

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

2. Rundgang (1013)

**Architekt:**

performative architektur, Dr. Steffen Wurzbacher, Stuttgart

Stadtplaner*in:

UTA Architekten und Stadtplaner GmbH, Dominique Dinies, Sigrid Müller-Welt, Stuttgart

Landschaftsarchitekt:

Köber Landschaftsarchitektur GmbH, Jochen Köber, Stuttgart

Verkehrsplaner:

SHP Ingenieure GbR, Jörn Janssen, Hannover

Mitarbeiter*innen:

Andreas Schübl, Dominic Plag,
Kathrin Gerland

Ein neues Stück Stadt (Leitbild)

Im Mittelpunkt des Entwurfs steht der zukünftige Bahnhof Dachau und seine Einbindung als neuer zentraler Baustein in das städtische Gewebe der Gesamtstadt. Die neuen Baukörper des Bahnhofgebäudes, DB-Turms, zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und weiteren flankierenden Gebäuden rahmen dabei einen neuen markanten Bahnhofsvorplatz. Dieser soll mit seiner eigenen und selbstbewussten Setzung einen neuen zentralen Ort der Begegnung und der Ankunft schaffen. Die Struktur soll dabei Raum für ganz unterschiedliche zukünftige Entwicklungen unserer Mobilität bieten. Der zentrale Entwurfsansatz formuliert und betont eine neue Ost-West-Verbindung. Hier wird an zentraler Stelle ein neuer Rad- und Fußgängertunnel vorgeschlagen. Dieser verbindet die bisher getrennten Stadtteile östlich und westlich des Bahndamms auf Höhe der Langhammerstraße, der wichtigen zentralen Rad- und Fußwegeachse zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Ein offener Bahnhof (B2)

Als zukünftiger Ort der Mobilität wird ein Neubau eines den Ansprüchen des 21. Jahrhunderts entsprechendem Bahnhofgebäudes vorgeschlagen. Das bestehende Gebäude kann hierbei nicht erhalten werden. Es weicht einem offenen Baukörper durch welchen der Raum des Bahnhofsvorplatz über eine einladende und Lichtdurchflutete Wartehalle bis hin zu den Gleisen fließt. Die Wartehalle besitzt durch ihre klaren Wegebeziehungen und angrenzenden bahnhofsnahe Nutzungen (Café, Läden, Servicedesks, etc. eine hohe Aufenthaltsqualität. Im südlichen Bereich des Gebäudes ist mit direktem Zugang zur Wartehalle ein mehrgeschossiges Fahrradparkhaus vorgesehen. Über eine in Verlängerung des Tunnels angeordnete Treppenanlage mit Fahrstühlen wird eine barrierefreie Verbindung zu den Gleisen hergestellt. In den Obergeschossen befinden sich Räumlichkeiten für Büros, Co-Working, Start-Ups sowie Konferenzbereichen, welche die gute Erreichbarkeit dank Bahnhofsnähe schätzen.

Rendez-Vous am ZOB (B3)

Der neue ZOB liegt auf der Ostseite der Frühlingstraße. Hier wurde sich bewusst gegen eine Überbauung entschieden. Durch die vorgeschlagene freistehende Anordnung kann der ZOB langfristig leichter umgenutzt und transformiert werden. Erschlossen wird der ZOB über zwei Zufahrten an der Frühlingstraße (Ein-/Ausfahrt in/aus beiden Richtungen). Insgesamt 21 Haltepositionen liegen an 3 Haltekanten mit sägezahnförmigen Haltebuchten (jeweils 2 Einzelpositionen für Gelenkbusse, 2 Doppelhaltepositionen, 1 Einzelhalteposition). Die Bushalteinselform mit 14 Haltepositionen ermöglicht komfortables Umsteigen („rendez-vous“). Die Insel kann von Bussen im Uhrzeigersinn umfahren werden (Ausnahme: Westseite, nördliche Position). Die Breite der westlichen Busfahrgasse ermöglicht das Begegnen ausfahrender Busse mit entgegenkommenden Bussen; die östliche Busfahrgasse wird im Einrichtungsverkehr befahren. Durch die separate Lage, die sägezahnförmige Ausbildung der Haltepositionen und die Wendemöglichkeiten an der Bushalteinselform ist ein störungsfreier Betriebsablauf gewährleistet. Für Fahrgäste bestehen attraktive, große und helle Warteflächen sowie kurze Umsteigewege zum Bahnhofsvorplatz; die Überquerungsstellen zu den Warteflächen werden durch Materialwechsel verdeutlicht. Weitere 4 Bushaltestellen (für Durchmesserlinien bzw. Stadtbusse) befinden sich am Fahrbahnrand der Bahnhofstraße. Alle Bushaltestellen werden barrierefrei mit Hochborden und taktilen Leitelementen ausgebildet.

