

bahnhofplatz dachau

stellungnahme mit konzeptstudie zum ergebnis des ideenwettbewerbes bahnhofsbereich dachau

STELLUNGNAHME MIT KONZEPTSTUDIE ZUM ERGEBNIS DES IDEENWETTBEWERBES BAHNHOFBEREICH DACHAU

Es geht voran mit den Planungen zur Neuordnung des Areals Hauptbahnhof Dachau - angefangen von der Post bis zur Schleißheimer Straße!

Nach jahrelangen und zähen Verhandlungen mit dem Mehrheitseigentümer der Bauflächen, der Deutschen Bahn, hat es die Stadt Dachau geschafft, einvernehmlich einen Städtebaulichen Ideenwettbewerb durchzuführen. Das Ergebnis liegt nun vor und wurde den Dachauer Bürgern erstmals am 12. April per Videokonferenz präsentiert.

Es wurden 13 Arbeiten eingereicht. Darunter 3 Arbeiten von bzw. mit Beteiligung Dachauer Architekten. Es kann gar nicht genug gewürdigt werden, dass in Dachau ein großer Konsens besteht, für bedeutende städtebauliche und stadtbildprägende Projekte Planungswettbewerbe durchzuführen, denn dadurch wird die Wahrscheinlichkeit erheblich gesteigert, ein umfassend optimales Ergebnis zu erhalten. So war es beispielsweise auch für das MD-Gelände. Das architekturforum hat das Ergebnis des Wettbewerbs und den Siegerentwurf von 2008 als gelungenen Vorschlag für dieses Jahrhundert- Projekt in Dachau stets gewürdigt und unterstützt.

Was ist nun das Ergebnis des jüngsten Wettbewerbes für das Bahnhofsumfeld, das für Dachau ebenfalls von höchster Bedeutung ist?

Kann zumindest einer der vorliegenden Entwürfe dem hohen Anspruch gerecht werden?

Wir müssen leider sagen: nein. Und wir sehen uns im Grunde genommen durch das Urteil des Preisgerichtes bestätigt, das dem 1. Preisträger größere Mängel bescheinigt hat. Auch die Liste der vom Stadtrat bereits beschlossenen Überarbeitungshinweise umfasst 13 Punkte.

Der Wettbewerb war jedoch keinesfalls umsonst:

Es können daraus wertvolle Erkenntnisse abgeleitet werden, die zu einem hochkarätigen Ergebnis führen sollten. Denn in einigen der vorliegenden Arbeiten sind durchaus Ansätze enthalten, die geeignet erscheinen, das Endergebnis zu bereichern.

In Ergänzung zu den Ausführungen des Preisgerichtes werden wir im Folgenden zu Qualitäten und Mängeln - grundsätzlich und im Einzelnen - Stellung beziehen.

GRUNDSÄTZLICH:

Es ist auffallend, dass fast alle der eingereichten Arbeiten mit der geforderten hohen Nutzungsziffer - Geschossfläche GF - schwer zu kämpfen hatten und letztlich gescheitert sind. Hingegen haben die Verfasser des Siegerentwurfes den Mut aufgebracht, die geforderten Flächen zu unterschreiten mit dem Ergebnis, ein in dieser Hinsicht ansprechen-des und dem Charakter Dachaus angemessenes Modell präsentieren zu können.

Es fehlt, zumindest bei den ersten beiden Preisträgern, ein Bahnhofsplatz, der an der richtigen Stelle liegt und hinsichtlich seiner Funktionalität, Aufenthaltsqualität, Plattform und Gestaltung die hohen Ansprüche erfüllt.

Es wäre wünschenswert, dass das Bahnhofsareal auch in der Stadtsilhouette markant in Erscheinung tritt. Es sollte auch von Rathaus- und Schloßterrassen erkennbar sein: als wesentliches Orientierungsmerkmal, für Dachauer, vor allem für Besucher.

Voraussetzung: Ein höheres Gebäude wäre gestalterisch im Gesamtkonzept integrierbar.

