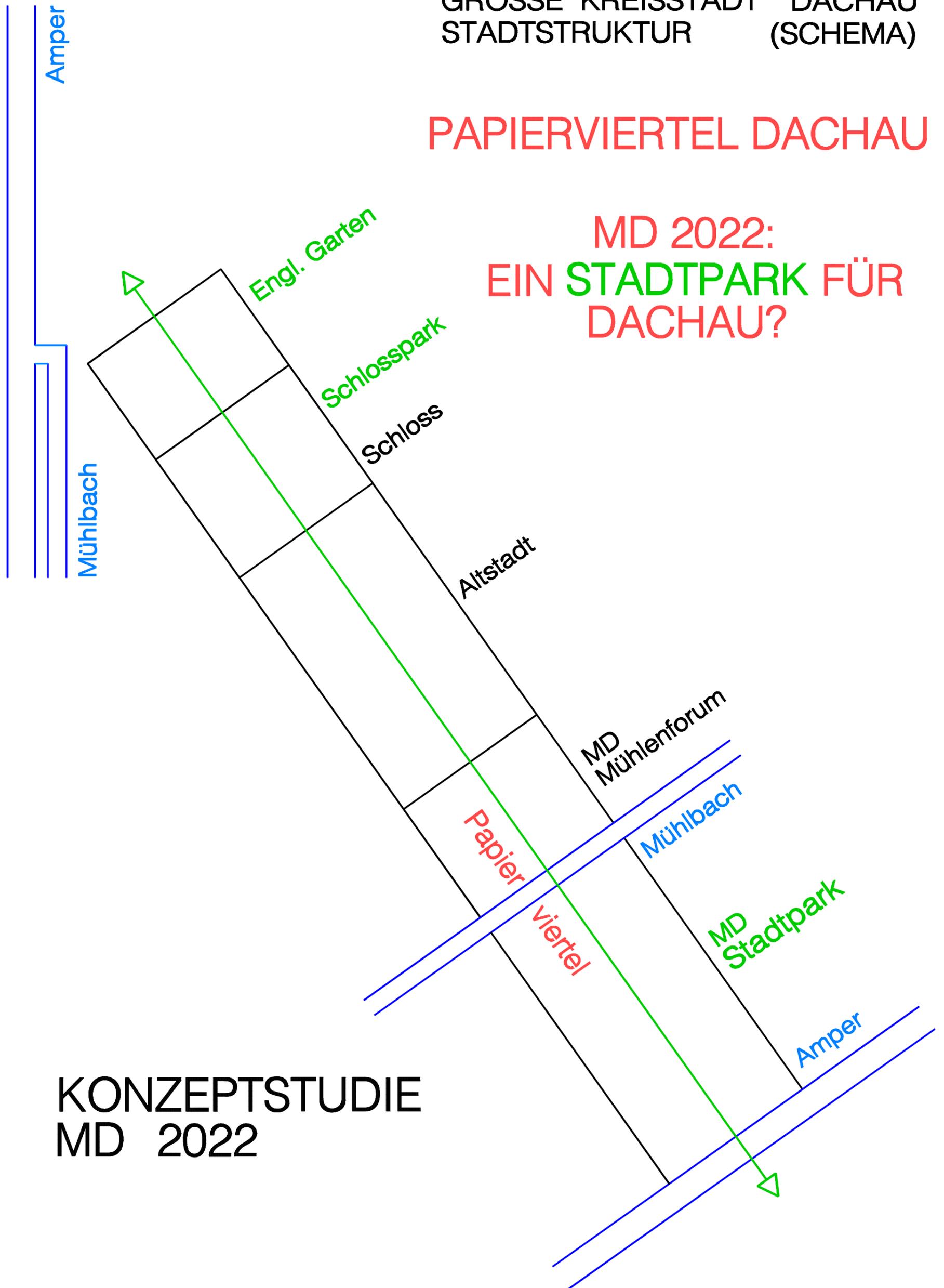


PAPIERVIERTEL DACHAU

MD 2022:
EIN STADTPARK FÜR
DACHAU?



KONZEPTSTUDIE
MD 2022

GROSSE KREISSTADT DACHAU
KONZEPTSTUDIE MD 2022



WETTBEWERBSENTWURF 2007
ARCHITEKTEN: TROJAN, TROJAN / PARTNER
LANDSCHAFTS - ARCH.: LOHRER / HOCHREIN

AKTUELLE FASSUNG JAN. 2020
ARCHITEKTEN: BÖHM / GLAAB / SANDLER
LANDSCHAFTS - ARCH.: LOHRER / HOCHREIN

PLANUNG
2007 bis 2020



KONZEPTSTUDIE

zur Konversion des ehemaligen "Papierviertels MD" in Dachau

GRUNDSÄTZLICHE GEDANKEN, WARUM SICH DIE STADTPLANUNG KÜNFTIG VERÄNDERN MUSS UND WIRD.

