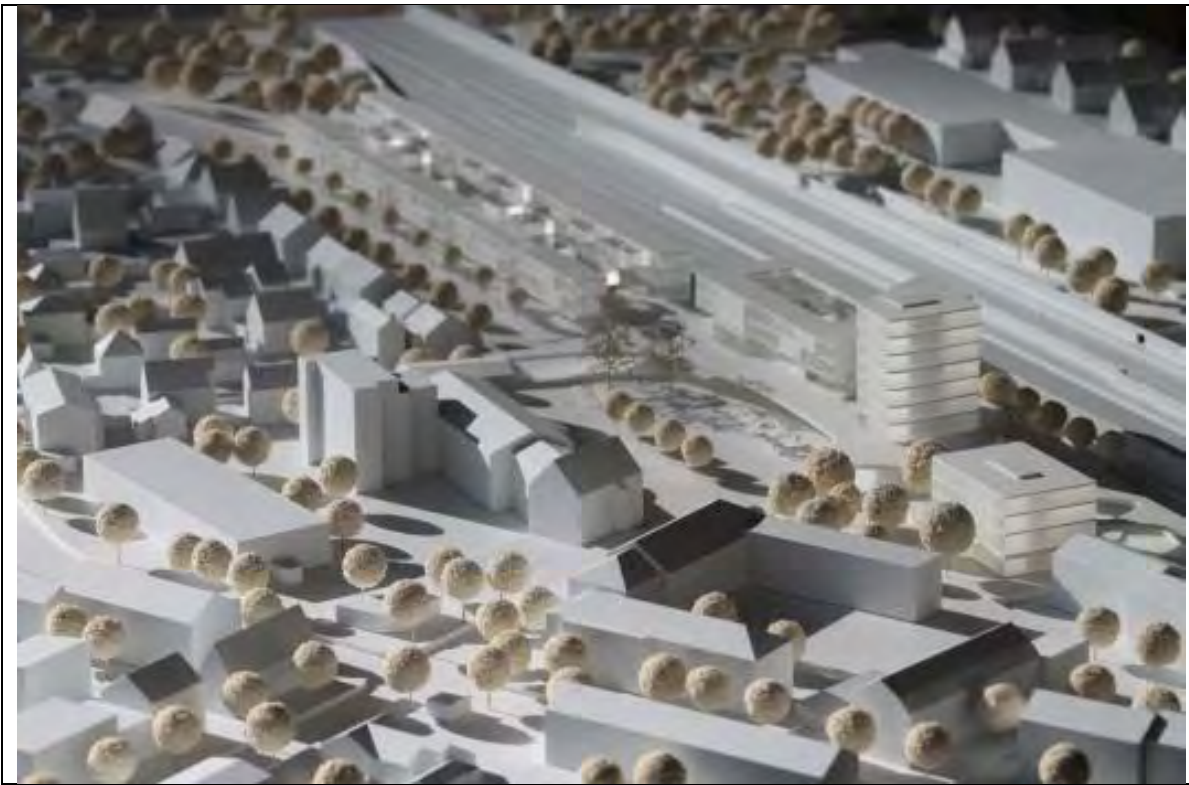


Städtebaulicher Ideenwettbewerb Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau

2. Rundgang (1010)

**Architekt und Stadtplaner:**

pmp Architekten, Anton Meyer, Dachau

Landschaftsarchitekt:

Stautner + Schäf Landschaftsarchitekten und Stadtplaner Partnerschaft mbB, Markus Schäf, München

Verkehrsplaner:

Schönenberg Ingenieure Projekt GmbH, Florian Miller, München

Mitarbeiter*innen:

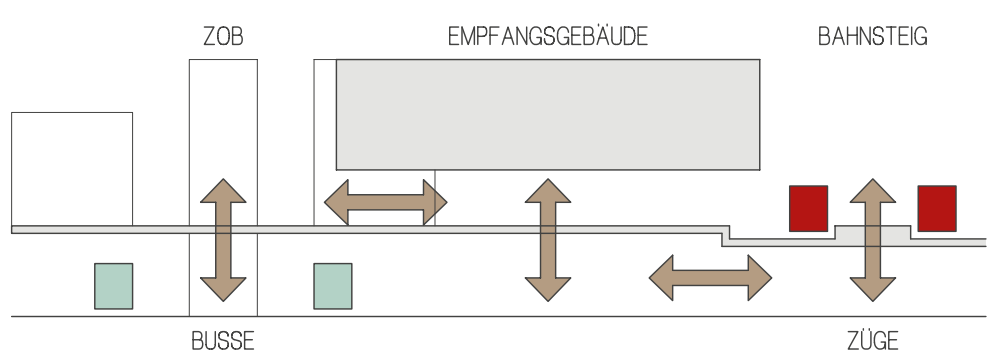
Daniela Nau, Kamil Hofmann,
Ekaterina Reyzbikh, Lea Reiter,
Sarah Kuba



SCHWARZPLAN 1:2500

Verkehrskonzept

Grundsätzlich soll eine weitgehende Entflechtung der motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsströme angestrebt werden. Erreicht wird dieses Ziel durch die Entwurfsidee der mit dem Stachelfüßer über die Erschließungsrampen verzahnten Plaza-Ebene über dem Busbahnhof, welche vorrangig dem Fußgängerverkehr dient und eine entsprechende Verteilerfunktion übernimmt.



Die Verkehrsanlagen unterhalb der Plaza-Ebene sehen einen neuen Busbahnhof mit 26 Bushaltestellen entlang der Frühlingstraße sowie eine Umgestaltung der Vorfahrtsituation vor dem Bahnhofgebäude vor. Die Frühlingstraße wird im Bereich des neuen Busbahnhofs angepasst und der Straßenquerschnitt optimiert.

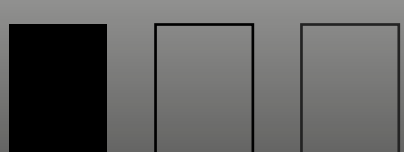
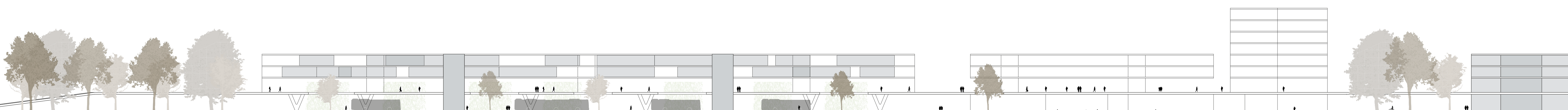
Am neuen Bahnhofsvorplatz befinden sich die Kiss&Ride- und Kurzparkzonen-Parkplätze für PKW, welche über eine südliche Zufahrt erschlossen werden. Für den gesamten Vorplatz ist ein Einbahnverkehr vorgesehen um die Kreuzungskonflikte möglichst gering zu halten. An der linken Seite der Mittelinsel befinden sich Halteplätze für Taxen und an der zum Bahnhof zugewandten Seite eine Bushaltestelle für 2 Busse, welche ebenfalls über die südliche Zufahrt angefahren wird und direkt am Bahnhofsvorplatz eine Haltekannte bildet. Die Fahrgäste müssen für den Zustieg keine Fahrgasse queren, da dieser direkt über den Vorplatz zu erreichen ist. Diese vorrangige Position bietet sich für die touristisch am häufigsten genutzte Buslinie zur Gedenkstätte, sowie die Citybuslinie an, da diese Haltestelle leicht, verständlich und ohne weite Laufwege schnell von der Bahn aus zu erreichen ist.

