

Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

3. Preis (1011)



ARGE NOMAS – Wiese Architekten und fischer heumann landschaftsarchitekten PartG mbB AG und B. Sesselmann (Stadtplanerin & Architektin BDA)

Architekt:

Wiese Architekten, Ulrich Wiese, Fürth

Stadtplanerin:

Brigitte Sesselmann, Nürnberg

Landschaftsarchitekten:

fischer heumann landschaftsarchitekten PartG mbB AG, Eva Fischer, Michael Heumann, München

Verkehrsplaner:

pb consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Georg Kern, Nürnberg

Mitarbeiter*innen:

Francesca Fall,
Dieter Roth,
Phi Long Ngo

Fachplaner:

Mátyás Török (Architekt und Visualisierungen)



Bahnhof Dachau



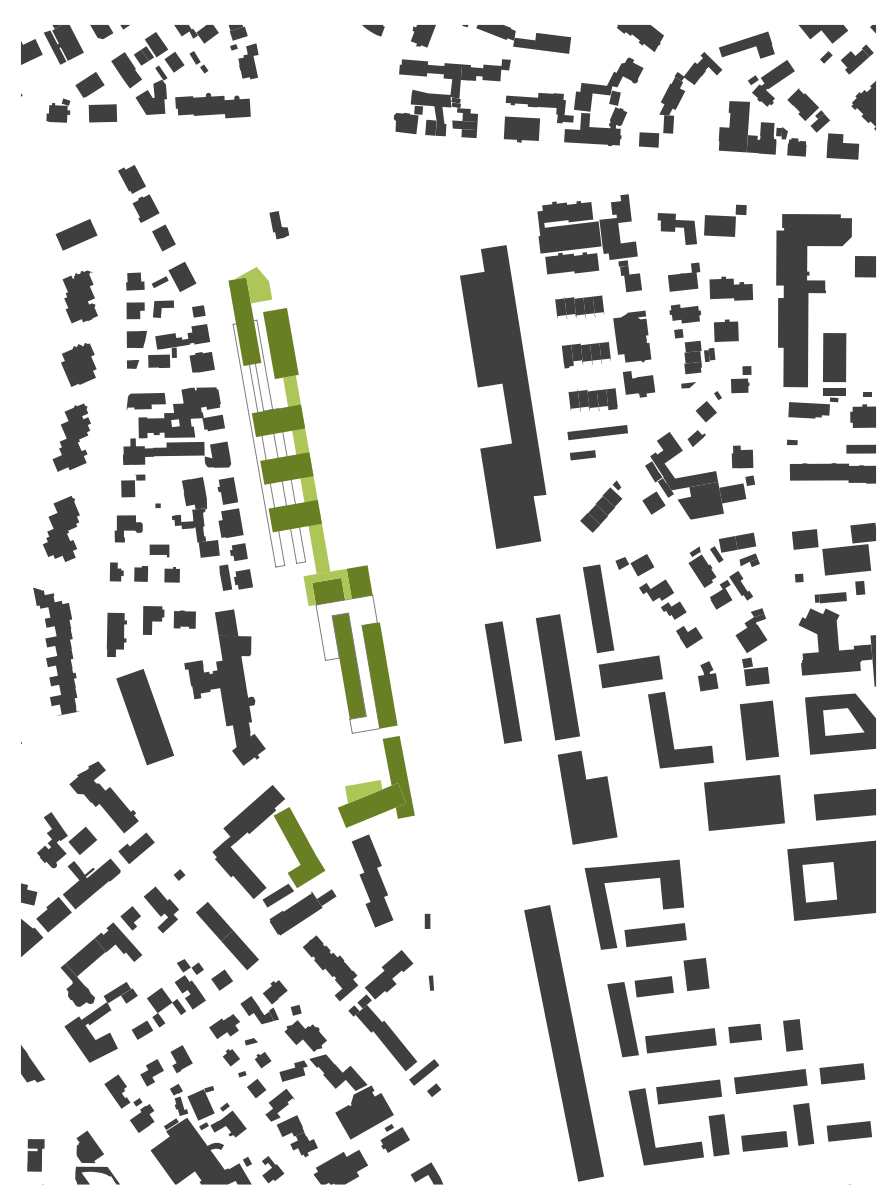
Verkehrsströme 1:1000

Entwurfskonzept und Freiraumqualität

Mit eindeutiger und attraktiver Adressbildung schafft das neue Bahnhofs-Ensemble einen neuen Kristallisationspunkt in der Stadt Dachau. In der zuvor urban unterrepräsentativen Lage reagiert unser Entwurf dabei mit einladender Gestik – dem neuen Bahnhofplatz, den strukturierten Baukörpern und ihrer Höhenstaffelung auf die städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen der neu geplanten Bahnhofstraße und Frühlingstraße bis zu den Bahn-Unterführungen und Gleisanbindungen. Es