Im Verlauf der letzten beiden Jahre sind weltweit katastrophale Ereignisse aufgetreten, die auch unser Land hart getroffen haben. Plötzlich wird vielen Menschen klar, dass sich grundlegend etwas ändern muss, wie wir zusammenleben, wie wir uns verhalten und mit der Natur umgehen.

Auch in Städtebau und Architektur müssen Antworten gefunden werden, die geeignet sind, auf diese bedrohlichen Entwicklungen angemessen zu reagieren.

Sofort und nicht erst morgen!

Das betrifft insbesondere die Phänomene

- **KLIMAWANDEL**
Hitzewellen mit Dürren, Wassermangel und Schäden an Mensch und Natur, Starkregen mit vermehrtem Hochwasser und Überschwemmungen.
- **CORONAPANDEMIE**
Erhebliche gesellschaftliche Auswirkung im Verhalten der Menschen untereinander, in der Gestaltung ihres Wohnumfeldes und im Bezug zur Natur.

Doch schon seit Längerem gibt es Erkenntnisse und Mahnungen aus der Fachwelt zum Thema Gesundheit in Städten.

Hier ein aktuelles Zitat:

„Sozialer Stress, Schizophrenie und andere physische Krankheiten sind bei den Stadtbewohnern bis zum Doppelten erhöht im Vergleich zu den Landbewohnern. Längst machen sich Stadtplaner Gedanken, wie sie dem entgegenwirken können. Es ist ein neuer Forschungszweig entstanden, die Neurourbanistik.

Erste Erkenntnisse: Grüne Flächen, Plätze und Parks in Städten können Wunder wirken. Sie haben gleich zwei Effekte. Einerseits dienen Sie als Treffpunkte, fördern das Gefühl von Zugehörigkeit. Andererseits deuten Untersuchungen darauf hin, dass Grünflächen Stress bekämpfen und die psychische Gesundheit erhöhen.

Bäume im direkten Lebensumfeld und der Ausblick darauf können das Risiko für Depressionen und den Bedarf an Antidepressiva reduzieren, wie eine Studie der Universitäten Leipzig und Jena zeigt. **Natur in der Stadt macht Menschen widerstandsfähiger**“ (Martin Schlak im Stern v. 30.12.2021).

Zukunftsorientierte Planung bedeutet also Abkehr von den vorhandenen Mustern, die die Siedlungen der vergangenen Jahrzehnte geprägt haben. Diese sind zudem oft eng und beliebig austauschbar und - wie es Gerhard Matzig in der SZ vom 29.09.2021 ausgedrückt hat: sie sind „etwas, das man in dem Moment vergisst, in dem man es sieht. Nicht prägend. Nicht nachhaltig. Nicht zukunftstauglich. Nicht schön. Nur gut gemeint“.

WAS BEDEUTET DAS FÜR DACHAU?

Wir müssen spätestens jetzt nachdenken, wie sich unsere Stadt künftig ändern muss. Auch bereits laufende Planungen müssen auf den Prüfstand gestellt werden, ob diese den heutigen Erkenntnissen noch gerecht werden. Wenn nicht, darf man nicht davor zurückschrecken, Grundlegendes zu ändern oder neu zu konzipieren. Das betrifft auch das seit 2007 in der Planung befindliche, inzwischen freigeräumte Gelände der ehemaligen Papierfabrik MD: **DAS PAPIERVIERTEL**.

PAPIERVIERTEL / BISHERIGE PLANUNG

Bereits 2007 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb entschieden - mit einem, nach damaligen Erkenntnissen hochrangigen Ergebnis: dem Siegerentwurf des Stadtplanungsbüros Trojan, Trojan/ Partner + Landschaftsarchitekten Lohrer/ Hochrein. Die Umsetzung dieses Plans hat sich bis heute verzögert und soll nun im Wesentlichen in modifizierter Form erfolgen.

Die aktuelle Konzeption des nördlichen Planbereiches „Mühlenforum“ (zuletzt im Stadtrat im Januar 2020) mit aufgeweitetem Mühlbach, sowie die vorgesehene und zur Abschirmung des Bahnärmes notwendige geschlossene Bebauung an der Ostseite steht den oben genannten Forderungen nach Qualität und Nachhaltigkeit nicht im Wege. Sie ist auch heute noch zeitgemäß.