Das „Gegenstück“ (B2)

Gegenüber des Bahnhofgebäudes wird ein neuer eigenständiger Baukörper mit Mischnutzung vorgeschlagen. Dieser verlängert die linke Straßenbegrenzung der Bahnhofstraße, bildet einen neuen Zielpunkt der Frühlingstraße und zitiert historische bauliche Setzungen in diesem Bereich. Das „Gegenstück“ schafft aus Sicht des Bahnhofs ein neues attraktives Gegenüber, welches gleichzeitig mit den bestehenden Gebäuden des Hotels "Zum Fischer" eine neue beruhigte Einkaufsgasse rahmt. Der Baukörper bildet ein neues wichtiges Gelenk im Stadtraum und gibt dem neuen Bahnhofsvorplatz seine markante und einzigartige dreieckige Form. In der Volumetrie vermittelt der Baukörper zwischen den niedrigeren Bestandsgebäuden und den neuen urbaneren Setzungen am Bahnhof.

DB-Turm als neue städtische Landmarke (B3)

Im Mittelpunkt der Entwicklung steht zwischen Bahnhof und ZOB ein neuer, visuell sichtbarer Hochpunkt, der DB-Turm. Dieser 40 Meter hohe, historische Bahnhofstürme zitierende Bau setzt ein selbstbewusstes Zeichen in der gesamtstädtischen Silhouette der Stadt Dachau und markiert gleichzeitig die neue Ost-West Verbindung des Fahrrad- und Fußgängertunnels. Im Sockel können

200129 Erläuterungstext

öffentlichere Nutzungen wie Showrooms sowie Veranstaltungsräume Platz finden. In den Obergeschossen sind Büroräume für die DB Verwaltung vorgesehen. Optional wird für das oberste Geschoss ein öffentliches Panoramacafé vorgeschlagen.

Markanter nördlicher Auftakt (B3)

Nördlich des ZOB wird ein weiterer Baustein mit unterschiedlichen Wohnformen vorgeschlagen. Dieser kann Hotelnutzungen, ein Bordinghaus sowie Mehrgenerationenwohnen beinhalten. Auch können dort Wohngemeinschaften für Studierende umgesetzt werden. Die Erdgeschosszone wird dabei öffentlicher gestaltet und beinhaltet wohnungsnahe Nutzungen wie Läden sowie Studierzimmer, Gemeinschaftsräume und -Küchen. Als nördlicher Abschluss des neuen Bahnhofquartiers bildet dort ein zu den Gleisen hin orientierter Hochpunkt mit optional bis zu acht Geschossen. Der Bau respektiert mit seinem dreigeschossigen Sockelhauptkörper die Höhenentwicklung der bestehenden Bauten der Westseite der Frühlingstraße. Sofern der vorgeschlagene Hochpunkt realisiert würde, rückt dieser aus dem Sichtfeld der Frühlingstraße zur Bahn hin.

Urbanes Wohnen in der Post (B1)

Der rückwärtige Raum des Postgebäudes kann mit drei bis fünf geschossigen Wohnbauten nachverdichtet werden. Hier sollten insbesondere Auto arme Wohnkonzepte dank guter ÖPNV, Rad- und Fußgängeranbindung umgesetzt werden.