ist der fehlenden Identität und Zusammengehörigkeit des Bahnhofsumfelds geschuldet, dass sich die neuen Stadt-Bausteine mit ihrer eigenen architektonischen Grammatik von der baulichen Willkür der Nachbarschaft befreit und somit entlang der Gleisanlagen einen neuen strukturierenden Rhythmus schaffen.

Das Zurückweichen und frühzeitige Abfangen (TG-Abfahrten) des individuellen PKW-Verkehrs an Frühling- und Bahnhofstraße lässt dabei eine gefahrenfreie, offen gestaltete Zone für Fuß, Rad, Bus- und Bahn entstehen. Die Baukörper reagieren mit einladenden Überdachungen, transparenten und begrünten Durchgängen auf die Fußgängerströme zwischen Stadtmitte, Bahngleisen und Busbahnhof. Der Zugang zu den Gleisen wird durch die weit sichtbaren Turmhäuser markiert. Abstaffelung, Freiräume und Ausrichtung der weiteren Baukörper bilden ein stimmiges Miteinander zu kleinteiligen Bebauung in der Frühlingstraße, sowie zu den Zügen. Mit urbanen Übergängen und der Tektonik den Raumschwerpunkte Busbahnhof, Bahnhofplatz und Bahnhofsparks bietet sich in eigenständiger Architektursprache ein neues Zentrum ab. Die Stadt Dachau bietet ihren Bürgern und Besucher eine neue Verkehrs-drehscheibe mit Verweilmöglichkeiten, Gewerbe und Tourismusköglichkeiten bis hin zum Wohnen.