Aber die daran anschließende Wohn- bzw. Mischbebauung westlich des Grünzugs und südlich des Mühlenforums ist in der Qualität gegenüber dem Wettbewerbsentwurf gesunken. Wenn man das so wie jetzt geplant verwirklicht, entsteht eine Wohnsiedlung, die schon heute überholt ist (siehe Matzig oben).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung der Stadt Dachau sind inzwischen interessante Beiträge und Ideen entstanden, die noch besser berücksichtigt werden sollten, im Besonderen die Flusslandschaft der Amper erlebbar zu machen.

WAS MUSS SICH GRUNDSÄTZLICH ÄNDERN?

DAS GRÜNFLÄCHENKONZEPT – DER GRÜNZUG

Der geplante, vom nördlich gelegenen Bahnhof Dachau Stadt ausgehende Grünzug bis zur Amper ist aus heutiger Sicht viel zu eng für die vielen Funktionen, für die er gedacht ist. Er bedarf einer wesentlichen Erweiterung,

- denn Radfahrer, Fußgänger und spielende Kinder sollen sich nicht gegenseitig auf engem Raum behindern.
- um die ökologischen Nachteile sehr verdichteter Bebauung durch größere grüne Freiräume mit intensiver Bepflanzung (Großbäume) auf offenen Böden auszugleichen (Abkühlung bei Hitze und Versorgung mit Frischluft).
- damit ausreichend Raum für die Versickerung des Regenwasser vor Ort zur Verfügung steht.

BAUQUARTIERE SÜDLICH DES MÜHLENFORUMS

Die Teilgebiete südlich des Mühlenforums verfolgen - wie oben beschrieben - Konzepte, wie sie landauf, landab heute überall anzutreffen sind. Sie sind zu beliebig und werden, so wie sie geplant sind, nicht zur Bereicherung und Identität der Stadtgestalt beitragen.

Eine hinsichtlich dieser Lage so einmalige Chance, etwas Besonderes zu gestalten, wäre vergeben und verspielt.

Was ist im Einzelnen zu bemängeln:

- Die Innenhöfe sind in großen Teilen zu eng in Bezug auf die Gebäudehöhen.
- Das Mühlenforum wird durch massive Querbauten abgeriegelt. Der aufgeweitete Mühlbach wird dadurch ganztägig verschattet.
- Die Grünfläche entlang der Amper ist viel zu schmal und wird durch die sechsgeschossigen Punkthäuser entwertet. Diese liegen zudem an der falschen Stelle: sollte doch die Bebauung zur Amper hin eher abfallen.
- Die Wohnhöfe riegeln sich zum Grünzug mittels ihrer allseitigen Geschlossenheit zu sehr ab, sodass die Bewohner diesen nur eingeschränkt wahrnehmen können. Es fehlt eine Verzahnung beider Bereiche für Austausch und Interaktionen.
- Strukturell nicht optimal ist die Wegeführung von der Altstadt bis zur Amper, die am Mühlenforum erst über einen Umweg nach Osten führt und dann – recht umständlich - im rechten Winkel in den schmalen Grünzug Richtung Amper abknickt.

Welche Problemfelder gibt es noch:

- Das Quartier wird durch umfangreichen, motorisierten und in oberirdischer Lage geführten Ortsverkehr belastet, der auf die Ostenstraße umgeleitet wird.
- Die Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze und wie werden sie untergebracht - in Tiefgaragen oder in Quartiersgaragen.
- Die Nutzung der Dachflächen bevorzugt für Photovoltaik und Solaranlagen, als Gründächer oder als Terrassen und Freiflächen für die Bewohner.
- Das ressourcenschonende Bauen sowie die Förderung zukunftsfähiger Wohnformen und Arbeitsmodellen.

WAS IST ZU TUN, UM EINE CHANCE ZU BEKOMMEN, DASS DIE BESCHRIEBENEN ERKENNTNISSE UMGESETZT WERDEN?

Die Stadt Dachau stellt gerade die Weichen für ihr auf lange Sicht wichtigstes städtebauliches Projekt. Der Architekturforum Dachau e.V. hat die aktuellen Planungen auch in Bezug auf den ersten Preis des Wettbewerbs von 2007 hinterfragt und stellt fest, dass Stadt und Bauherrn gut beraten wären, die 15 Jahre alten Prämissen der Wettbewerbsauslobung einem Update zu unterziehen, eventuell Planungswettbewerbe für Teilbereiche auszuloben und mit alternativen, anschaulich präsentierten Ideen die Bebauungskonzeption zu optimieren.

Wir nehmen an, dass ein Wettbewerbsverfahren nicht mehr zu erwarten ist und unterstützen daher die Initiative des Architektenkollegen und Stadtplaners im Architekturforum, Emil Kath, der die vorliegende Konzeptstudie erarbeitet hat. Mit dieser Arbeit werden mit zumindest einem grundsätzlichen Alternativvorschlag die Potentiale in Varianten aufgefächert und konkretisiert. Wir bekennen uns auch zu der mit ihr verbundenen Vision eines außergewöhnlichen und unverwechselbaren Stadtviertels für Dachau mit einem Stadtpark mittendrin und für alle.