Wohnen und arbeiten unter einem Dach (A)

Für eine Neubebauung des Baufeldes A wird ein Hybridbau mit Wohn-, Büro- und Gewerbeeinheiten vorgeschlagen. Im Erdgeschoss können Werkstätten für kleine dynamische Unternehmen der „Industrie 4.0“ untergebracht werden. In den oberen Geschossen finden Unternehmen in großzügigen Büros Platz. In einem Hochpunkt (bis sechs Geschosse) finden sich Wohnungen mit Blick über die neue Entwicklung am Bahnhof)

Bahnhofsvorplatz

Ein ruhiger, aufgehellter Belagsteppich verbindet das Bahnhofsgebäude mit den angrenzenden Gebäuden zum Bahnhofplatz und fließt zusätzlich in die Unterführungen nach Osten. Der Freiraum dient neben dem Aufenthalt auch der Orientierung und der Verteilung der Reisenden. Eine ruhige Wasserfläche entschleunigt hierbei genauso wie die lockeren Baumgruppen aus bestehenden und neuen Bäumen auf der Platzfläche. Der Radverkehr wird in der Bahnhofstraße/Frühlingstraße gemäß dem Prinzip des „Shared Space“ im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Einsatzgrenzen werden gemäß den geltenden Regelwerken (< 1.800 Kfz/h; HSBÜ 2014) nicht überschritten. Die Verkehrssicherheit wird durch eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit (20 km/h, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) gewährleistet. Im Übergangsbereich nördlich des ZOB werden die Radfahrer bis zum Knotenpunkt Frühlingstraße/Schleißheimer Straße auf beidseitigen Schutzstreifen geführt. Die wichtige Radwegeverbindung Innenstadt/Langhammerstraße in Richtung der östlichen Quartiere wird durch einen neuen Rad- und Fußwegetunnel in nördlicher Lage direkt geführt und aufgewertet. Die Einmündung Langhammerstraße wird als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Die heutige Unterführung wird aufgegeben. Das Fahrradparkhaus am südlichen Bahnhofplatz kann von der Bahnhofstraße aus direkt und ohne Konflikte mit dem Fußverkehr erreicht werden. Für den Fußverkehr verbleiben auf der Westseite der Frühlingstraße sowie am Bahnhofplatz neue großzügige Flächen und Vorzonen.

Vorreiter klimaresilienter Architekturen

Die neuen Entwicklungen am Bahnhof setzen nicht nur Maßstäbe einer zukunftsfähigen Mobilität und damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Die neuen Gebäude sollen auch im gesamten Lebenszyklus einen Beitrag zur Vermeidung von Emissionen und dem Verbrauch fossiler Energien leisten. Ökologische Baustoffe und demontierbare Konstruktionen sorgen für einen geringen Ressourcenverbrauch. In das Dach des ZOB werden Photovoltaikzellen gestalterisch und konstruktiv integriert. Diese liefern Solarstrom für bis zu 83 Haushalte. Die weiteren Dachflächen werden „grünblau“ ausgeformt. Dadurch wird Solarstrom produziert und gleichzeitig Flächen zur Regenretention geschaffen. Die Oberflächen der Plätze und Straßen sind nach Möglichkeit offenporig, bzw. mit linear verlaufenden Mulden versehen. Sämtliches Regenwasser privater und öffentlicher Flächen wird lokal verdunstet und versickert. Hierdurch wird einer Erhitzung im Sommer entgegengewirkt. Weitere Maßnahmen gegen sommerlichen Hitzestress bilden die zu erhaltenden Baumbestände (z.B. auf dem Bahnhofsvorplatz) sowie systematische Neupflanzungen klimaresistenter Gattungen.



ZOB UND BAHNHOFVORPLATZ



BLICK VON DER BAHNHOFSTRASSE IN RICHTUNG ZOB

Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

EIN NEUES STÜCK STADT (LEITBILD)

Im Mittelpunkt des Entwurfs steht der zukünftige Bahnhof Dachau und seine Einbindung als neuer zentraler Baustein in das städtische Gewebe der Gesamtstadt. Die neuen Baukörper des Bahnhofgebäudes, DB-Turms, zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und weiteren flankierenden Gebäuden rahmen dabei einen neuen markanten Bahnhofsvorplatz. Dieser soll mit seiner eigenen und selbstbewussten Setzung einen neuen zentralen Ort der Begegnung und der Ankunft schaffen. Die Struktur soll dabei Raum für ganz unterschiedliche zukünftige Entwicklungen unserer Mobilität bieten. Der zentrale Entwurfsansatz formuliert und betont eine neue Ost-West-Verbindung. Hier wird an zentraler Stelle ein neuer Rad- und Fußgänger-tunnel vorgeschlagen. Dieser verbindet die bisher getrennten Stadtteile östlich und westlich des Bahndamms auf Höhe der Langhammerstraße, der wichtigen zentralen Rad- und Fußwegeachse zwischen Bahnhof und Innenstadt.

