalen betonen. Sie stehen in einem durchgehenden Grünstreifen.

Die großflächige Bebauung auf der Ostseite, über dem Busbahnhof, wird unter Ausnutzung ihrer wechselnden Geschossigkeiten und vor- und rückspringenden Fassaden intensiv begrünt, mit Bäumen in der Ebene der öffentlichen Passierelle und intensiv bepflanzten Dachgärten in den darüberliegenden, springenden Geschossen. Das oberste, nicht nutzbare Dach wird flächig extensiv begrünt.

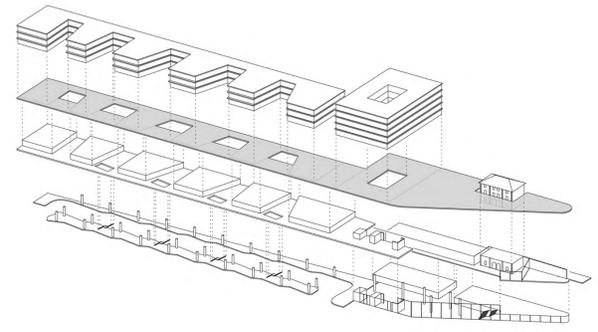
An der Ostseite der Busbahnsteige wird vor der Lärmschutzwand eine Reihe mit schmalen Säulenbäumen gesetzt, auch zur Gliederung der monotonen Wand.