Dachau, im Januar 2022
Architekturforum Dachau e.V.

Christian Stadler
1.Vorsitzender

PLANUNGSKONZEPTE – EIN NEUER ANSATZ

von Emil Kath

ATTRAKTIVE ERWEITERUNG UND BEREICHERUNG DER INNENSTADT UNTER BERÜCKSICHTIGUNG AKTUELLER ERKENNTNISSE

Das unmittelbar an die Altstadt anschließende freie große Gelände bietet die einmalige Chance, der inneren Stadt eine strukturelle Erweiterung hinzuzufügen, die wesentlich attraktiver ist als die in der vorliegenden Planung. Die tragende Idee ist der Versuch, die abwechslungsreiche spannende Abfolge von drei unterschiedlichen Stadträumen zu optimieren und zu erweitern: beginnend am Schlosspark, durch die Altstadt, dann zum Mühlenforum und von dort unmittelbar weiter in einen neuen „Stadtpark“, einen Grünzug bis zur Amper (s. Deckblatt).

Seitlich begrenzt werden soll dieser Stadtpark durch eine Randbebauung, die möglichst offen ausgebildet wird und deren Freiräume sich mit dem Grünzug verzahnen. Somit entstünde strukturell ein neues Stadtviertel, das es so in Dachau noch nicht gibt: einmalig, vielschichtig, attraktiv, identitätsstiftend.

WIE KÖNNTE MAN SICH DAS BILDHAFT VORSTELLEN? – EIN VERSUCH:

Ich habe eine Reihe von Skizzen gefertigt, die immer von der gleichen Grundidee eines zentralen STADTPARKS ausgehen. Die Baustruktur ist in vielfältigen Varianten denkbar. Vom Punkthaus bis zum Wohn- und Gewerbehof. Eine kleine Auswahl davon ist in den folgenden Plänen dargestellt.

BAULICHE DICHTEN

Die der Stadt vorliegende Planung vom Jan. 2020 - nur bezogen auf die beschriebenen Bereiche – enthält eine äußerst hohe bauliche Dichte.
Diese Studie hat zum Ziel, diese Dichte möglichst auch zu erreichen.

ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

Der zentral gelegene Stadtpark generiert eine großflächige zusammenhängende Versickerungsfläche, die bei Starkregen wesentlich leistungsfähiger sein wird, als die des derzeitigen Entwurfes. Das Kanalsystem wird dadurch entlastet. Zusammen mit den zum Park offen gehaltenen Bauformen ist eine gute Durchlüftung des gesamten Areals zu erwarten, was besonders bei Hitzeperioden dem Stadtklima zugutekommt. Eine Bepflanzung mit hohen Bäumen und diversen Gräsern und Sträuchern dient sowohl dem Stadtklima als auch Flora und Fauna.

Gerade diese ökologischen Aspekte sind, neben dem Erholungswert, heute unverzichtbar!

BAUSTRUKTUR

Die Bebauung am Rand des Grünzuges ist sowohl in Form von Punkthäusern denkbar, wie auch als eine zum Stadtpark offene Hofbebauung. In den folgenden Planbeispielen sind beide Haustypologien dargestellt.

ERSCHLIESSUNG UND RUHENDER VERKEHR

Die Wege beidseitig des Grünzuges sind als Fuß- und Radwege konzipiert und nur, sofern erforderlich, auch für Not- und Rettungsfahrzeuge sowie Anlieferverkehr. Die Fahrverkehrserschließung erfolgt über verkehrsberuhigte Wege (**VB**) gemäß Planeintrag sowie die zur Staatsstraße umzuwidmende Ostenstraße und die geplante neue Bahnparallele.

Gemäß Gemeinderatsbeschluss soll der ruhende Verkehr, einschließlich der Besucherstellplätze, nicht im Freien platziert werden. Auch Tiefgaragen in der herkömmlichen Form sind wegen der damit verbundenen großflächigen Bodenversiegelungen problematisch.

Aber wohin mit den notwendigen Stellplätzen für 2000 PKW oder mehr?

In den amtlichen Plänen sind dazu keinerlei Angaben erkennbar. Offensichtlich setzt man dabei doch auf Tiefgaragen, denn oberirdische Flächen sind keine vorgehalten. Um daran anzuknüpfen, haben wir in den ersten Ansätzen – Blatt 2 und 3 – ebenfalls Tiefgaragen vorgesehen, die nur zweigeschossig den Bedarf annähernd erfüllen.