EIN OFFENER BAHNHOF (B2)

Als zukünftiger Ort der Mobilität wird ein Neubau eines den Ansprüchen des 21. Jahrhunderts entsprechendem Bahnhofgebäudes vorgeschlagen. Das bestehende Gebäude kann hierbei nicht erhalten werden. Es weicht einem offenen Baukörper durch welchen der Raum des Bahnhofsvorplatz über eine einladende und lichtdurchflutete Wartehalle bis hin zu den Gleisen fließt. Die Wartehalle besitzt durch ihre klaren Wegebeziehungen und angrenzenden bahnhofsnahe Nutzungen (Café, Läden, Services-desks, etc. eine hohe Aufenthaltsqualität. Im südlichen Bereich des Gebäudes ist mit direktem Zugang zur Wartehalle ein mehrgeschossiges Fahrradparkhaus vorgesehen. Über eine in Verlängerung des Tunnels angeordnete Treppenanlage mit Fahrstühlen wird eine barrierefreie Verbindung zu den Gleisen hergestellt. In den Obergeschossen befinden sich Räumlichkeiten für Büros, Co-Working, Start-Ups sowie Konferenzbereichen, welche die gute Erreichbarkeit dank Bahnhofsnahe schätzen.

RENDEZ-VOUS AM ZOB (B3)

Der neue ZOB liegt auf der Ostseite der Frühlingstraße. Hier wurde sich bewusst gegen eine Überbauung entschieden. Durch die vorgeschlagene freistehende Anordnung kann der ZOB langfristig leichter umgenutzt und transformiert werden. Erschlossen wird der ZOB über zwei Zufahrten an der Frühlingstraße (Ein-/Ausfahrt in/aus beiden Richtungen). Insgesamt 21 Haltepositionen liegen an 3 Haltekanten mit sägezahnförmigen Haltebecken jeweils 2 Einzelpositionen für Gelenkbusse, 2 Doppelhaltepositionen, 1 Einzelhalteposition). Die Bushaltestellen mit 14 Haltepositionen ermöglichen komfortables Umsteigen („rendez-vous“). Die Insel kann von Bussen im Uhrzeigersinn umfahren werden (Ausnahme: Westseite, nördliche Position). Die Breite der westlichen Busfahrgasse ermöglicht das Begegnen ausfahrender Busse mit entgegenkommenden Bussen; die östliche Busfahrgasse wird im Einbahnverkehr befahren. Durch die separate Lage, die sägezahnförmige Ausbildung der Haltepositionen und die Wendemöglichkeiten an der Bushaltestelle ist ein störungsfreier Betriebsablauf gewährleistet. Für Fahrgäste bestehen attraktive, große und helle Warteflächen sowie kurze Umsteigewege zum Bahnhofsvorplatz; die Überquerungsstellen zu den Warteflächen werden durch Materialwechsel verdeutlicht. Weitere 4 Bushaltestellen (für Durchreisende bzw. Stadtbusse) befinden sich am Fahrbahnrand der Frühlingstraße. Alle Bushaltestellen werden barrierefrei mit Hochböden und taktilen Leitelementen ausgebildet.

DAS „GEGENSTÜCK“ (B2)

Gegenüber des Bahnhofgebäudes wird ein neuer eigenständiger Baukörper mit Mischnutzung vorgeschlagen. Dieser verlängert die linke Straßengrenzung der Bahnhofstraße, bildet einen neuen Zielpunkt der Frühlingstraße und zitiert historische bauliche Setzungen in diesem Bereich. Das „Gegenstück“ schafft aus Sicht des Bahnhofs ein neues attraktives Gegenüber, welches gleichzeitig mit den bestehenden Gebäuden des Hotels „Zum Fischer“ eine neue beruhigte Einkaufsgasse rahmt. Der Baukörper bildet ein neues wichtiges Gelenk im Stadtraum und gibt dem neuen Bahnhofsvorplatz seine markante und einzigartige dreieckige Form. In der Volumetrie vermittelt der Baukörper zwischen den niedrigeren Bestandsgebäuden und den neuen urbanen Setzungen am Bahnhof.