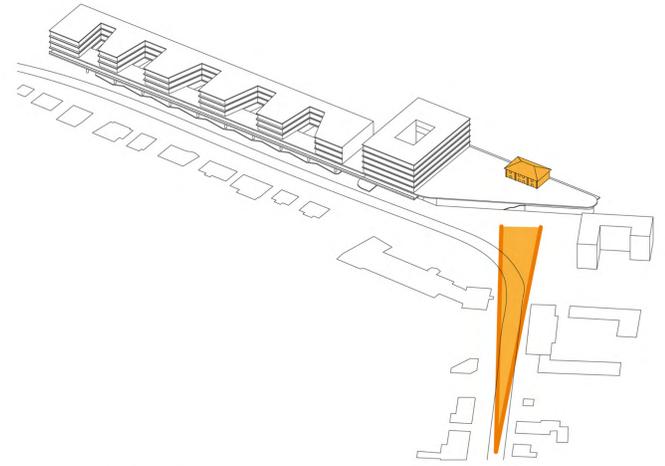
Schnitt B-B 1-500



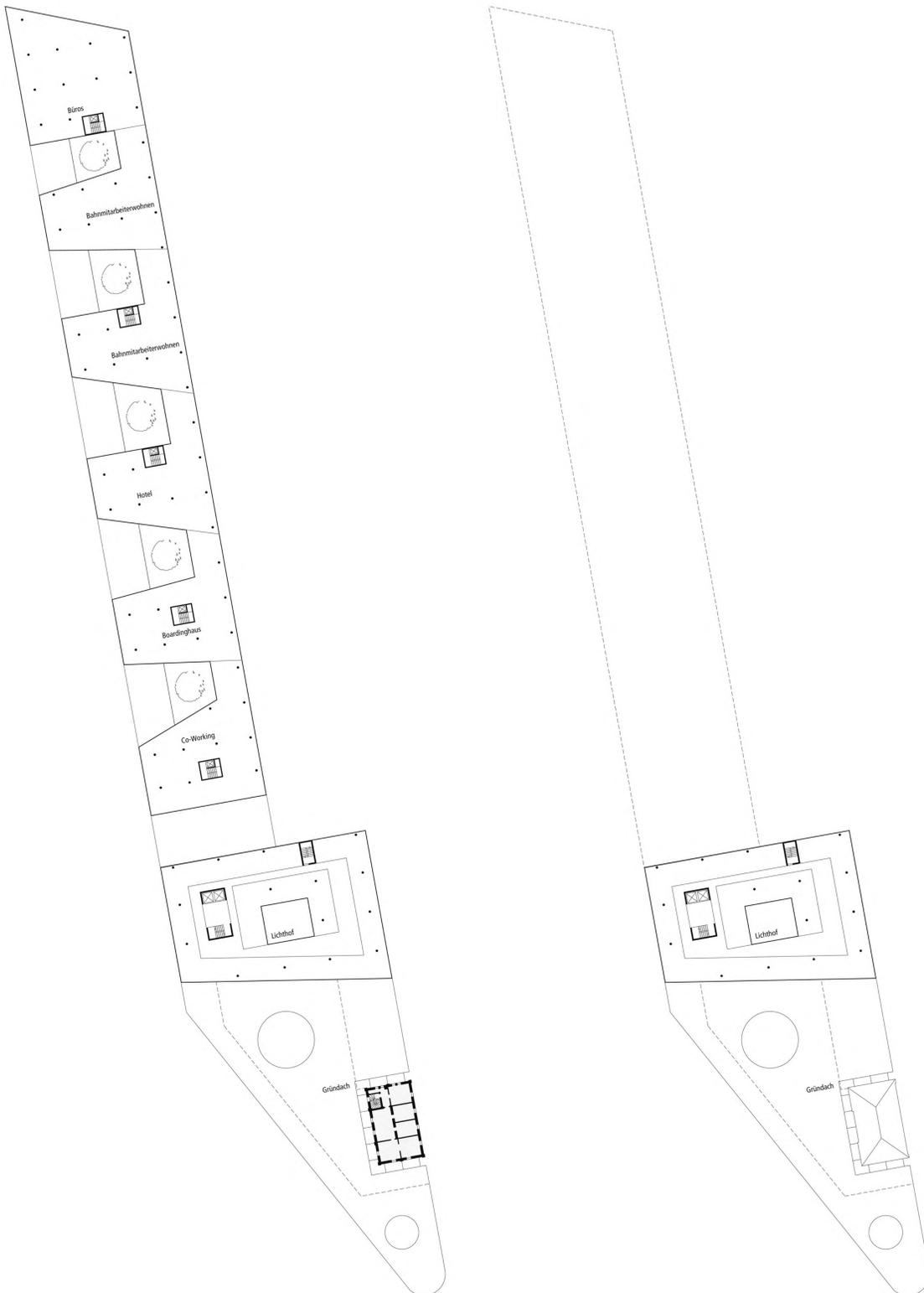
Blick vom ZOB zum Bahnhofsvorplatz



Unter einem gemeinsamen Dach

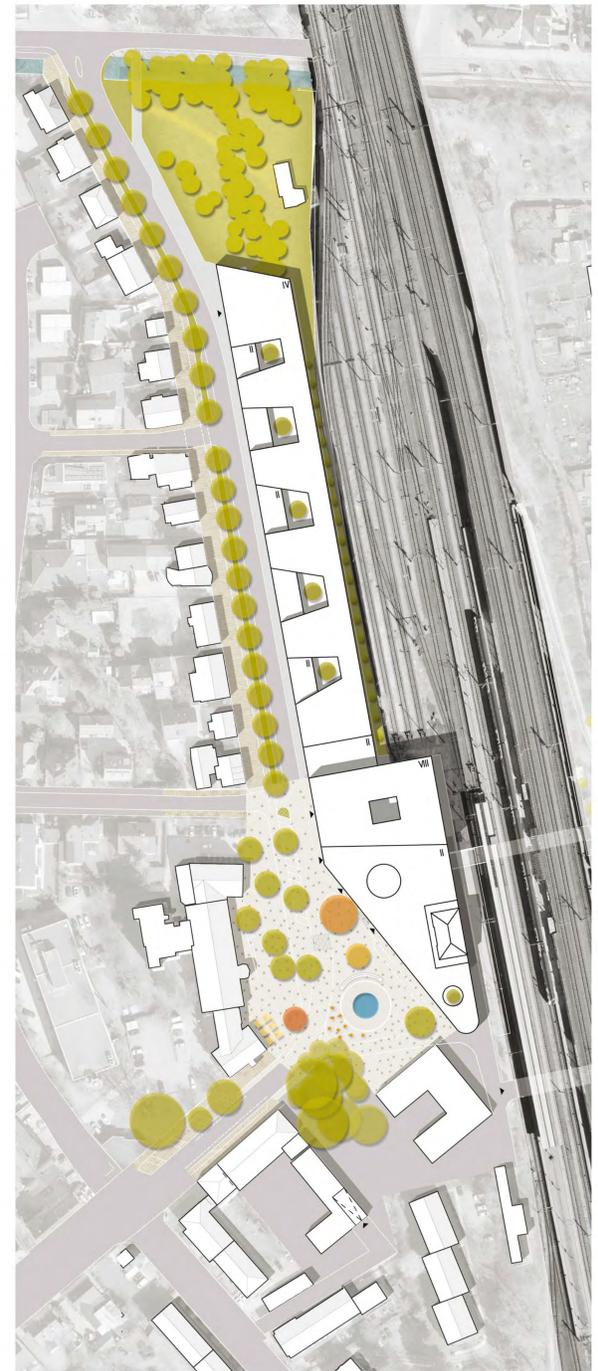


Identifikation Bahnhof

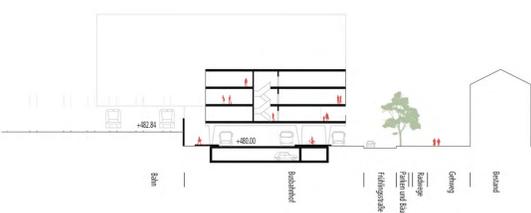