ANFORDERUNGEN AN DIE GESTALTUNG EINES NEUEN BAHNHOFPLATZES

Neben der Erfüllung der geforderten verkehrstechnischen und funktionalen Anforderungen muss für das öffentliche Leben in der Stadt Dachau Form, Gestaltung und Nutzungsvielfalt dieses Areals oberste Priorität sein.

Benötigt wird ein größerer städtischer Platz mit definierter räumlicher Fassung, der auch den Menschen dienen sollte, die nicht ausschließlich zu Bahn oder Bus unterwegs sind. Es sollte ein öffentlicher, atmosphärischer und verkehrsfreier Aufenthaltsraum entstehen mit vielfältigen Nutzungsangeboten: Restauration, Café, kleine Läden, Kulturangebote, mit Brunnen und viel Grün. Und das alles in hochwertiger Gestaltung und mit guter Sonnenausrichtung. Auch der Schallschutz gegenüber dem Gleiskörper ist ein Kriterium. So ein Platz (oder auch mehrere Plätze) sollte die Besucher, die die KZ-Gedenkstätte besuchen, angemessen empfangen und ihnen in Erinnerung bleiben. Zudem sollte der künftige Bahnhofplatz in erster Linie auf die Sichtachse der Bahnhofstraße ausgerichtet sein.

Das alte Bahnhofsgebäude sollte in seiner zentralen städtebaulichen Position erhalten werden und den Bahnhofplatz auch in Zukunft begrenzen. Es transponiert eine historische Dimension in die Gegenwart und in Verbindung mit zeitgemäßer Architektur kann ein Ensemble entstehen, das unverwechselbar zu Dachau passt und gehört.

BEURTEILUNG DES 1. PREISES

Einen markanten städtischen Platz, der die oben beschriebenen Kriterien erfüllt, können wir leider nicht erkennen. Er wäre auch so, wie er dargestellt ist, nicht umsetzbar. Positiv ist der Erhalt des alten Bahnhofsgebäudes. Der mittig in das freie Bahnhofsareal gesetzte große polygonale Bau (Mittelbau) ist aber unmittelbar vor und zu nah am alten Bahnhof platziert. Dieser wird dadurch z.T. verdeckt. Das ist dem historischen Gebäude nicht angemessen.

Dieser Mittelbau teilt die bestehende Gesamtfläche vor dem alten Bahnhof in drei unterschiedlich strukturierte Freiräume. Damit entfällt jede größere räumliche Platzwirkung. Die stadträumliche Situation zerfällt zu kleinräumigen, hofartigen Zwischenbereichen. Der Raumbezug ist eher auf die untergeordnete Langhammerstraße als auf die Bahnhofstraße orientiert.

Vielfältige Funktionen, die eine größere, übersichtliche Fläche benötigen, sind somit nicht möglich. Die taillierte Engstelle zwischen dem historischen Altbau und dem Mittelbau (Taxistandplatz) stellt lediglich die Verbindung von dem nördlichen zu dem südlichen Freibereich dar. Auch eine Aufweitung dieser Engstelle schafft kaum eine befriedigende Platzsituation.

Der nördliche Bereich (bezeichnet als der eigentliche Bahnhofplatz) ist eine reine Bewegungsfläche und zum entspannten Verweilen nur eingeschränkt geeignet. Die dargestellte vorhandene Baumgruppe kann nicht erhalten werden, wenn sich darunter die Fahrradgarage befindet. Noch dazu steht die Baumgruppe auf einem Hügel und verhindert eine offene Platzwirkung. Sonnenschirme an der Nordfassade des Mittelbaus sehen im Plan schön aus, sind aber Unsinn.

Eine Fahrradrampe mittig in der Fläche zerschneidet diesen Freiraum zusätzlich.

Die Lücke zwischen dem alten Bahnhof und dem östlichen Neubauriegel bietet keinen befriedigenden Raumabschluss zur Gleistrasse.

Die südliche Fläche, die zur Frühlingsstraße, zur südlichen Baumgruppe und zum Gleiskörper offen ist, also nach 3 Seiten, kann keine Platzwirkung entfalten. Es fehlt eine Randbebauung. Auch diese Freifläche fungiert überwiegend als Bewegungsfläche mit Fahrverkehr für Taxen und Fahrräder.