Der Stadtpark soll jedoch vom Fahrverkehr und vom ruhenden Verkehr freigehalten werden.

Quartiersgaragen als mehrgeschoßige Parkhäuser werden immer mehr zum bevorzugten Bestandteil des modernen Siedlungsbaues. Allerdings müssen dafür immer potentielle Bauflächen geopfert werden - und es erfordert viel Geschick, diese „Elefanten“ in kleinteilige Strukturen zu integrieren. Nachteilig sind grundsätzlich auch längere Wege vom Fahrzeug bis in die Wohnung, die oft durchs Freie führen. Deren Länge ist also begrenzt und muss zumutbar sein.

Die Nachteile werden jedoch durch Qualitätsgewinne mehr als aufgewogen:

- Die Siedlung kann im Inneren frei vom Fahrverkehr gehalten werden. Dadurch entfallen Lärm- und Staubimmissionen im Innern. Ohne Autos keine Unfälle durch Autos.
- Die Bau- und Unterhaltungskosten für Erschließungswege werden minimiert.
- Bodenversiegelungen durch Tiefgaragen zwischen den Häusern entfallen. Dadurch können Niederschläge ungehindert vor Ort versickern und Großbäume können sich dort nachhaltig entwickeln.
- Nutzungsvielfalt und Gestaltung im Innern werden qualitativ gesteigert.

WOHNWERT UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Darum muss es in erster Linie gehen, denn wir BAUEN FÜR DEN MENSCHEN.

Das bedeutet insbesondere frische Luft für alle und ein schöner Blick nach draußen. Deshalb liegt die große Mehrzahl der Wohnungen unmittelbar am Grünzug. Dadurch ergeben sich angenehme Blickbeziehungen und wechselseitige Interaktionen, zudem dient dies der Vielfalt im Quartier und fördert das Wohlbefinden. Wichtig ist, die Wohnhäuser und Wohnungen stehen in genügend großem Abstand zueinander, für gute Besonnung und Belichtung – und um störende Einblicke in die gegenüberliegenden Wohnungen zu vermeiden. Auch die Gewerbeflächen im Quartier werden durch die Nähe zum Stadtpark aufgewertet. Durch dieses durchgängige Konzept werden benachteiligte Wohnlagen minimiert. Das ist in Verbindung mit sozialer Mischung besonders förderlich für den Zusammenhalt im sozialen Gefüge.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Klare Baustrukturen, die Vermeidung von engen Situationen sowie die Minimierung von Straßenverkehrsflächen sparen Bau- und Erschließungskosten – und sind immer auch vorteilhaft in Bezug auf Baukosten und Bauunterhalt. Ein möglichst weiträumiger Grünzug, naturnah gestaltet, schafft Raum für vielfältige Nutzungen und ist auch ökonomisch optimal. Es zeigt sich immer wieder: je enger der Raum, desto mehr meint man, hinein packen zu müssen. Großzügigkeit geht dabei verloren, trotz hoher Kosten!

ERGÄNZENDE BEMERKUNG ZUM PROBLEM „QUERUNG DES GRÜNZUGS“

(Das gilt grundsätzlich für alle Planungskonzepte)

Die Ostenstraße unterbricht den Grünzug und damit den Zusammenhang der beiden Teilbereiche. Es wird zumindest eine Querungshilfe benötigt, die einen sicheren Übergang ermöglicht. In den ersten beiden Konzeptansätzen wird dies auf einfache Art mittels einer begrünten Mittelinsel versucht. Das ist allerdings keinesfalls eine Ideallösung, denn auch die Emissionen der künftigen Staatsstraße werden dadurch nicht beseitigt.

Deshalb wurde im Konzept (BL.5) eine auf den ersten Blick radikale Lösung dargestellt: Ein niveaufreier Übergang mittels abgesenkter Ostenstraße nach dem Vorbild Westpark in München. Das mag in technischer und kostenmäßiger Hinsicht utopisch anmuten. Wenn man sich die Situation aber genau anschaut, fällt auf, dass die Straße in Richtung Bahnüberführung bereits erheblich tiefer liegt gegenüber dem Baugrundstück. Um genügend Durchfahrtshöhe zu erlangen, könnte die Höhenlage des Baugeländes, zumindest in diesem Bereich etwas angehoben werden. Das wäre auch vorteilhaft für die Zufahrten in die Untergeschoße von Parkgaragen. Eine genauere Untersuchung hinsichtlich der Realisierbarkeit würde sich lohnen!