Schwarzplan 1:5000



Schema Busbahnhof



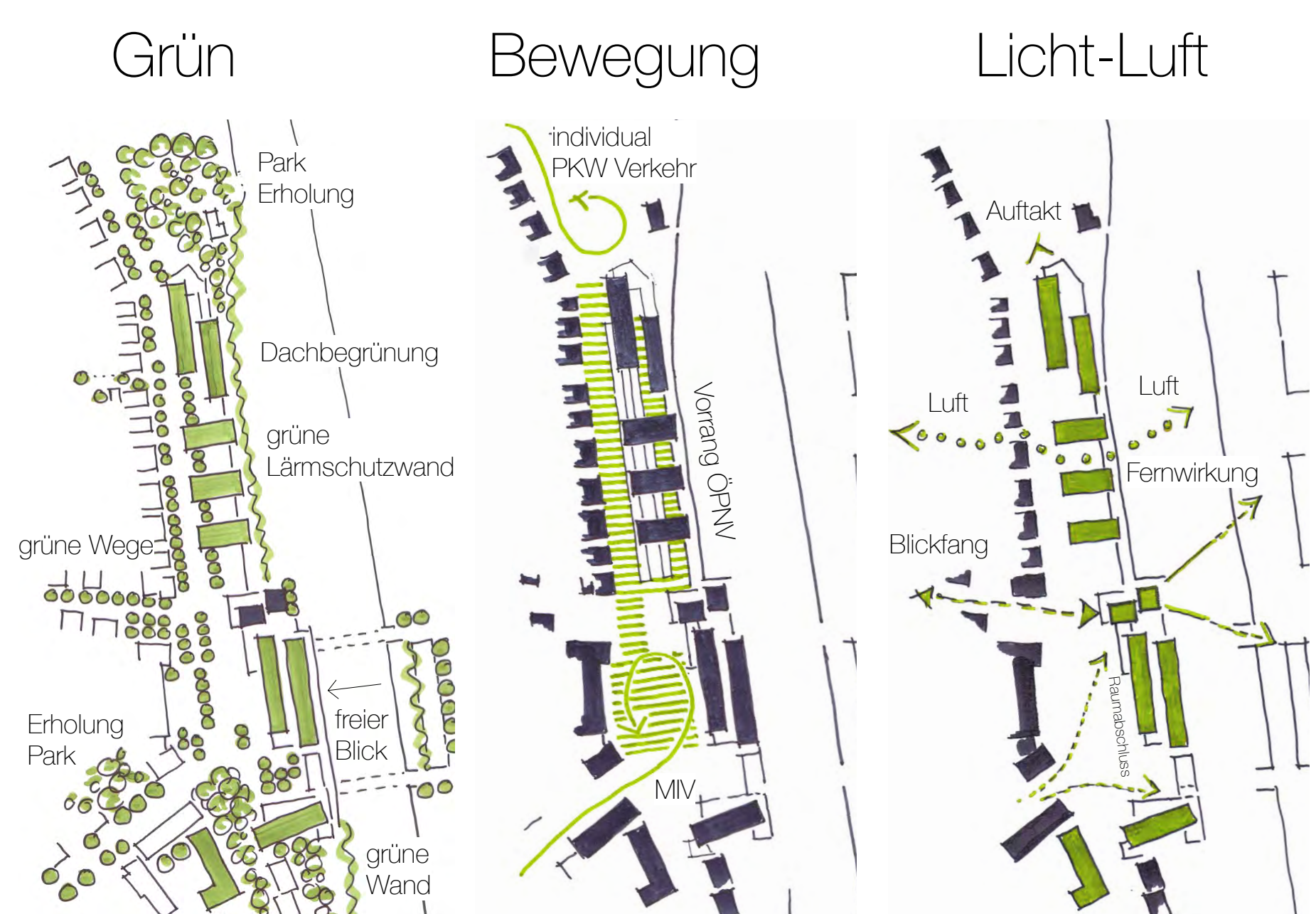
Räumliche Organisation und verkehrliche Funktionalität

Die Verkehrsströme werden je nach ihren Geschwindigkeiten bereits in der Bahnhofstraße bzw. Anfang Frühlingstraße eingebremst. Der PKW-Zielverkehr wird bereits hier abgefangen und in eine der beiden Tiefgaragen geleitet. Die Kiss- und Ride-Zone erhält, zusammen mit den Taxen, eine eingangsnaher Verweilzone ohne den Busverkehr zu behindern. Car-Sharing kann gegenüber der Post erfolgen. E-Tankstellen sind in der Tiefgarage angedacht. Die Bussteige für Stadtbusse und Linienverkehr (Langbusse) sind ebenfalls direkt am Bahnhofplatz. Eine Promenade welche durch Grüne-Licht-Schneisen zentriert wird bietet zwischen den Bussen (in Sitzgruppenaufstellung) Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten bei den Umsteigezeiten. An der zu Bahn hin vorhandenen Lärmschutzwand können Self-Store/ Lagerraum und überdachte Rad- E-Bike-Garagen Platz finden. Über diesen Boxen in 1 Ebene verbindet auch der Radschnellweg in Nord-Süd-Richtung die neue Radunterführung, Innenstadt und Außenstadt zukünftig miteinander. Somit wird der Radverkehr von den Fußgängern die zwischen Bahnsteigen und Platz, Bus, etc. hin und her gehen getrennt. Der barrierefreie, auf Unterführungsniveau Bahnhofplatz wird autofrei gehalten, Durchgangsverkehr wird unterbunden zur Stärkung und Sicherheit der langsameren Verkehrsteilnehmer.