Sehr störend ist die Tiefgaragenzufahrt am südwestlichen Eck des Mittelbaus. Hier würde man sich eine attraktivere, Eingangssituation zu einem Bahnhofplatz wünschen.

Grundsätzlich positiv ist der zu erhaltene Baumbestand am Südrand dieser Fläche. Im Gegensatz zum Baumbestand auf der nördlichen Freifläche ein glaubwürdiger Planungsansatz. Allerdings steht dieses Ziel der Forderung nach einem baulich geprägten Platzrand entgegen.

Insgesamt ist es deshalb sehr fraglich, ob die geforderte Überarbeitung des Mittelbaus ausreicht. Damit der Bahnhofplatz auch als "Stadtplatz" gelingen kann, wäre eine wesentliche Lageverschiebung und u.U. eine Reduzierung der Geschoßfläche einschließlich einer angemessenen Nutzungszuweisung unumgänglich. An Stelle der vorgeschlagenen Altenwohnungen wäre z.B. eine öffentliche, kulturelle Nutzung wie ein Kino sehr geeignet, den Platz auch zusätzlich zu Ladenöffnungszeiten zu beleben und die soziale Kontrolle damit zu erhöhen.

BUSBAHNHOF

Auf Wunsch der Stadtverwaltung soll das tragende Konzept des 1. Preisträgers aufgegeben werden, das eine Straßenrandbebauung vorsieht. Wie beim 2. Preis soll die Bebauung an die östliche Grundstücksgrenze verschoben werden, mit der Folge, dass ein langer, zur Frühlingstraße offener Freiraum mit den Bushaltestellen entsteht. Sofern das gelingt, wäre grundsätzlich nichts dagegen einzuwenden. Allerdings sollte der Urheber des 2. Preises aus Gründen der Fairness angemessen beteiligt werden.

De facto bedeutet das aber, dass an der Frühlingstrasse das Straßenprofil aufgeweitet wird.

Das würde es aber wiederum nahelegen, im südlichen Anschluss daran eine geeignete - vermutlich kompaktere Bauform zu platzieren, die den Straßenraum der Frühlingstraße harmonisch rhythmisch gliedert.

FAZIT:

Ohne umfassende Änderung der erstplatzierten Arbeit erhielte Dachau eine unangemessene kleinräumige Struktur am alten Bahnhof und einen großen Platz (Busbahnhof = Busparkplatz) an der Frühlingstraße.

Schon die in der Vorstellung am 12. April erläuterten 13 notwendigen Planänderungen des 1. Preises werden die Grundzüge der Planung erheblich beeinflussen. Wir hoffen, dass die bereits an den ersten Preisträger beauftragte Überarbeitung seiner Pläne zu einem Gesamtkonzept führt, das die beschriebenen Defizite nicht mehr enthält und in der Lage ist, die beschriebenen Qualitätsansprüche zu erfüllen. Vor Allem für den Bahnhofplatz vor dem bestehenden Bahnhofsgebäude.

WIE KÖNNTE ES KÜNFTIG WEITER GEHEN?

Der vordringliche Bauabschnitt Busbahnhof wird einige Jahre benötigen. Genügend Zeit, um das zentrale Bahnhofsvorfeld sorgfältig unter Berücksichtigung neuerer Erkenntnisse zu überdenken. Unter Umständen mittels weitere Planungswettbewerbe. Für das Gesamtkonzept könnte ein informeller Masterplan entwickelt werden, auf dessen Grundlage ein erster Bebauungsplan die rasche Verwirklichung des Busbahnhofes ermöglichen würde. Ein zweiter Bebauungsplan für den zentralen Bereich vor dem historischen Bahnhofsgebäude würde folgen, nach dem eine optimierte und auch mit der Bürgerschaft umfassend und öffentlich diskutierte Lösung vorliegt.

Im Namen des Vorstands des architekturforum dachau e.V.

Christian Stadler

Dipl.Ing. Architekt BDA Regierungsbaumeister

ERLÄUTERUNG ZU DEN KONZEPTSTUDIEN

Das Architekturforum Dachau e.V. hat zum Ergebnis des Ende 2020 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerbes ausführlich Stellung genommen (s. oben). Darin sind insbesondere Anforderungen genannt, die an die Ausbildung und Gestaltung eines künftigen Bahnhofsplatzes gestellt werden müssen.