Unter dem neu entstehenden Gebäude des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) befinden sich insgesamt 20 Bushaltestellen. Diese werden in einer sägezahnförmigen Haltestellen-Anordnung ausgeführt. Die Länge der Haltestellen variiert zwischen 12 und 18 m und ist so flexibel den Bedürfnissen anpassbar.

Der ZOB kann von zwei Seiten angefahren werden. Die inneren Haltestellenpositionen (rechte Seite der mittleren Wartezone) werden über die Zufahrt im Norden erschlossen. Für die äußeren Positionen (linke Seite der mittleren Wartezone) ist die Zufahrt im Süden vorgesehen. In beiden Fahrgassen ist Einbahnverkehr vorgesehen.

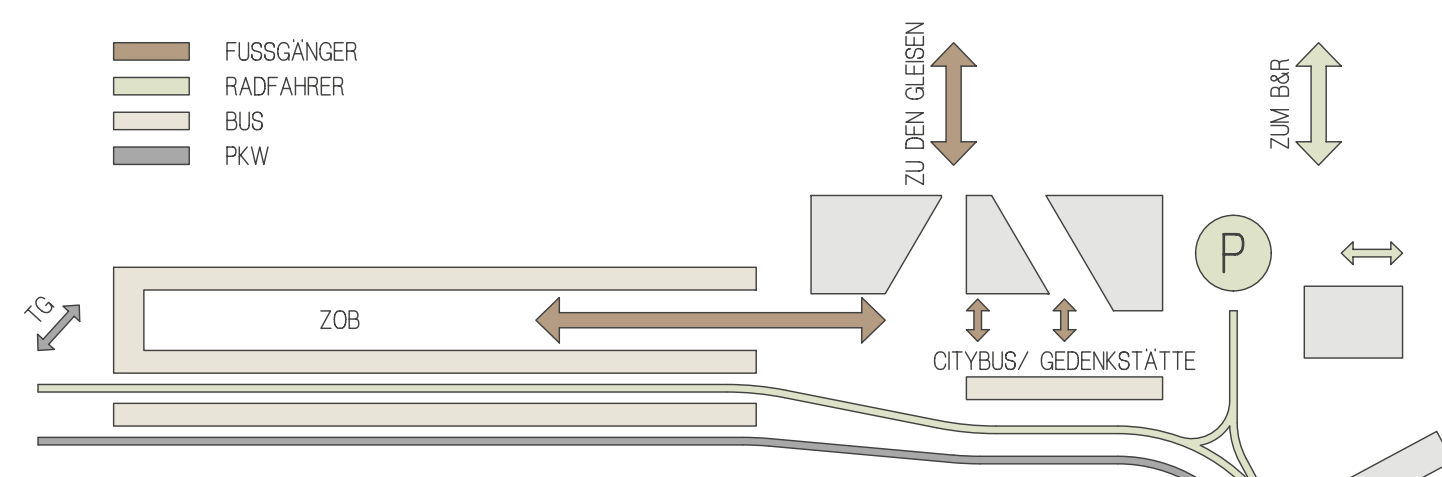
An der Frühlingstraße befinden sich weitere 4 Haltestellen, welche ebenfalls von Süden angefahren werden können. Der Radverkehr wird vom bestehenden Schutzstreifen an der östlichen Seite der Frühlingstraße in Richtung Norden hinter die Wartebereichsfläche der Bushaltestellen auf einen baulichen Radweg geführt. Dadurch werden Kreuzungspunkte mit dem Rad-/Busverkehr minimiert.