Grundriss 20G und 30G 1:500

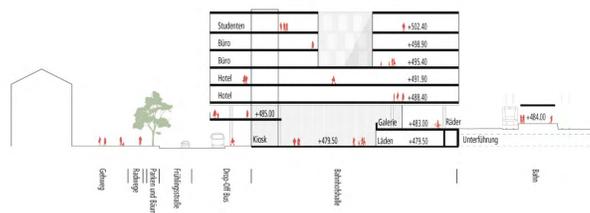
Grundriss 40G und 50G 1:500



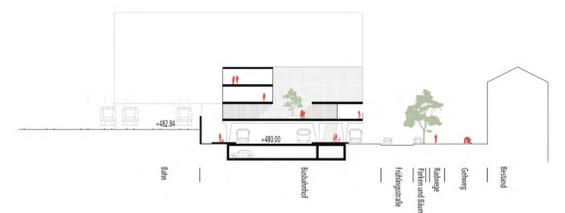
Übersichtsplan 1:1000



Schnitt C-C 1:500

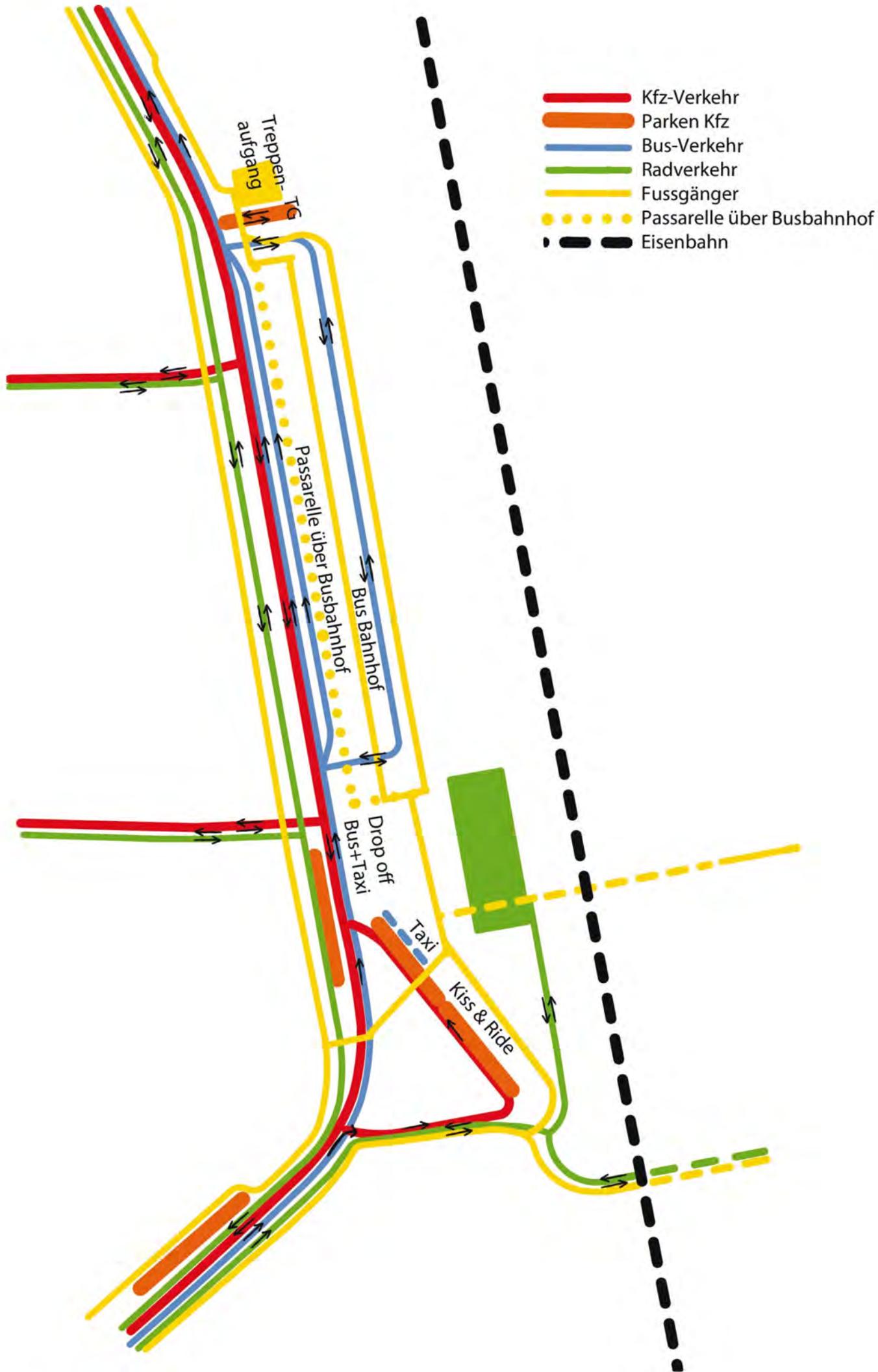


Schnitt D-D 1:500



Schnitt E-E 1:500





Verkehrsrtröme