Um es nicht nur im theoretisch-verbale Bereich zu belassen, möchten wir nun skizzieren, wie unserer Auffassung nach so ein Platz und seine raumbildende Bebauung aussehen könnten, denn allein Forderungen zu stellen ist nicht allzu schwierig und hilft oft nicht weiter.

Vielleicht können unsere konstruktiven Vorschläge und Ideen dazu beitragen, die öffentliche Diskussion zu beleben und Anregung sein für den weiteren Entwurfsprozess.

Bei der Entwicklung der in dieser Konzeptstudie enthaltenen 6 Planungsvarianten gehen wir davon aus, dass im Sinne einer optimalen Raumkonzeption Flächenumlegungen in begrenzten Umfang möglich sein sollten. Ein in der Stadtplanung absolut übliches, weil vernünftiges Instrument, das die beteiligten Eigentümer gerecht und angemessen am Ergebnis beteiligt. Es ist sicherlich etwas beschwerlicher und bedarf geschickter Verhandlungen. Aber der Bahnhofsplatz ist nun einmal ein Jahrhundert- Projekt für Dachau, das diese Mühen mehr als rechtfertigt. Der Weg des geringsten Widerstandes ist hier fehl am Platz.

ZU DEN EINZELNEN LÖSUNGSANSÄTZEN

Allen Ansätzen liegt der Wunsch zugrunde, einen urbanen Platzraum zu schaffen, der die Stadt Dachau angemessen repräsentieren kann. Seine Gestaltung soll an die Historie anknüpfen mit der Erhaltung des historischen Bahnhofgebäudes - und in die Zukunft weisen mittels zeitgemäß moderner Gestaltung von Platzraum und neuer Architektur. Das alte Gebäude soll angemessen ein wesentlicher Bestandteil dieses Platzes sein und den perspektivischen Endpunkt der Bahnhofstraße bilden. Das bedeutet, dass neue Gebäude den Blick nicht behindern dürfen. Auch nicht teilweise!

Entwurfsbestimmend ist, allerdings erst in 2. Priorität, die Anbindung der Langhammer Straße an Bahnhof und Busbahnhof. Diese könnte auch mittels einer Passage (s. Sparkassenplatz) angemessen gestaltet werden.

Für ein modernes Dachau stünde u.a. ein Hochhaus am oder neben dem Bahnhofsplatz.

Sollte man in Dachau auch weiterhin über hohe Gebäude nachdenken, wäre das der Standort mit der höchsten Priorität. Ein Hochhaus wäre auch von Schloss und Altstadt gut sichtbar und dient der besseren Orientierung in der Stadt, vor allem für Besucher.

Zum Vergleich: Am 2. Dachauer Bahnhof, dem Bahnhof Dachau Stadt stehen 3 Gebäude knapp unterhalb der Hochhausgrenze! Neben dem hohen BayWa-Turm das alte Bahnwärterhäuschen – ein sympathischer Kontrast.

Wir möchten jedoch betonen, dass die unterschiedlichen Hochhausvorschläge in den Varianten optional gedacht sind. Die Konzepte wären auch grundsätzlich ohne diese denkbar.

Allen Ansätzen zugrunde liegt die Forderung nach Multifunktionalität und weitgehender Verkehrsfreiheit, wie in unserer Stellungnahme beschrieben.

Allen Lösungsansätzen liegt zugrunde, dass die beiden großen Raumöffnungen an der Frühlingstrasse (Busbahnhof und Bahnhofsplatz) gegliedert bzw. getrennt werden durch eine geschlossene oder geschlossen wirkende Straßenrandbebauung dazwischen.

Die Zugänge zu den Gleisen und zum Busbahnhof sollen signifikant herausgearbeitet werden mit direkter Anbindung an den Platzraum. Man soll diese ohne Umschweife erkennen: ein wesentlicher funktionaler Gesichtspunkt.

Die Höhenangaben zu den Gebäuden sind noch vage Vorstellungen und müssten im Detail/ Modell überprüft werden.