DB-TURM ALS NEUE STÄDTISCHE LANDMARKE (B3)

Im Mittelpunkt der Entwicklung steht zwischen Bahnhof und ZOB ein neuer, visuell sichtbarer Hochpunkt, der DB-Turm. Dieser 40 Meter hohe, historische Bahnhofstürme zitierende Bau setzt ein selbstbewusstes Zeichen in der gesamtstädtischen Silhouette der Stadt Dachau und markiert gleichzeitig die neue Ost-West Verbindung des Fahrrad- und Fußgänger-tunnels. Im Sockel können öffentliche Nutzungen wie Showrooms sowie Veranstaltungsräume Platz finden. In den Obergeschossen sind

Büroräume für die DB Verwaltung vorgesehen. Optional wird für das oberste Geschoss ein öffentliches Panoramacafé vorgeschlagen.

MARKANTER NÖRDLICHER AUFTAKT (B3)

Nördlich des ZOB wird ein weiterer Baustein mit unterschiedlichen Wohnformen vorgeschlagen. Dieser kann Hotelnutzungen, ein Bordingshaus sowie Mehrgenerationenwohnen beinhalten. Auch können dort Wohngemeinschaften für Studierende umgesetzt werden. Die Erdgeschosszone wird dabei öffentlicher gestaltet und beinhaltet wohnungsnaher Nutzungen wie Läden sowie Studierzimmer, Gemeinschaftsräume und -Küchen. Als nördlicher Abschluss des neuen Bahnhofquartiers bildet dort ein zu den Gleisen hin orientierter Hochpunkt mit optional bis zu acht Geschossen. Der Bau respektiert mit seinem dreigeschossigen Sockelbaukörper die Höhenentwicklung der bestehenden Bauten der Westseite der Frühlingstraße. Sofern der vorgeschlagene Hochpunkt realisiert würde, rückt dieser aus dem Sichtfeld der Frühlingstraße zur Bahn hin.

URBANES WOHNEN IN DER POST (B1)

Der rückwärtige Raum des Postgebäudes kann mit drei bis fünf geschossigen Wohnbauten nachverdichtet werden. Hier sollten insbesondere auto arme Wohnkonzepte dank guter ÖPNV, Rad- und Fußgängeranbindung umgesetzt werden.

WOHNEN UND ARBEITEN UNTER EINEM DACH (A)

Für eine Neubebauung des Baufeldes A wird ein Hybridbau mit Wohn-, Büro- und Gewerbebereichen vorgeschlagen. Im Erdgeschoss können Werkstätten für kleine dynamische Unternehmen der „Industrie 4.0“ untergebracht werden. In den oberen Geschossen finden Unternehmen in großzügigen Büros Platz. In einem Hochpunkt (bis sechs Geschosse) finden sich Wohnungen mit Blick über die neue Entwicklung am Bahnhof.