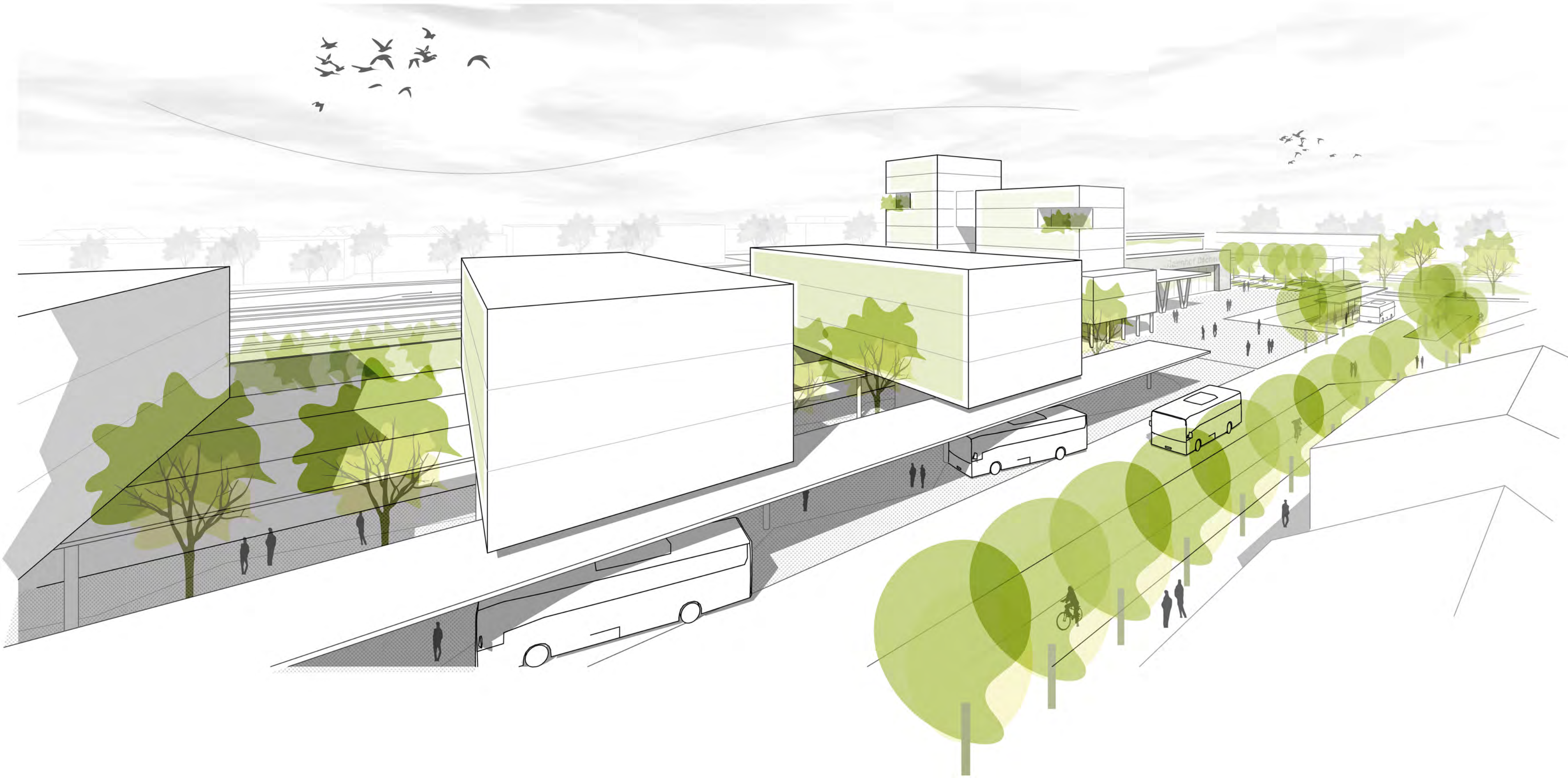
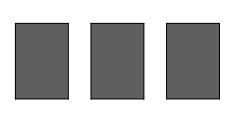
Im zukünftigen, 2- geteilten Bahnhofsgebäude entsteht eine wettergeschützte, begrünte Mittelzone zum Flanieren und Verweilen. Das anschließende Radparkhaus mit Mieträdern verbindet Rad- Unterführung, Platz und Radschnellweg im Süden. Ein 3-geschossiger Baukörper bildet die Raumkante und Abschirmung zu den Nachbarn. Das Bestandsgrün des südlichen Bahnhofsparks wird starkend ergänzt und schafft einen sanften Übergang zum ergänzten Postgebäude. Der nördliche Bahnhofspark wird ebenfalls mit heimischen Gehölz aufgewertet. Der neue Schnellradweg entlang der begrünten Schallschutzwand der Bahn verschmilzt hier über die Geschossebenen. Die PKWs von der Schleißeimer Straße kommend haben hier ihre Zu- und Ausfahrt. Die Fußgänger können neben dem bestehenden Fußweg der Westseite der Frühlingstraße ebenfalls trockenen Fußes über den Busbahnhof zum Bahnhof gelangen. Durch die neu geschaffenen Wege-Beziehungen werden die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sicher und getrennt zu den Verkehrsknotenpunkten geleitet. Im Bereich des Bahnhofs eingebremst und nutzen das neue aufgewertete Bahnhofsumfeld um in die jeweiligen Verkehrsmittel umzusteigen.