Den Erdgeschoßzonen haben wir z.T. umlaufende Arkaden vorgelagert; neben den bekannten Vorzügen auch zur Verstärkung der Platzwirkung.

Die Terrasse vor dem alten Bahnhof, identisch bei allen Varianten, erhält ein Untergeschoss, das tiefer liegt als das Straßenniveau der Frühlingstraße und für attraktive Nutzungen (Läden, Gastronomie usw.) bevorzugt geeignet ist.

Von diesem tiefer liegenden östlichen Platzniveau, das dem heutigen Zustand entspricht, erfolgt der ebene und großzügig gestaltete Zugang zu den Gleisen und zum Busbahnhof.

Der südliche Bereich am Bahnhofsplatz ist im Wesentlichen in allen Varianten identisch. Dort ist auch die Fahrradgarage untergebracht mit direktem Platzzugang und einem neuen Fahrradtunnel zum Augustenfeld.

A1:

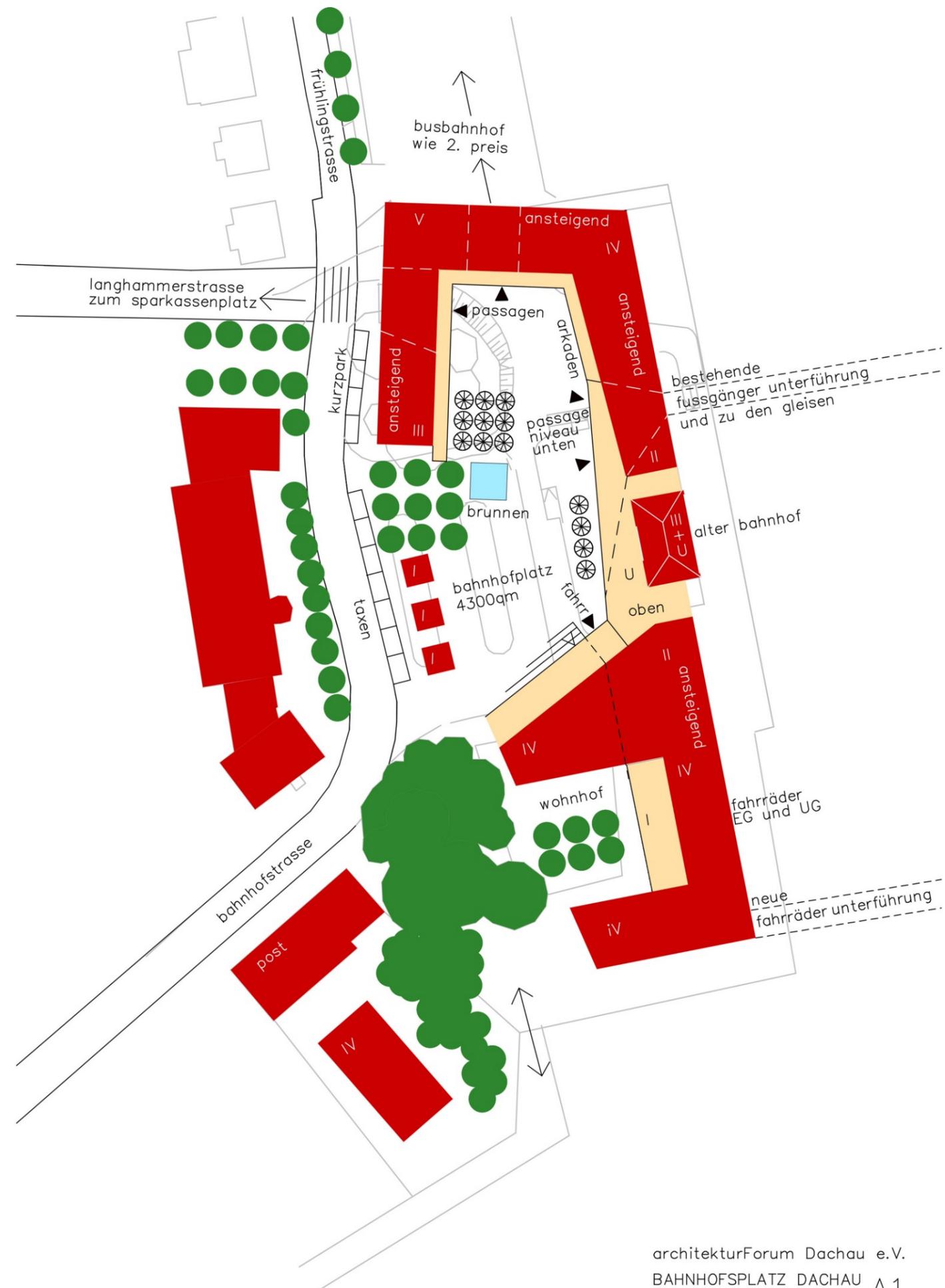
Der Plan A1 zeigt eine größtmögliche Platzfläche, die, gegliedert durch einen nördlich zur Frühlingstraße geschlossenen Raum und den im südlichen Platzbereich zur Straße offenen Raum, sehr attraktiv sein könnte.