SCHNITTANSICHT 1:500

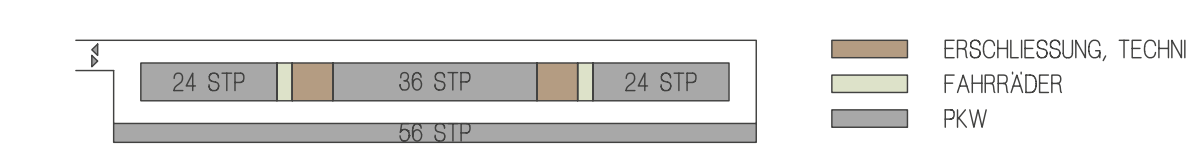


EBENE 1 PLAZA 1:500

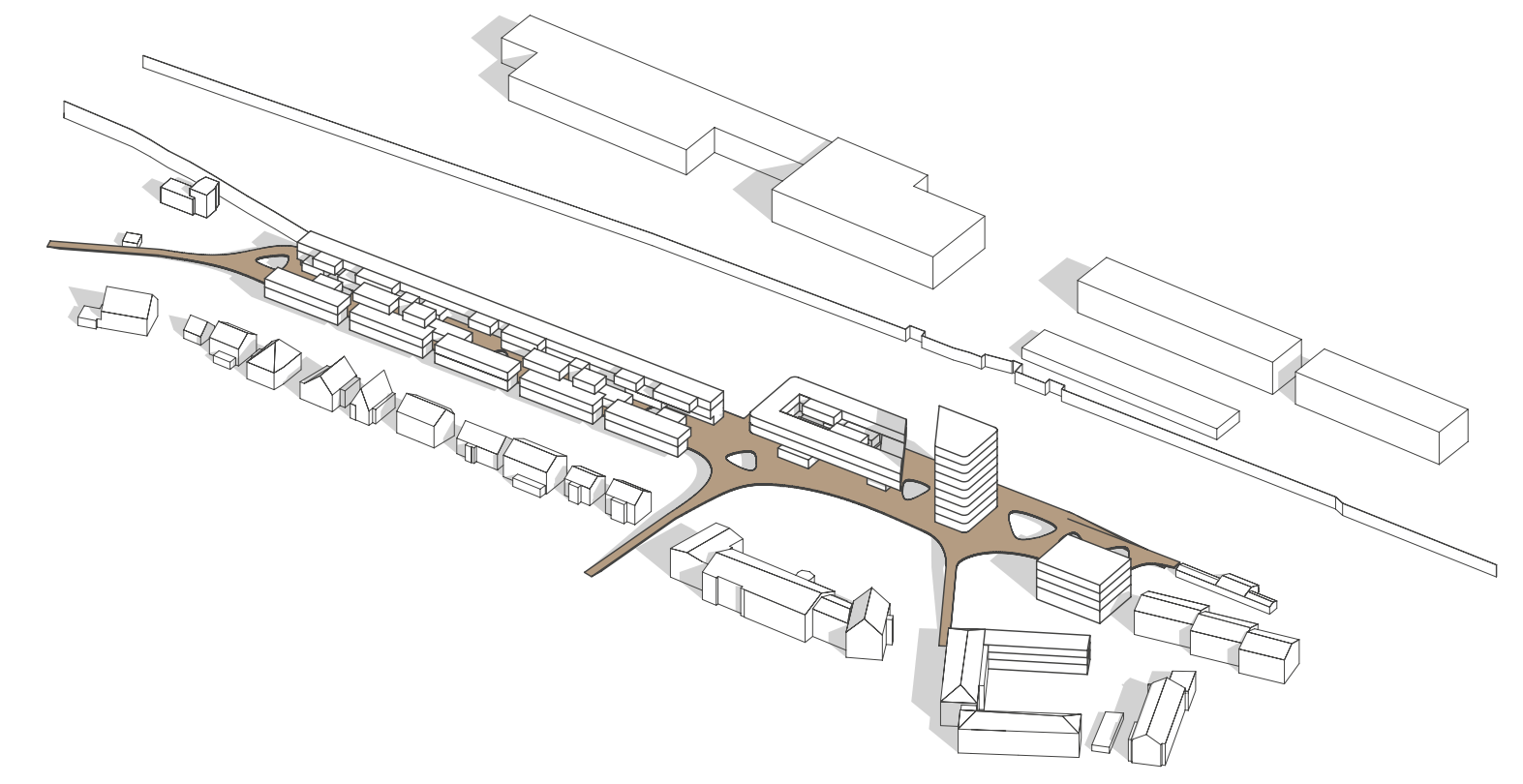
An der Westseite der Frühlingstraße wird der Schutzstreifen hinter der neuen Baumreihe und den Längsparkplätzen als Radweg geführt und an der Hausnummer 30 wieder als Schutzstreifen auf der Straße geführt (Anschluss an Bestand).



Die notwendigen Radstellplätze werden als Doppelparksysteme, neben Stellflächen entlang des ZOB und im Bereich des Empfangsgebäudes, hauptsächlich im Bereich südlich des Bahnhofsgeländes unter der hier über großzügige Dachöffnungen belichteten und belüfteten auslaufenden Plaza-Ebene situiert. Hier ist auch die neue Radwegunterführung zur Bahnhofostseite angeordnet, welche eine direkte Verbindung zum dortigen Radwegenetz und dem vorhandenen B&R Parkhaus bietet.



PKW Stellplätze werden, neben den Kurzparkplätzen am Bahnhofsvorplatz und dem Längsparken entlang der westlichen Frühlingstraße vorwiegend in der Teilgarage unter dem ZOB untergebracht, deren Zufahrt am nördlichen Ende des ZOB und somit weitgehend entkoppelt vom Bahnhofsumfeld liegt. Die Anbindung an die Plaza-Ebene und damit an die gesamte Bebauung des ZOB und Bahnhofsgeländes erfolgt direkt über notwendige Erschließungskerne.



ISOMETRIE

Entwurfsidee Plaza

Zentrale Entwurfsidee ist die Schaffung einer „Plaza“-Ebene, welche die notwendigen Verkehrsflächen überspannt und sich mit ihren Erschließungsrampen mit dem angrenzenden Stadtraum verzahnt.

Die Plaza ermöglicht eine weitgehende Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehrsströmen, so dass z.B. Fußgänger ungehindert und zügig von der Schleichheimer Straße zum Bahnhof gelangen können ohne den eigentlichen Busbahnhof durchqueren zu müssen. Umgekehrt kann der Bahnreisende über die Plaza-Ebene und die darin angeordneten regelmäßigen Abgänge zur Bus-Wartehalle ungehindert vom motorisierten Verkehr auf direktem Wege zu seiner Umsteige-Bushaltestelle gelangen.



Aufgewertet und attraktiv wird die Plaza durch die hieran situier-ten Einzelhandels- und Gastronomieangebote, ergänzt durch touristische Nutzungen wie Infopavillons und Touristinformation an denen die Passanten entlang geführt werden.

Die Plaza verbindet darüber hinaus das ZOB mit dem Bahnhofsgelände, in dem sich auf dieser Ebene Reisebedarfsnutzungen wie Fahrkartenverkauf und Touristinfo befinden.

Über die beiden Brücken zur Langhammerstraße und zur Bahnhofstraße verzahnt sich die Plaza-Ebene mit den städtebaulichen Erschließungsachsen zur Münchner Straße.



Im Umfeld der städtebaulichen „Landmark“ des südlichen Bahnhofsbaukorpers bietet die Plaza ausreichende und attraktive Freifläche mit Aufenthaltsqualität für z.B. gastronomische Freischanknutzung. In diesem Bereich läuft die Plazaebene als Überdachung des Fahrradparkhauses aus und kann langfristig mit dem geplanten Radwegesystem nach Süden und der neuen Radwegunterführung zum bestehende Bike&Ride auf der Bahnhofseite verknüpft werden.

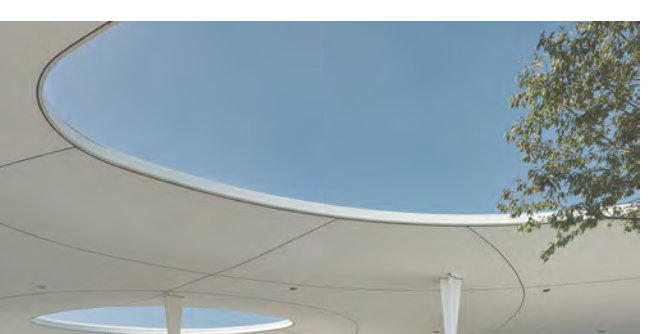
Städtebauliches Konzept

Das Bahnhofsgelände setzt mit dem abgesetzten, achtgeschossigen Turm ein Zeichen, das sowohl von der Ostseite des Bahnhofs, von den Gleisen aus, als auch von der Frühlingsstraße und Bahnhofstraße aus kommend den Bahnhof adressierend vorortet. Über das angrenzende „urban window“, das von der Bahnhofstraße aus den dahinter vorbeifahrenden Zugverkehr sichtbar werden lässt und darüber hinaus eine Blickbeziehung zur Bahnhof-Ostseite mit dem geplanten Kinokomplex ermöglicht, schließt sich abgesetzt das eigentliche Empfangsgebäude an. Dieses gibt in der Bahnhofsvorplatzebene den direkten Zugang zu den Bahnsteigen frei.