Alternative Lösungsansätze

KONZEPT BL. 1

DER SPIELRAUM FÜR NEUE GEDANKEN

Dargestellt ist – in einem ersten Ansatz – eine Fläche (grün), auf die sich diese Konzeptstudie bezieht. Die diese Fläche umschließende Bebauung (rot) entspricht im Grundsatz der vorhandenen Planung, Stand Jan. 2020 (schematische Darstellung) und ist hier nicht Gegenstand der Betrachtung. Insgesamt stehen somit ca. **62.700 qm** für neue Überlegungen zur Verfügung.

Bei Betrachtung dieser – noch – un bebauten großen „Grünen-Fläche“ kann man sich vielleicht vorstellen, wie schön es wäre, daraus eine Parklandschaft für alle zu machen.

Nach dieser Idealvorstellung wird im Folgenden versucht, Gebäude so zu anzuordnen, dass

- ein möglichst **großer zusammenhängende Grünzug** geschaffen wird, der die wie vor beschriebenen Anforderungen auch wirklich erfüllen kann, der unmittelbar an die Altstadt anknüpft und dadurch für die gesamte Stadt zu einem neuen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Glanzpunkt werden soll.
- möglichst viele Menschen im gesamten Quartier, die dort wohnen und arbeiten, an dieser grünen Erholungsfläche unmittelbar teilhaben können.

Das Mühlenforum soll integraler Bestandteil dieses Grünzuges werden.

Für einen großräumigen Zusammenklang: einem **Stadtpark** bis zur Amper. Dadurch kann so ein neuer städtebaulicher und landschaftsplanerischer Glanzpunkt entstehen, den es so in Dachau noch nicht gibt - und der für die gesamte Stadt bis weit in die Zukunft hinein von Bedeutung ist.

GROSSE KREISSTADT
DACHAU

BAHNHOF
DAH. STADT

altenpflegeheim

unterführung
FREISINGER STR

unterführung

KONRAD-ADENAUER-STR

MÜHLEN
FORUM

MÜHLBACH

F = 11250 qm

BAHNLINIE

ALTSTADT

LUDWIG-THOMA-STR

FLÄCHE NEUPLANUNG NORD
F = 30700 QM

OSTENSTRASSE

FLÄCHE NEUPLANUNG SÜD
F = 32000 QM

F = 9100 QM

MARTIN-HUBER-
TREPPE

MARTIN-HUBER-STR

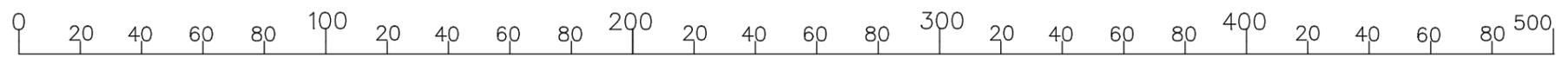
AMPER

MÜHLBACH

UNTERSUCHUNGSBEREICH 1
GESCHOSSFLÄCHE = 57200 qm
(AMTLICHE PLANUNG JANUAR 2020)



MD 2022
KONZEPTSTUDIE
BLATT 1 1:2000
09 / 2021 E. KATH



KONZEPT BL. 2

PUNKTHAUSSTRUKTUR UND STADTPARK

Dieser Gebäudetyp mit kleinem „Fußabdruck“ ist prädestiniert für eine besonders „luftige“ Anmutung von Häusern an einem Park, sofern sie mit genügend Abstand zueinander angeordnet werden. Bei entsprechender Begrünung der (halböffentlichen) Hofräume zwischen den Häusern entsteht eine Verflechtung mit dem (öffentlichen) Stadtpark.

Der Park wirkt also gefühlt erheblich weiter, d.h. die Häuser stehen sozusagen „im Park“ und deren Bewohner profitieren davon durch einen hohen Wohnwert. Das ist förderlich für ein Image, das dieser wertvollen Lage angemessen erscheint. Ein hohes Image bedeutet auch Werthaltigkeit, und dem Stadtklima kommt diese Bauweise besonders zugute. Nachteilig ist allerdings, dass zwischen den Punkthäusern Tiefgaragen erforderlich sind, die eine unmittelbare Versickerung des Niederschlagswassers behindern.