Die dargestellten Gliederungselemente auf dem Platz sollen das unterstreichen:

Die 3 Pavillons an der Frühlingstraße geben dem Platz eine lockere Anmutung und wären auch funktional eine Bereicherung.

Bäume, die Schatten spenden, ein Brunnen, Sonnenschirme und Läden, Cafe/ Rest. in der Platzrandbebauung ergeben ein vielseitiges Angebot an attraktiven Einrichtungen, die auch zum Verweilen und einer vielseitigen Nutzung einladen sollten. Gleichmaßen für Dachauer Bürger (auch Kinder!) und Besucher.

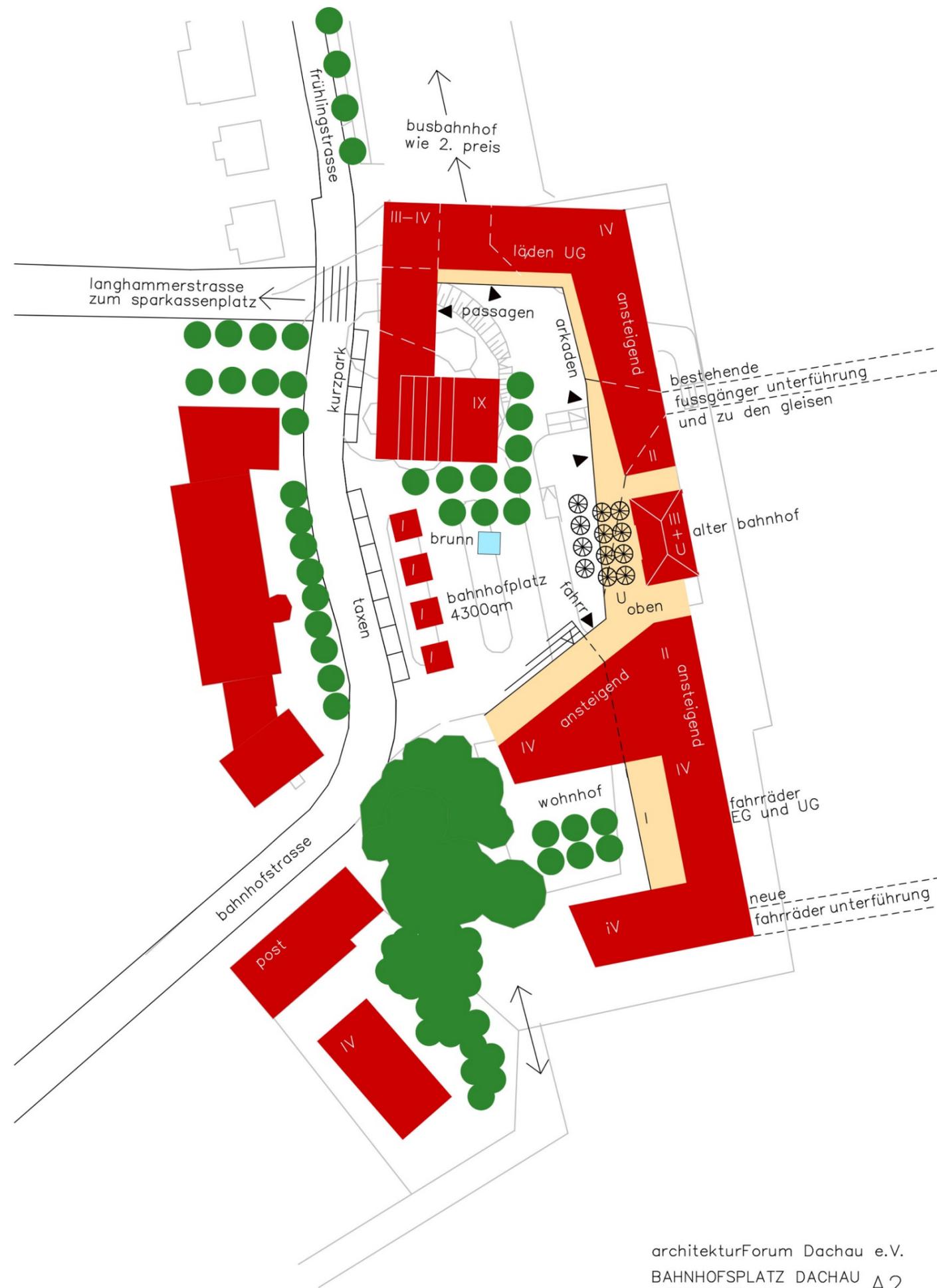
Also alles, was Fritzchen und Lieschen sich so wünschen - Oma und Opa nicht zu vergessen und auch die, die Dachau besuchen, dürften sich willkommen fühlen.