Über großzügige Treppen- und Aufzugsanlagen wird von hier aus auch die Plaza-Ebene erschlossen. Die Bebauung in dieser Ebene setzt sich aus pavillartigen Einschüben mit vielfältigen Öffnungen und Durchblicken zusammen und schafft so eine interessante und spannende Bahnhofsumgebung.

Die leicht zurückgesetzte Siltierung der Bahnhofsgelände im Spannungsfeld der angrenzenden Bebauung schafft einen großzügigen und übersichtlichen Bahnhofsvorplatz, von dem aus die leichte Auffindbarkeit des Busbahnhofs, der Taxistände und der angrenzenden Erschließungsachsen sowie der mit Infotafeln aufgewer-lete Zugang zu den Gleisen uneingeschränkt gegeben ist.



Der ZOB wird als abgestuftes und gegliedertes Gebäude verstanden, das in seiner Höhenentwicklung an die bestehenden städtebaulichen Strukturen anknüpft, mit seinem Riegel zu Bahn hin jedoch zugleich den Belangen eines erhöhten Schallschutzes Rechnung trägt.

Die Bushaltestelle wird zur Vermeidung eines „Tiefgaragen“-Effekts über großzügige und vielfältige Lichtöffnungen von der Plaza aus belichtet und belüftet. Darüber hinaus wird das Gebäude von der bestehenden Lärmschutzwand abgedrückt und die entstehende Fuge ebenfalls zur Belichtung, Begrünung und Belüftung auf der gesamten Länge genutzt.

Grünkonzept

Frühlingsstraße

Die Frühlingsstraße wird im Bereich des neuen Busbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes gepflastert. Die Belagsfläche aus Naturstein hält hoher Verkehrsbelastung stand und ist mit unterschiedlichen Farbnuancen entgegen der Fahrtrichtung gegliedert, was den Charakter einer verkehrsberuhigten Platzfläche stärkt. Durch diesen entschleunigenden Effekt agieren Verkehrsteilnehmer vorsichtiger und rücksichtsvoller. Auf beiden Seiten der Straße werden neue Bäume gepflanzt und damit die Aufenthaltsqualität gesteigert.



Um eine leichte und sichere Querung der Straße zu ermöglichen, werden Übergänge für Fußgänger geschaffen. Getrennt vom Autoverkehr verlaufen auf beiden Seiten der Straße breite Fahrradspuren, die den Bahnhof Richtung Innenstadt anbinden.

Entlang der Frühlingsstraße sind Bushaltestellen angeordnet. Der breite Gehweg dient als Wartezone und ist mit Sitzbänken ausgestattet, welche die Formen des Busbahnhofs aufgreifen.

Busbahnhof

Die Bushaltestellen sind um einen zentralen Busterminal angeordnet, der auch vom Obergeschoss über Aufzüge barrierefrei angebunden ist. Grüninseln mit Sitzgelegenheiten gliedern den Wartebereich. An der Lärmschutzwand zieht sich ein Band mit ergänzenden Nutzungen entlang. Neben Fahrradstellplätzen informieren Anzeigetafeln über die Abfahrtszeiten der Busse. Die nach oben offenen Abschnitte werden vertikal begrünt.



Bahnhofsvorplatz
Die Aufgänge zur Plaza im 1 OG berücksichtigen die bestehende Grünfläche und rahmen die Bestandsbäume ein. Eine Sitzmauer begrenzt die Grünfläche zum abfallenden Gelände hin und lädt zum Aufenthalt ein. Dreieckig-ovale Gestaltungselemente prägen das gesamte Areal des neuen Bahnhofs auf individuelle und moderne Weise. Auf dem Vorplatz findet sich die dynamische Form in Pflanzflächen mit Sitzgelegenheiten wieder.

Auch in der Plaza werden formgleiche Öffnungen ausgespart und drei Aufgänge angeordnet. Der entstehende Lichtraum bietet weitere Flächen für Bepflanzungen.

Unter dem Plaza-Dach werden die Geschäfte mit Reisebedarf, das Hotel und das Fitness-Center erschlossen. Eine Stufenanlage nimmt die Gebäudekante auf und unterteilt den Vorplatz in Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Im Wartebereich für Busse mit Fahrtrichtung KZ Gedenkstätte und den Citybus angedacht, der für Besucher gut erkennbar ist.



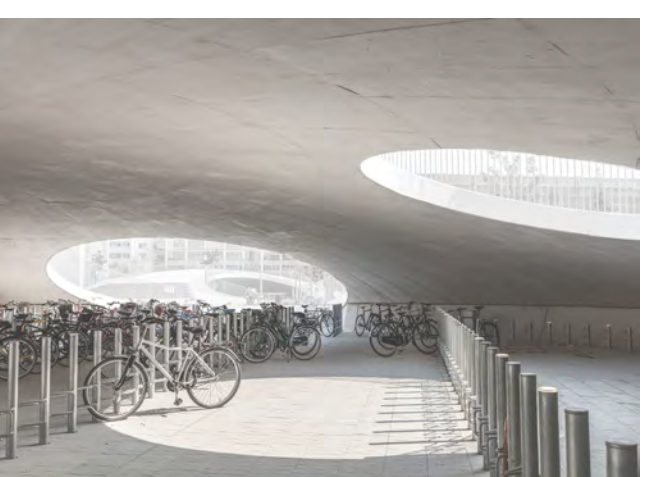
Der Bahnhofsvorplatz ist großzügig dimensioniert und bietet überdachte Bewegungsflächen, viele Sitzgelegenheiten und barrierefreie Zugänge zur Bahnunterführung nördlich und südlich der Grünfläche.

An der Frühlingsstraße werden entlang der Busschleife Kiss+Drop Parkplätze sowie Taxistände angeordnet. Die bestehenden Platänen werden erhalten.

Mit der Freiraumgestaltung wird eine einladende Ankunftssituation für Dachau geschaffen. Die bestehenden Grünflächen beleben mit ihrer räumlichen Qualität den Vorplatz und werden von neuen repräsentativen Pflanzflächen ergänzt.

Fahrradstellplätze

Südlich des Bahnhofsgeländes befinden sich großzügige überdachte Abstellanlagen für Fahrräder. Hier ist je nach Bedarf auch ein System mit Doppelstockparkern möglich, um die Fläche effizient zu nutzen. Auf dem Weg zu den Bahngleisen befindet sich eine Umkleidekabine mit Waschmöglichkeit für Fahrradfahrer.



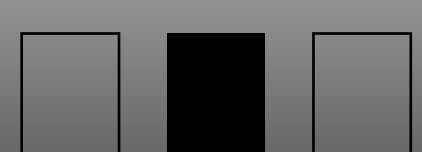
Zur Plaza gelangt man über einen Aufgang neben den Stellplätzen. Hier schließt auch die neue Radunterführung an, die den Bahnhofplatz mit dem zukünftigen Stadtteil Augustenfeld verbindet.