Ökologie und Nachhaltigkeit

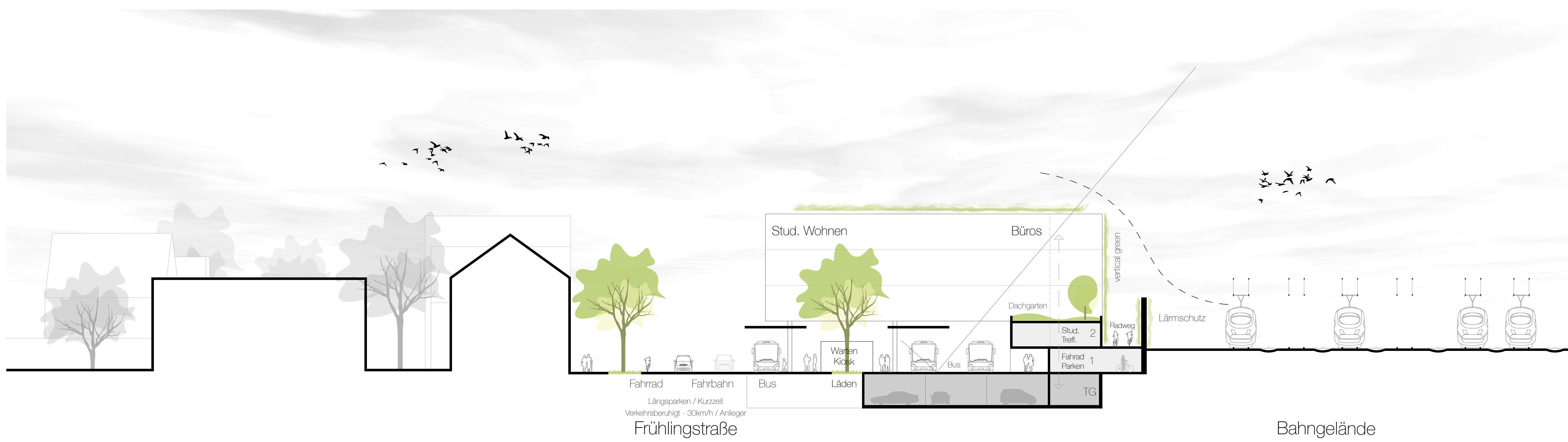
Alle konstruktiven Elemente der Gebäude werden konventionell Bauweise Recycling Material- Holz-Bauweise CO2 arm errichtet. Durch die Möglichkeit der abschnittweisen Erstellung der Gebäude auf den Flächen B1, B2, B3 und A sowie deren TGs bzw. Unterkerlungen kann eine Nachhaltige, zeitlich sinnvoller Wachstum des Bahnhofquartiers erfolgen. Robuste, übersichtliche und kompakte Städtebausteine entstehen. Eine verträgliche Nachverdichtung ist so möglich. Die Gebäude und Plätze werden immer wieder durch urbanes Grün ergänzt in Fassade, Dach und auf den Plätzen. Das vorhandene Grün im Norden und Süden wird aufgewertet und gestärkt. Die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fuß- und Radverkehr erfahren eine neue Wertschätzung und eine attraktive Drehscheibe, so dass die Stadt Dachau ihren ganz persönlichen Beitrag zu Mobilitätswende näher kommt. Alternative Mobilitätsmöglichkeiten, wie Leihräder, Car-Sharing sollen den Pendlern, Gästen und Quartiersbewohnern den Verzicht auf ein eigenes KFZ erleichtern, was auch durch reduzierte Stellplatzzahlen im Umfeld erreicht werden soll. Die geplanten Tiefgaragen wurden so konzipiert, dass wichtige Baum- und Grünzonen davon nicht unterbaut werden. Die Baukörperanordnung bietet eine gute Luftdurchlässigkeit; Dachbegrünungen dienen der Regenretention und unterstützen ein gutes Raumklima; die Fassaden zur Bahn im Abschnitt B3 sollen eine intensive Begrünung erhalten, ebenso die Lärmschutzwand. Ein wichtiges Tor des Ankommens in die Stadt erhält so den angemessenen Rahmen, welchen es verdient.