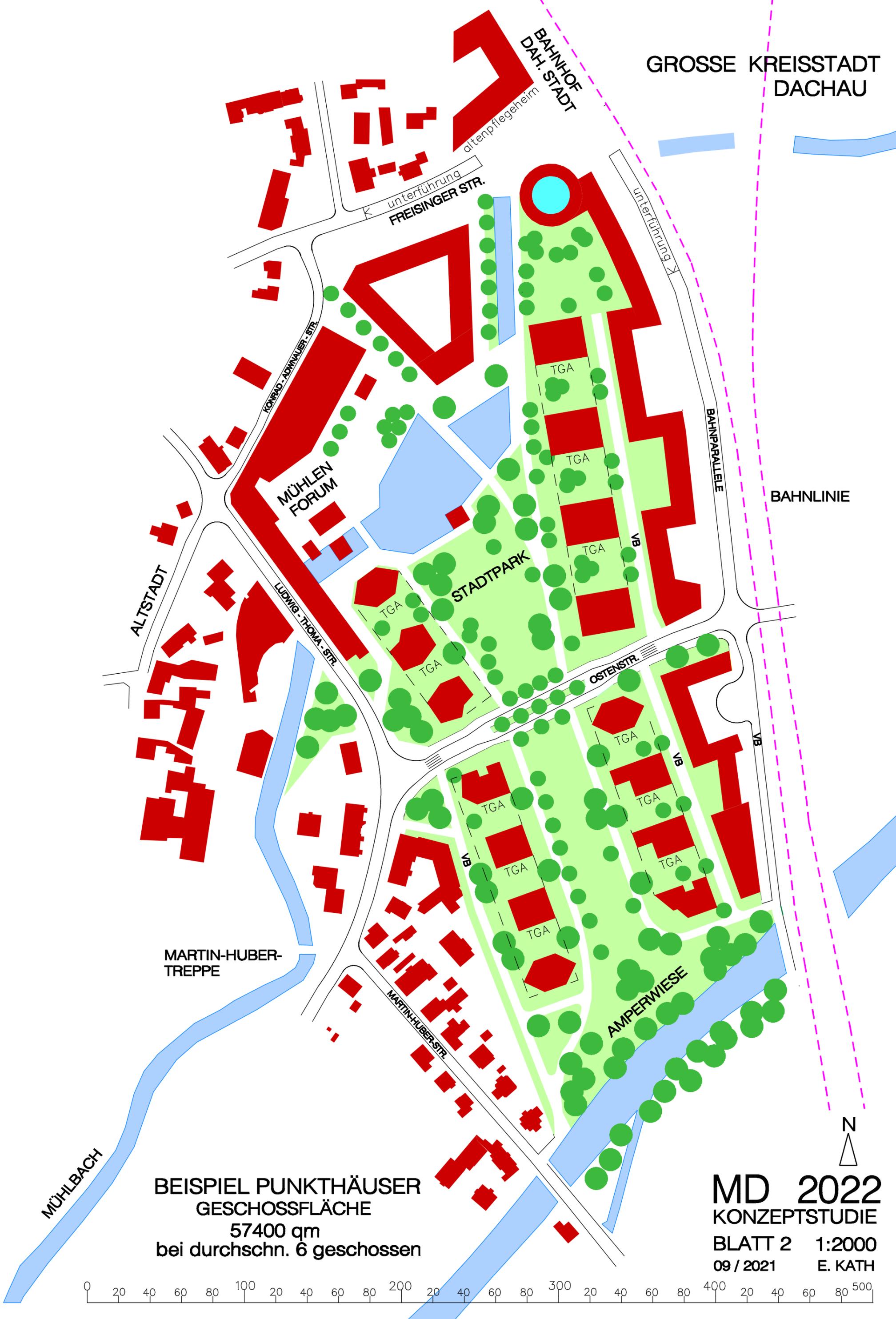
Die Flächengröße des Stadtparkes allein beträgt netto **ca. 32.000 qm** (ohne Mühlenforum und Mühlbach), das ist ein Anteil von rund der Hälfte des hier untersuchten Planbereichs von ca. 62.700 qm (s. BL. 1).

Da jedoch Mühlenforum mit Mühlbach (ca. 14.000 qm) und die große Grünfläche eine Einheit bilden werden, entsteht ein Gesamtraum von ca. 4,6 ha.

Erst deren Zusammenwirken rechtfertigt das Prädikat „Stadtpark“.

Man erreicht auf dem verbleibenden Nettobauland von ca. 30.700 qm die angestrebten 57.200 qm Geschossfläche (= GFZ 1,86), sofern die dargestellten Punkthäuser durchschnittlich 6 Geschosse aufweisen (ein vorläufig schematischer Ansatz, denn die Gebäude können durchaus in Form und Höhe unterschiedlich gestaltet werden). Diese sehr hohe Nutzungsziffer rechtfertigt sich und wird ausgeglichen durch die unmittelbare Partizipation der Lage am großen öffentlichen Grün.

Die Bebauung an der Freisinger Straße und entlang der Bahnlinie entspricht noch grundsätzlich dem amtlichen Konzept. Die Ausformung ist jedoch an die Raumstruktur des neuen Konzeptes angepasst.