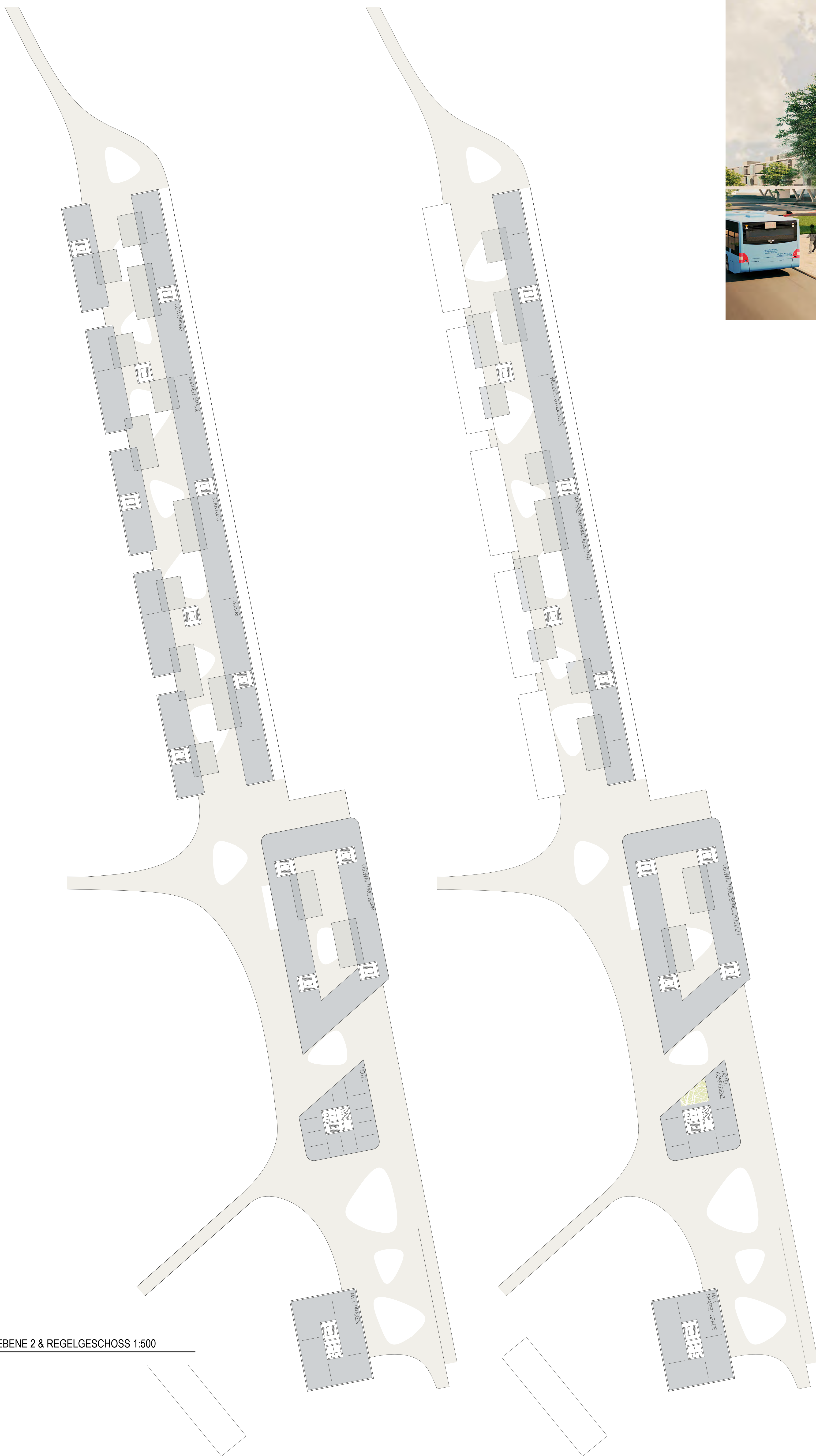
Wiederholt sorgen Aussparungen in der darüber liegenden Plaza für helles Licht und ermöglichen weitere Pflanzflächen mit Gehölzen.

Südliche Grünfläche

Die neue Wegeführung durch die bestehende Rasenfläche mit altem, wertvollem Baumbestand ermöglicht eine optimale Durchwegung vom Bahnhof Richtung Augustenfelderstraße. Sitzgelegenheiten entlang des Weges laden zum Aufenthalt ein.

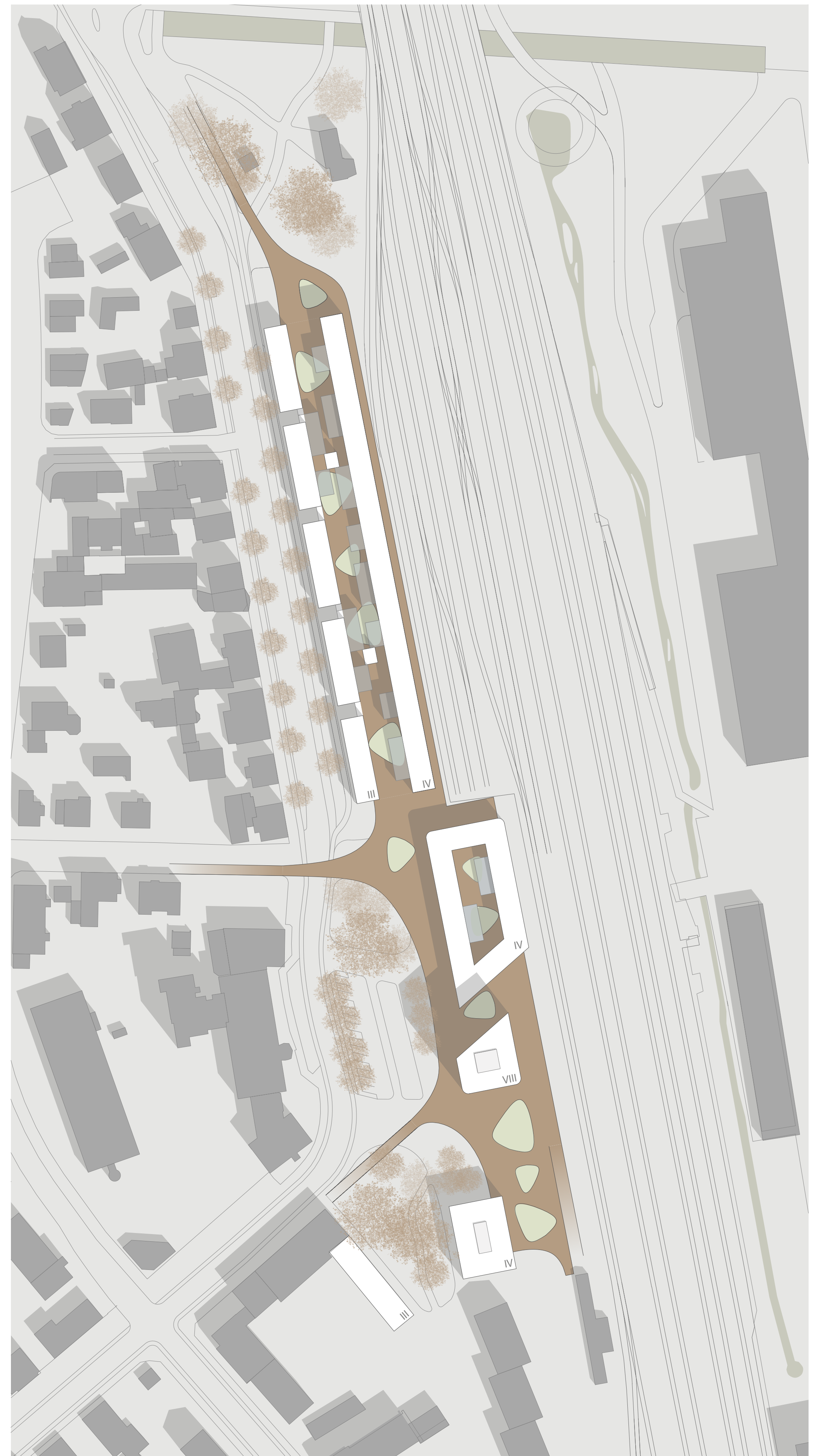
Von der Bahnhofstraße kommend gelangt man über einen Aufgang zur Plaza-Ebene. Die östlich angrenzende Platzfläche eignet sich ideal für eine Außenbestuhlung unter Bäumen. Die Erdgeschossanordnung kann sich bis in den Freiraum ziehen. Auch hier findet sich die Form als geschwungene Pflanzfläche mit Sitzmauer wieder.