BAHNHOFSVORPLATZ

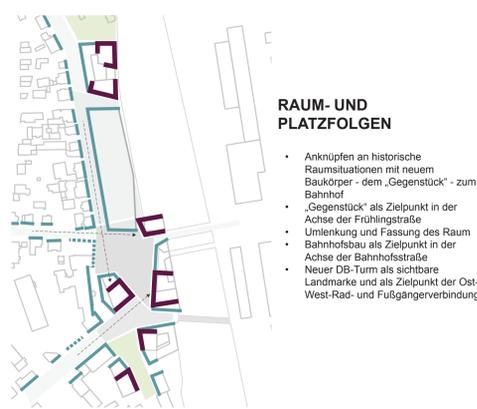
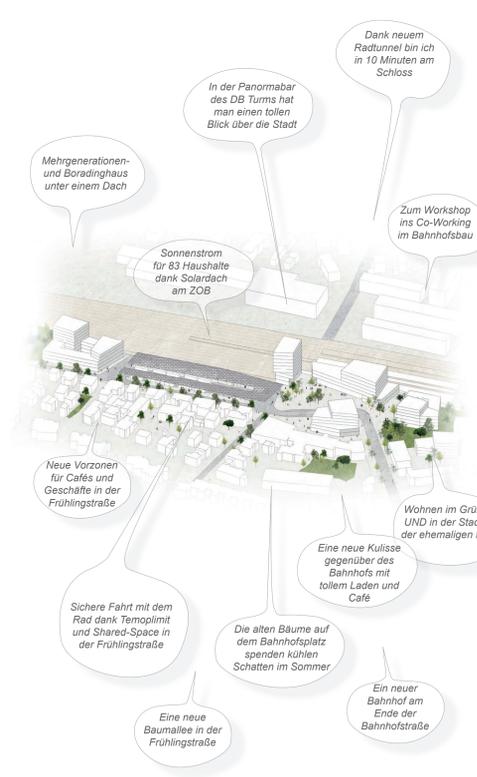
Ein ruhiger, aufgeteilter Belagsspielplatz verbindet das Bahnhofgebäude mit den angrenzenden Gebäuden zum Bahnhofsvorplatz und fließt zusätzlich in die Unterführungen nach Osten. Der Freiraum dient neben dem Aufenthalt auch der Orientierung und der Verteilung der Reisenden. Eine ruhige Wasserfläche entschleunigt hierbei genauso wie die lockeren Baumgruppen aus bestehenden und neuen Bäumen auf der Platzfläche. Der Radverkehr wird in der Bahnhofstraße-Frühlingstraße gemäß dem Prinzip des „Shared Spaces“ im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Einsatzgrenzen werden gemäß den geltenden Regelwerken (< 1.800 Kt/h; HSBU 2014) nicht überschritten. Die Verkehrssicherheit wird durch eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit (20 km/h, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) gewährleistet. Im Übergangsbereich nördlich des ZOB werden die Radfahrer bis zum Knotenpunkt Frühlingstraße/Schleißheimer Straße auf beidseitigen Schutzstreifen geführt. Die wichtige Radwegeverbindung Innenstadt/Langhammerstraße in Richtung der östlichen Quartiere wird durch einen neuen Rad- und Fußwegertunnel in nördlicher Lage direkt geführt und aufgewertet. Die Einmündung Langhammerstraße wird als Gehwegüberfahrt ausgebildet. Die heutige Unterführung wird aufgegeben. Das Fahrradparkhaus am südlichen Bahnhofsvorplatz kann von der Bahnhofstraße aus direkt und ohne Konflikte mit dem Fußverkehr erreicht werden. Für den Fußverkehr verbleiben auf der Westseite der Frühlingstraße sowie am Bahnhofsvorplatz neue großzügige Flächen und Vorzonen.

VORREITER KLIMARESILIENTER ARCHITEKTUREN

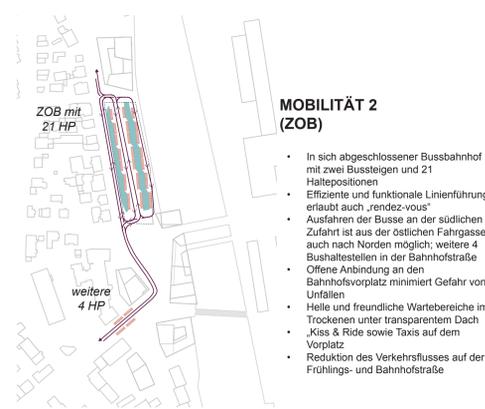
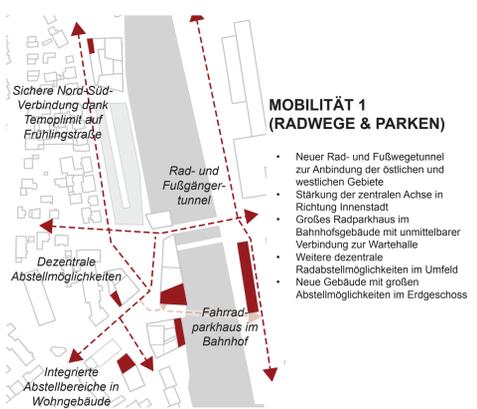
Die neuen Entwicklungen am Bahnhof setzen nicht nur Maßstäbe einer zukunftsreichen Mobilität und damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Die neuen Gebäude sollen auch im gesamten Lebenszyklus einen Beitrag zur Vermeidung von Emissionen und dem Verbrauch fossiler Energien leisten. Ökologische Baustoffe und demontierbare Konstruktionen sorgen für einen geringen Ressourcenverbrauch. In das Dach des ZOB werden Photovoltaikzellen gestalterisch und konstruktiv integriert. Diese liefern Solarstrom für bis zu 83 Haushalte. Die weiteren Dachflächen werden „grün-blau“ ausgeformt. Dadurch wird Solarstrom produziert und gleichzeitig Flächen zur Regenretention geschaffen. Die Oberflächen der Plätze und Straßen sind nach Möglichkeit offenporig, bzw. mit linear verlaufenden Mulden versehen. Sämtliches Regenwasser privater und öffentlicher Flächen wird lokal verdunstet und verdockert. Hierdurch wird einer Erhitzung im Sommer entgegengewirkt. Weitere Maßnahmen gegen sommerlichen Hitze stress bilden die zu erhaltenen Baumbestände (z.B. auf dem Bahnhofsvorplatz) sowie systematische Neupflanzungen klimaresistenter Gattungen.