A2:

Diese Variante von A1 ist im Prinzip eine Schnecke, die 2 stärker gegliederte Platzbereiche beinhaltet.

Der mittige, im Plan 9-geschoßig dargestellte Gebäudewinkel muss nicht zwingend ein Hochhaus sein. Ein solches könnte aber durchaus die Platzwirkung erheblich steigern. Es wäre ein expressives Element das - äußerst sensibel modelliert und gestaltet - im Zusammenklang mit dem historischen Bahnhof ein besonderes Flair entfalten könnte. Auch von den Altstadtterrassen und vom Schloss ein gut erkennbares Orientierungselement. Uns gefällt die Vorstellung, an diesem städtebaulichen Angelpunkt ein deutliches Zeichen zu setzen: wenn nicht am Bahnhof - wo sonst? Zur Umsetzung wäre aber sicherlich sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten.



A3:

Dies ist eine weitere Variante von A1, jedoch mit einem Hochhaus an der nordöstlichen Ecke der Platzrandbebauung.

Das Hochhaus ist bei weitem nicht so platzbestimmend wie das von A2 und weit genug vom alten Bahnhofsgebäude entfernt, so dass Bedenken hinsichtlich der gestalterischen Kompatibilität sich in Grenzen halten dürften.



A4:

Hier wird versucht, mittels eines geschlossenen Querriegels dem Bahnhofplatz eine kleinräumigere, vielleicht intimere Dimension zu verleihen.

Der nördliche Bereich wird zu einem geschlossenen Hof. Beide Räume sind verbunden durch eine Passage. Sie sind im Wesen völlig unterschiedlich. Eine sehr strenge aber konsequente Lösung, die naheliegend erscheint und durchaus diskutabel sein könnte..

Auch hier wäre - nicht zuletzt zwecks Geschoßflächenmehrung - ein höheres Gebäude integrierbar.



A5:

Hier gibt es nur mehr einen Bahnhofplatz. Das nördliche Gebäude ist sehr großflächig mit einer Passage, die 3 Bewegungsrichtungen - die Eingänge von Bahnhof und Busbahnhof und den Ausgang Richtung Sparkassenplatz - überdeckt und verbindet.

Etwas problematisch ist es vielleicht, passende Funktionen für die Obergeschoße zu finden. Diese Lösung, formal vielleicht nicht unbedingt für Puristen, könnte aber in Bezug auf die Platzwirkung sehr gemütlich werden. Auch hier wäre ein Hochhaus denkbar.