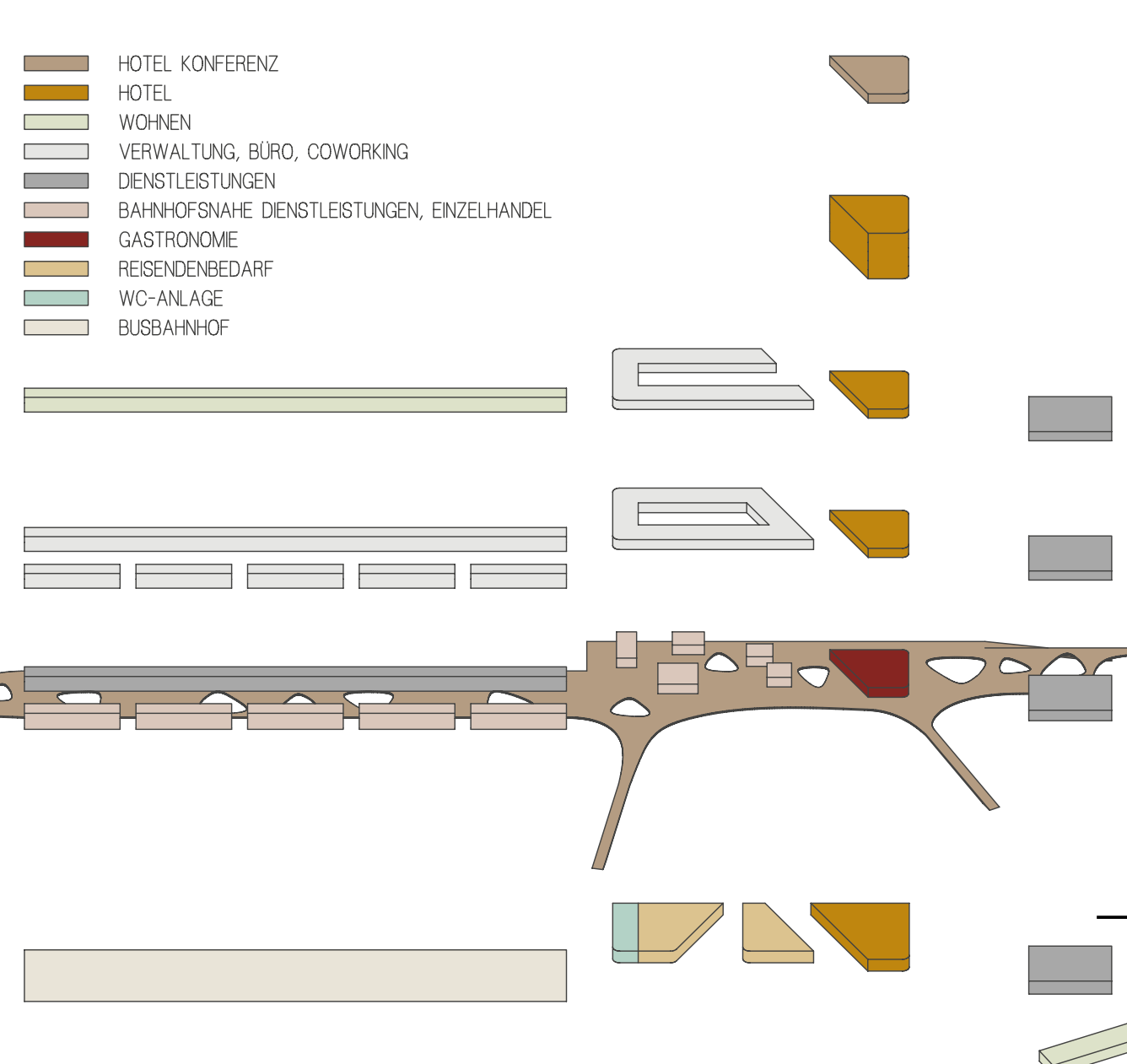


EBENE 2 & REGELGESCHOSS 1:500

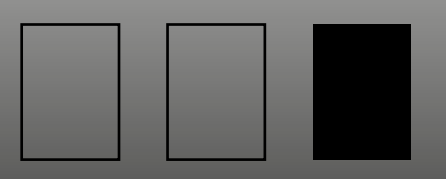
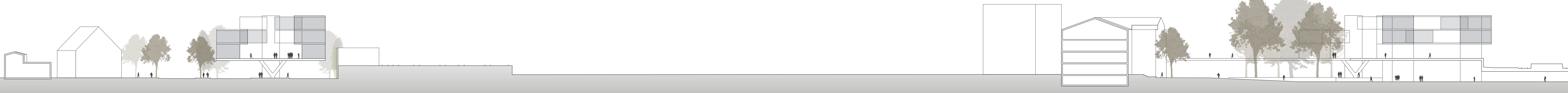
SCHNITTE QUER 1:500



ÜBERSICHTSPLAN 1:1000



NUTZUNGSKONZEPT



Entwurfsidee Plaza

Zentrale Entwurfsidee ist die Schaffung einer „Plaza“ – Ebene, welche die notwendigen Verkehrsflächen überspannt und sich mit ihren Erschließungsrampen mit dem angrenzenden Stadtraum verzahnt.