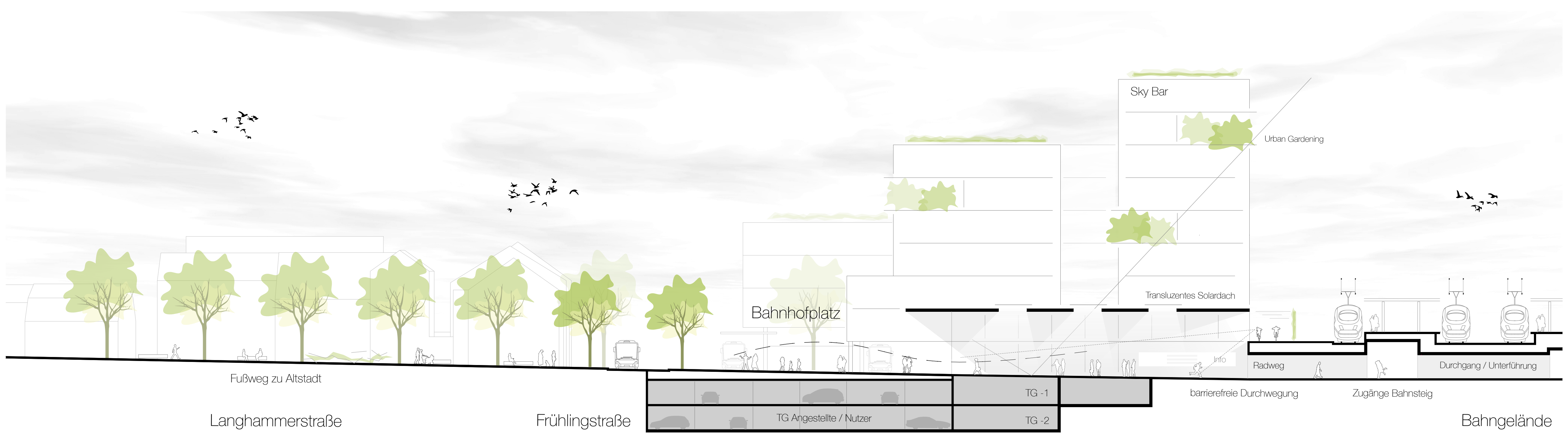
Lageplan 1:500



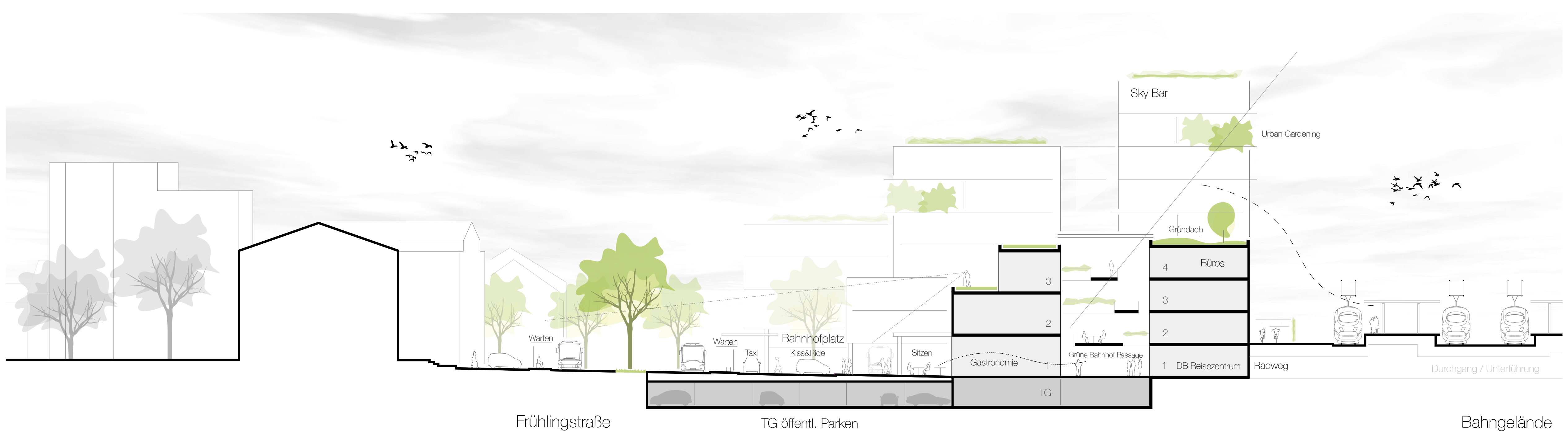
Blick Frühlingstraße - Busbahnhof



Schnitt Frühlingstraße - Busbahnhof



Schnitt Langhammerstraße



Schnitt Bahnhofplatz - Grüne Passage

Entwurfskonzept und Freiraumqualität

Mit eindeutiger und attraktiver Adressbildung schafft das neue Bahnhofs-Ensemble einen neuen Kristallisationspunkt in der Stadt Dachau.

In der zuvor urban unterrepräsentativen Lage reagiert unser Entwurf dabei mit einladender Gestik – dem neuen Bahnhofplatz, den strukturierten Baukörpern und Ihrer Höhenstaffelung auf die städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen der neu geplanten Bahnhofsstraße und Frühlingstraße bis zu den Bahn-Unterführungen und Gleisanbindungen.

Es ist der fehlenden Identität und Zusammengehörigkeit des Bahnhofsumfelds geschuldet, dass sich die neuen Stadt- Bausteine mit ihrer eigenen architektonischen Grammatik von der baulichen Willkür der Nachbarschaft befreit und somit entlang der Gleisanlagen einen neuen strukturierenden Rhythmus schaffen.

Das Zurückweichen und frühzeitige Abfangen (TG-Abfahrten) des individuellen PKW-Verkehrs an Frühling- und Bahnhofstraße lässt dabei eine gefahrenfreie, offen gestaltete Zone für Fuß, Rad, Bus- und Bahn entstehen.

Die Baukörper reagieren mit einladenden Überdachungen, transparenten und begrünten Durchgängen auf die Fußgängerströme zwischen Stadtmitte, Bahngleisen und Busbahnhof. Der Zugang zu den Gleisen wird durch die weit sichtbaren Turmhäuser markiert.