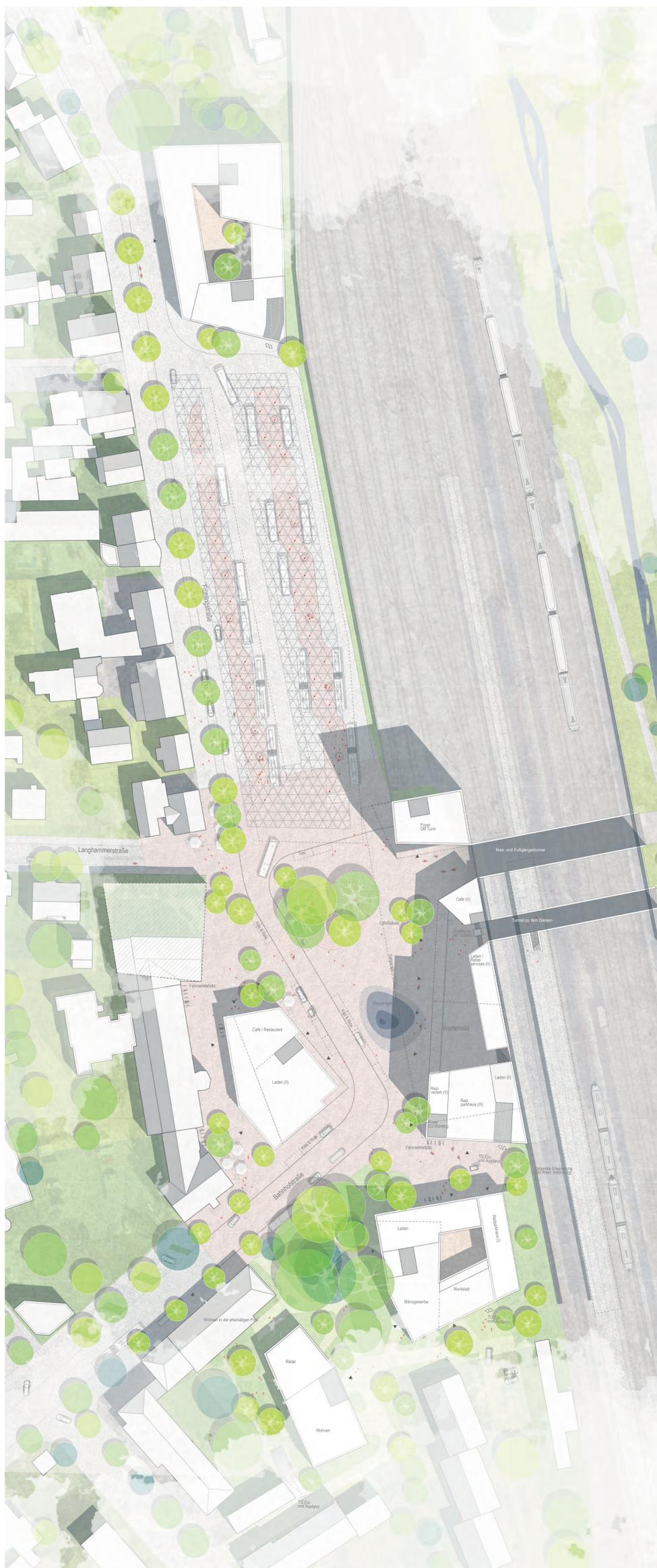


SCHWARZPLAN 1:2.500

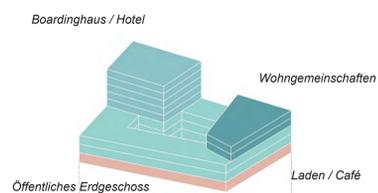


ÜBERSICHTSPLAN 1:1.000



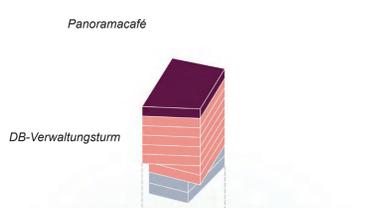


LAGEPLAN (ERDGESCHOSSZONE) 1:500



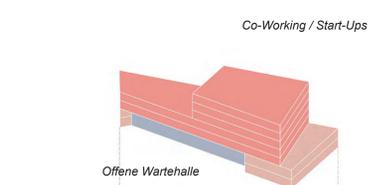
Boardinghaus / Studierendenwohnen (B3)

- Mischgebäude mit Schwerpunkt Wohnen als Kopfbau und nördliche Landmarke
- Neue Wohnformen
- Öffentliches Erdgeschoss



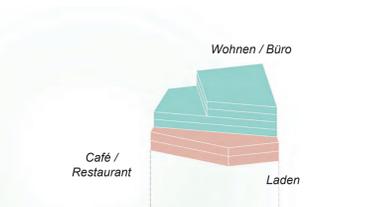
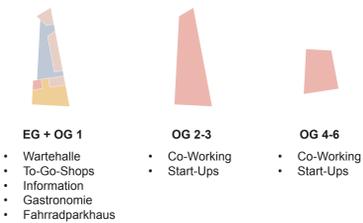
Bahnhofsturm mit DB Verwaltung (B3)

- Bürogebäude als Kopfbau und zentrale Landmarke
- Öffentliches Sockelzone mit Räumen für Veranstaltung / Radreparaturwerkstatt / Showrooms