Die Plaza ermöglicht eine weitgehende Trennung von motorisiertem und nicht motorisierten Verkehrsströmen, so dass z.B. Fußgänger ungestört und zügig von der Schleißheimer Straße zum Bahnhof gelangen können ohne den eigentlichen Busbahnhof durchqueren zu müssen. Umgekehrt kann der Bahnreisende über die Plaza-Ebene und die darin angeordneten regelmäßigen Abgänge zur Bus-Warteinsel ungestört vom motorisierten Verkehr auf direktem Wege zu seiner Umsteige-Bushaltestelle gelangen.

Aufgewertet und attraktiv wird die Plaza durch die hieran situierten Einzelhandels- und Gastronomieangebote, ergänzt durch touristische Nutzungen wie Infopavillons und Touristinformation an denen die Passanten entlang geführt werden.

Die Plaza verbindet darüber hinaus das ZOB mit dem Bahnhofsgebäude, in dem sich auf dieser Ebene Reisebedarfsnutzungen wie Fahrkartenverkauf und Touristinfo befinden.

Über die beiden Brücken zur Langhammerstraße und zur Bahnhofstraße verzahnt sich die Plaza-Ebene mit den städtebaulichen Erschließungsachsen zur Münchner Straße.

Im Umfeld der städtebaulichen „landmark“ des südlichen Bahnhofsbaukörpers bietet die Plaza ausreichende und attraktive Freifläche mit Aufenthaltsqualität für z.B. gastronomische Freischanknutzung. In diesem Bereich läuft die Plazaebene als Überdachung des Fahrradparkhauses aus und kann langfristig mit dem geplanten Radwegesystem nach Süden und der neuen Radwegeunterführung zum bestehende Bike&Ride auf der Bahnhofostseite verknüpft werden.

Städtebauliches Konzept

Das Bahnhofsgebäude setzt mit dem abgesetzten, achtgeschossigen Turm ein Zeichen, das sowohl von der Ostseite des Bahnhofs, von den Gleisen aus, als auch von der Frühlingstraße und Bahnhofstraße aus kommend den Bahnhof adressbildend verortet. Über das angrenzende „urban window“, das von der Bahnhofstraße aus den dahinter vorbeiführenden Zugverkehr sichtbar werden lässt und darüber hinaus eine Blickbeziehung zur Bahnhof-Ostseite mit dem geplanten Kinokomplex ermöglicht, schließt sich abgesetzt das eigentliche Empfangsgebäude an. Dieses gibt in der Bahnhofsvorplatzebene den direkten Zugang zu den Bahnsteigen frei.

Über großzügige Treppen- und Aufzugsanlagen wird von hier aus auch die Plaza-Ebene erschlossen. Die Bebauung in dieser Ebene setzt sich aus pavillonartigen Einschüben mit vielfältigen Öffnungen und Durchblicken zusammen und schafft so eine interessante und spannende Bahnhofsatmosphäre.

Die leicht zurückgesetzte Situierung der Bahnhofsgebäude im Spannungsfeld der angrenzenden Bebauung schafft einen großzügigen und übersichtlichen Bahnhofsvorplatz, von dem aus die leichte Auffindbarkeit des Busbahnhofs, der Taxisstände und der angrenzenden Erschließungsachsen sowie der mit Infotafeln aufgewertete Zugang zu den Gleisen uneingeschränkt gegeben ist.

Der ZOB wird als abgestaffeltes und gegliedertes Gebäude verstanden, das in seiner Höhenentwicklung an die bestehenden städtebaulichen Strukturen anknüpft, mit seinem Riegel zu Bahn hin jedoch zugleich den Belangen eines erhöhten Schallschutzes Rechnung trägt.

Die Bushalteebene wird zur Vermeidung eines „Tiefgaragen“-Effekts über großzügige und vielfältige Lichtöffnungen von der Plaza aus belichtet und belüftet. Darüber hinaus wird das Gebäude von der bestehenden Lärmschutzwand abgerückt und die entstehende Fuge ebenfalls zur Belichtung, Begrünung und Belüftung auf der gesamten Länge genutzt.

Grünkonzept

Frühlingsstraße

Die Frühlingsstraße wird im Bereich des neuen Busbahnhofs und des Bahnhofsvorplatzes gepflastert. Die Belagsfläche aus Naturstein hält hoher Verkehrsbelastung stand und ist mit unterschiedlichen Farbnuancen entgegen der Fahrtrichtung gegliedert, was den Charakter einer verkehrsberuhigten Platzfläche stärkt. Durch diesen entschleunigenden Effekt agieren Verkehrsteilnehmer vorsichtiger und rücksichtsvoller. Auf beiden Seiten der Straße werden neue Bäume gepflanzt und damit die Aufenthaltsqualität gesteigert.

Um eine leichte und sichere Querung der Straße zu ermöglichen, werden Übergänge für Fußgänger geschaffen. Getrennt vom Autoverkehr verlaufen auf beiden Seiten der Straße breite Fahrradspuren, die den Bahnhof Richtung Innenstadt anbinden.

Entlang der Frühlingsstraße sind Bushaltestellen angeordnet. Der breite Gehweg dient als Wartezone und ist mit Sitzbänken ausgestattet, welche die Formen des Busbahnhofs aufgreifen.

Busbahnhof

Die Bushaltestellen sind um einen zentralen Busterminal angeordnet, der auch vom Obergeschoss über Aufzüge barrierefrei angebunden ist. Grüninseln mit Sitzgelegenheiten gliedern den Wartebereich.

An der Lärmschutzwand zieht sich ein Band mit ergänzenden Nutzungen entlang. Neben Fahrradstellplätzen informieren Anzeigetafeln über die Abfahrtszeiten der Busse. Die nach oben offenen Abschnitte werden vertikal begrünt.

Bahnhofsvorplatz

Die Aufgänge zur Plaza im 1.OG berücksichtigen die bestehende Grünfläche und rahmen die Bestandsbäume ein. Eine Sitzmauer begrenzt die Grünfläche zum abfallenden Gelände hin und lädt zum Aufenthalt ein. Dreieckig-ovale Gestaltungselemente prägen das gesamte Areal des neuen Bahnhofes auf individuelle und moderne Weise. Auf dem Vorplatz findet sich die dynamische Form in Pflanzflächen mit Sitzgelegenheiten wieder.

Auch in der Plaza werden formgleiche Öffnungen ausgespart und drei Aufgänge angeordnet. Der entstehende Lichtraum bietet weitere Flächen für Bepflanzungen.