Abstaffelung, Freiräume und Ausrichtung der weiteren Baukörper bilden ein stimmiges Miteinander zu kleinteiligen Bebauung in der Frühlingstraße, sowie zu den Zügen.

Mit urbanen Übergängen und der Tektonik den Raumschwerpunkte Busbahnhof, Bahnhofplatz und Bahnhofsparks bildet sich in eigenständiger Architektursprache ein neues Zentrum ab. Die Stadt Dachau bietet ihren Bürgern und Besucher eine neu Verkehrsdrehscheibe mit Verweilmöglichkeiten, Gewerbe und Touristikmöglichkeiten bis hin zum Wohnen.

Räumliche Organisation und verkehrliche Funktionalität

Die Verkehrsströme werden je nach Ihren Geschwindigkeiten bereits in der Bahnhofsstraße bzw. Anfang Frühlingstraße eingebremst.

Der PKW-Zielverkehr wird bereits hier abgefangen und in eine der beiden Tiefgaragen geleitet. Die Kiss- und Ride-Zone erhält, zusammen mit den Taxen, eine eingangsnaher Verweilzone ohne den Busverkehr zu behindern.

Car-Sharing kann gegenüber der Post erfolgen. E-Tankstellen sind in der Tiefgarage angedacht. Die Bussteige für Stadtbusse und Linienverkehr (Langbusse) sind ebenfalls direkt am Bahnhofplatz. Eine Promenade welche durch Grüne- Licht-Schneisen zonierte wird bietet zwischen den Bussen (in Sägezahnaufstellung) Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten bei den Umsteigezeiten.