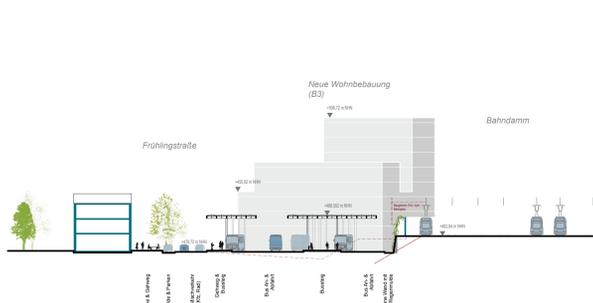
Bahnhofsneubau (B2)

- Neuer, offener Bahnhof mit großer Wartehalle, Cafés, Restaurant, Läden und Radparkhaus
- Obergeschosse mit Bürostrukturen für Co-Working, Start-Ups und nichtstöhrendem Gewerbe

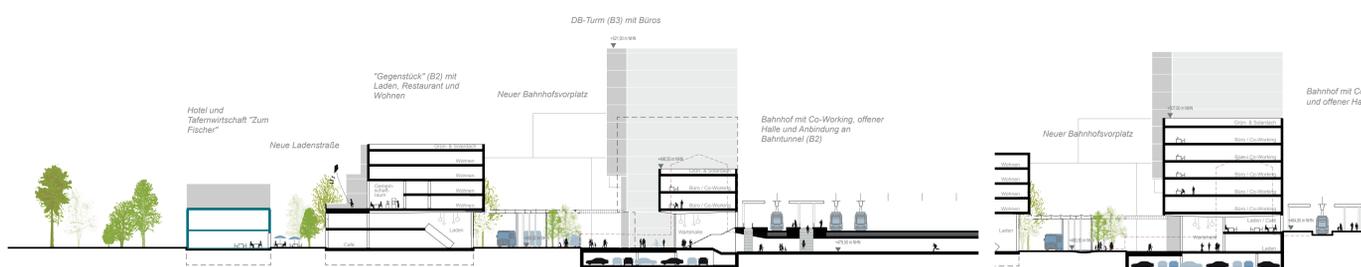


„Gegenstück“ (B2)

- Neuer Baukörper als neue Platzkante, Ziehpunkt der Frühlingsstraße und Rahmen der Bahnhofsstraße
- Öffentliche Sockelzone
- Obergeschosse mit Wohnnutzung, alternativ Büros



SCHNITT ZOB (WEST-OST) 1:500



SCHNITT (VORPLATZ, BAHNHOF UND ANBINDUNG AN BAHNTUNNEL) 1:500

SCHNITT (BAHNHOF) 1:500