Unter dem Plaza-Dach werden die Geschäfte mit Reisendenbedarf, das Hotel und das Fitness-Center erschlossen. Eine Stufenanlage nimmt die Gebäudekante auf und unterteilt den Vorplatz in

Bewegungs- und Aufenthaltsbereiche. Mit Blickbeziehung zum Gleiszugang wird ein überdachter Wartebereich für Busse mit Fahrtrichtung KZ Gedenkstätte und den Citybus angedacht, der für Besucher gut erkennbar ist.

Der Bahnhofsvorplatz ist großzügig dimensioniert und bietet überdachte Bewegungsflächen, viele Sitzgelegenheiten und barrierefreie Zugänge zur Bahnunterführung nördlich und südlich der Grünfläche.

An der Frühlingsstraße werden entlang der Busschleife Kiss+Drop Parkplätze sowie Taxistände angeordnet. Die bestehenden Platanen werden erhalten.

Mit der Freiraumgestaltung wird eine einladende Ankunftssituation für Dachau geschaffen. Die bestehenden Grünflächen beleben mit ihrer räumlichen Qualität den Vorplatz und werden von neuen repräsentativen Pflanzflächen ergänzt.

Fahrradstellplätze

Südlich des Bahnhofsgebäudes befinden sich großzügige überdachte Abstellanlagen für Fahrräder. Hier ist je nach Bedarf auch ein System mit Doppelstockparkern möglich, um die Fläche effizient zu nutzen. Auf dem Weg zu den Bahngleisen befindet sich eine Umkleide mit Waschmöglichkeit für Fahrradfahrer.

Zur Plaza gelangt man über einen Aufgang neben den Stellplätzen. Hier schließt auch die neue Radunterführung an, die den Bahnhofplatz mit dem zukünftigen Stadtteil Augustenfeld verbindet.

Wiederholt sorgen Aussparungen in der darüber liegenden Plaza für helles Licht und ermöglichen weitere Pflanzflächen mit Gehölzen.

Südliche Grünfläche

Die neue Wegeführung durch die bestehende Rasenfläche mit altem, wertvollem Baumbestand ermöglicht eine optimale Durchwegung vom Bahnhof Richtung Augustenfelderstraße. Sitzgelegenheiten entlang des Weges laden zum Aufenthalt ein.

Von der Bahnhofstraße kommend gelangt man über einen Aufgang zur Plaza-Ebene. Die östlich angrenzende Platzfläche eignet sich ideal für eine Außenbestuhlung unter Bäumen. Die Erdgeschossnutzung kann sich bis in den Freiraum ziehen. Auch hier findet sich die Form als geschwungene Pflanzfläche mit Sitzmauer wieder.

Verkehrskonzept

Grundsätzlich soll eine weitgehende Entflechtung der motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsströme angestrebt werden. Erreicht wird dieses Ziel durch die Entwurfsidee der mit dem Stadtgefüge über die Erschließungsrampen verzahnten Plaza-Ebene über dem Busbahnhof, welche vorrangig dem Fußgängerverkehr dient und eine entsprechende Verteilerfunktion übernimmt.

Die Verkehrsanlagen unterhalb der Plaza-Ebene sehen einen neuen Busbahnhof mit 26 Bushaltestellen entlang der Frühlingsstraße sowie eine Umgestaltung der Vorfahrtssituation vor dem Bahnhofsgebäude vor. Die Frühlingsstraße wird im Bereich des neuen Bahnhofs angepasst und der Straßenquerschnitt optimiert.

Am neuen Bahnhofsvorplatz befinden sich die Kiss&Ride- und Kurzparkzonen-Parkplätze für Pkw, welche über eine südliche Zufahrt erschlossen werden. Für den gesamten Vorplatz ist ein Einbahnverkehr vorgesehen um die Kreuzungskonflikte möglichst gering zu halten. An der linken Seite der Mittelinsel befinden sich Halteplätze für Taxen und an der zum Bahnhof zugewandten Seite eine Bushaltestelle für 2 Busse, welche ebenfalls über die südliche Zufahrt angefahren wird und direkt am Bahnhofsvorplatz eine Haltekante bildet. Die Fahrgäste müssen für den Zustieg keine Fahrgasse queren, da dieser direkt über den Vorplatz zu erreichen ist. Diese vorrangige Position bietet sich für die touristisch am häufigsten genutzte Buslinie zur Gedenkstätte, sowie die Citybuslinie an, da diese Haltestelle leicht, verständlich und ohne weite Laufwege schnell von der Bahn aus zu erreichen ist.

Unter dem neu entstehenden Gebäude des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) befinden sich insgesamt 20 Bushaltestellen. Diese werden in einer sägezahnförmigen Haltestellen-Anordnung ausgeführt. Die Länge der Haltestellen variiert zwischen 12 und 18 m und ist so flexibel den Bedürfnissen anpassbar.

Der ZOB kann von zwei Seiten angefahren werden. Die inneren Haltestellenpositionen (rechte Seite der mittleren Wartezone) werden über die Zufahrt im Norden erschlossen. Für die äußeren Positionen (linke Seite der mittleren Wartezone) ist die Zufahrt im Süden vorgesehen. In beiden Fahrgassen ist Einbahnverkehr vorgesehen.

An der Frühlingstraße befinden sich weitere 4 Haltestellen, welche ebenfalls von Süden angefahren werden können. Der Radverkehr wird vom bestehenden Schutzstreifen an der östlichen Seite der Frühlingstraße in Richtung Norden hinter die Wartebereichsfläche der Bushaltestellen auf einen baulichen Radweg geführt. Dadurch werden die Kreuzungspunkte mit dem Rad-/Busverkehr minimiert.

An der Westseite der Frühlingstraße wird der Schutzstreifen hinter der neuen Baumreihe und den Längsparkplätzen als Radweg geführt und an der Hausnummer 30 wieder als Schutzstreifen auf der Straße geführt (Anschluss an Bestand).

Die notwendigen Radstellplätze werden als Doppelparksysteme, neben Stellflächen entlang des ZOB und im Bereich des Empfangsgebäudes, hauptsächlich im Bereich südlich des Bahnhofsgebäudes unter der hier über großzügige Dachöffnungen belichteten und belüfteten auslaufenden Plaza-Ebene situiert. Hier ist auch die neue Radwegunterführung zur Bahnhofostseite angeordnet, welche eine direkte Verbindung zum dortigen Radwegenetz und dem vorhandenen B&R Parkhaus bietet.

PKW Stellplätze werden, neben den Kurzparkplätzen am Bahnhofsvorplatz und dem Längsparken entlang der westlichen Frühlingstraße vorwiegend in der Tiefgarage unter dem ZOB untergebracht, deren Zufahrt am nördlichen Ende des ZOB und somit weitgehend entkoppelt vom Bahnhofsnahen Verkehr liegt. Die Anbindung an die Plaza-Ebene und damit an die gesamte Bebauung des ZOB und Bahnhofsgebäudes erfolgt direkt über notwendige Erschließungskerne.