An der zu Bahn hin vorhandenen Lärmschutzwand können Self-Store/ Lagerraum und überdachte Rad, E-Bike-Garagen Platz finden. Über diesen Boxen in 1 Ebene verbindet auch der Radschnellweg in Nord-Süd-Richtung die neue Radunterführung, Innenstadt und Außenstadt zukünftig miteinander.

Somit wird der Radverkehr von den Fußgängern die zwischen Bahnsteigen und Platz, Bus, etc. hin und her gehen getrennt. Der barrierefreie, auf Unterführungsniveau Bahnhofplatz wird autofrei gehalten, Durchgangsverkehr wird unterbunden zur Stärkung und Sicherheit der langsameren Verkehrsteilnehmer.

Im zukünftigen, 2- geteilten Bahnhofsgebäude entsteht eine wettergeschützte, begrünte Mittelzone zum Flanieren und Verweilen.

Das anschließende Radparkhaus mit Mieträdern verbindet Rad- Unterführung, Platz und Radschnellweg im Süden.

Ein 3-geschossiger Baukörper bildet die Raumkante und Abschirmung zu den Nachbarn. Das Bestandsgrün des südlichen Bahnhofsparks wird stärkend ergänzt und schafft einen sanften Übergang zum ergänzten Postgebäude.

Der nördliche Bahnhofspark wird ebenfalls mit heimischen Gehölz aufgewertet. Der neue Schnellradweg entlang der begrünten Schallschutzwand der Bahn verschmilzt hier über die Geschossebenen. Die PKWs von der Schleißheimer Straße kommend haben hier ihre Zu- und Ausfahrt. Die Fußgänger können neben dem bestehenden Fußweg der Westseite der Frühlingsstraße ebenfalls trockenen Fußes über den Busbahnhof zum Bahnhof gelangen. Durch die neu geschaffenen Wege-Beziehungen werden die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sicher und getrennt zu den Verkehrsknotenpunkten geleitet. Im Bereich des Bahnhofs eingebremst und nutzen das neue aufgewertete Bahnhofsumfeld um in die jeweiligen Verkehrsmittel umzusteigen.

Ökologie und Nachhaltigkeit

Alle konstruktiven Elemente der Gebäude werden konventionell Bauweise Recycling Material-, Holz-Bauweise CO2 arm errichtet. Durch die Möglichkeit der abschnittweisen Erstellung der Gebäude auf den Flächen B1, B2 , B3 und A sowie deren TGs bzw. Unterkellerungen kann eine Nachhaltige, zeitlich sinnvoller Wachstum des Bahnhofquartiers erfolgen.

Robuste, übersichtliche und kompakte Städtebausteine entstehen. Eine verträgliche Nachverdichtung ist so möglich.

Die Gebäude und Plätze werden immer wieder durch urbanes Grün ergänzt in Fassade, Dach und auf den Plätzen. Das vorhandene Grün im Norden und Süden wird aufgewertet und gestärkt. Die öffentlichen Verkehrsmittel und der Fuß- und Radverkehr erfahren eine neu Wertschätzung und eine attraktive Drehscheibe, so dass die Stadt Dachau Ihren ganz persönlichen Beitrag zu Mobilitätswende näher kommt.

Alternative Mobilitätsmöglichkeiten, wie Leihräder, Car-Sharing sollen den Pendlern, Gästen und Quartiersbewohnern den Verzicht auf ein eigenes KFZ erleichtern, was auch durch reduzierte Stellplatzzahlen im Umfeld erreicht werden soll. Die geplanten Tiefgaragen wurden so konzipiert, dass wichtige Baum- und Grünzonen davon nicht unterbaut werden.

Die Baukörperanordnung bietet eine gute Luftdurchlässigkeit; Dachbegrünungen dienen der Regenretention und unterstützen ein gutes Raumklima; die Fassaden zur Bahn im Abschnitt B3 sollen eine intensive Begrünung erhalten, ebenso die Lärmschutzwand

Ein wichtiges Tor des Ankommens in die Stadt erhält so den angemessenen Rahmen, welchen es verdient.