BEISPIEL PUNKTHÄUSER
GESCHOSSFLÄCHE
57400 qm
bei durchschn. 6 geschossen

MD 2022
KONZEPTSTUDIE
BLATT 2 1:2000
09 / 2021 E. KATH



KONZEPT BL. 3

HOFKONZEPT UND STADTPARK

In dieser Variante, die bereits etwas weiter ausgearbeitet ist, ist das Prinzip **DREISEITHOF** die tragende Struktur der unmittelbaren Bebauung am Grünzug.

Die erstrebte Offenheit und Verflechtung mit dem Stadtpark ist damit immer noch gewahrt, wenn auch vielleicht nicht in so konsequenter Form wie mit den Punkthäusern. Damit wird allerdings die bahnbegleitende Lärmschutzbebauung etwas weniger mit dem Stadtpark verflochten. Nachteilig ist auch hier, dass unter den Wohnhöfen Tiefgaragen erforderlich sein werden, die eine unmittelbare Versickerung des Niederschlagswassers behindern.

In dieser Variante sind bereits differenzierte Gebäudehöhen angegeben, wie sie angemessen erscheinen. Das bedarf allerdings noch einer näheren Überprüfung, sollte dieser Ansatz fortentwickelt werden.

KINDERGARTEN

Gemäß Bedarf sind bei diesem Konzept zwei Kindergärten integriert.

Die unmittelbare Lage an der Amper ist prädestiniert für eine Kindergartennutzung, denn deren Freiflächen mit guter Besonnung verschmelzen mit der vorgelagerten Grünfläche und geben dieser einen erweiterten räumlichen Eindruck. Hinzu kommt, dass dadurch die geringsten Lärmemissionen ins Quartiersinnere gelangen.

VERSORGUNG FÜR DEN TÄGLICHEN BEDARF

Es bietet sich eine Lage an der Ludwig-Thoma-Straße an, denn dieser Standort liegt annähernd in Quartiersmitte, ist verkehrsgünstig gelegen und gut erreichbar für die Bewohner. Hinzu kommt, dass an dieser Stelle bereits eine entsprechende Einrichtung besteht.



unterführung
FREISINGER STR.

gewerbe hof

MÜHLEN FORUM

STADTPARK

BAHNLINE

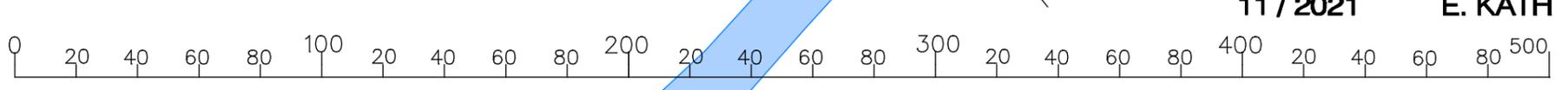
OSTENSTR.

MARTIN-HUBER-TREPPE

BEISPIEL HOFBEBAUUNG
GESCHOSSFLÄCHE
57 000 qm
(ohne Bahnrandbebauung)

AMPERWIESE

AMPER



KONZEPT BL. 4

ERWEITERTER RAUM FÜR EINEN NEUANSATZ

Dieser Ansatz ist die konsequente Anknüpfung an die bisherigen Überlegungen mit dem Bemühen um Optimierung der Planung, insbesondere:

- die Stellplatzfrage mittels **Quartiersgaragen** zu lösen, denn diese benötigen eine größere Bautiefe der Bauabschnitte gegenüber dem ersten Ansatz.
- die Erschließungsflächen im Innern des Quartiers zu minimieren.
- den Übergang des Stadtparks über die Ostenstraße so zu verbessern, dass die trennende Wirkung aufgehoben wird, bei gleichzeitiger Reduktion der Immissionen ins Baugebiet.

Dargestellt ist eine nach Osten bis zur Bahnlinie ausgedehnte Fläche (grün) zur Erweiterung des Planungsspielraumes.

Der Anteil des Stadtparks daran ist unverändert rund 32.000qm, das sind ca. 38 % (Mühlenforum und Mühlbach nicht gerechnet). Die amtliche Planung Jan. 2020 beinhaltet dort eine Geschoßfläche von 106.200 qm. Das ergibt eine durchschnittliche Nutzungsziffer von 1,27 GFZ, bezogen auf ein Bruttobauland (**einschließlich** der Fläche des Grünzuges), jedoch ohne Mühlenforum.

Bezogen auf das Nettobauland ohne Grünzug ergäbe sich eine **GFZ von ca. 2,07**. Diese wird sich jedoch vermutlich reduzieren, denn mit einer Entscheidung, Quartiersgaragen in mehrgeschoßigen Parkhäusern unterzubringen ist zwangsläufig verbunden, dass deren Flächenbedarf Bauflächen in Anspruch nimmt, die für anderweitige Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen. (Das gilt gleichermaßen für die amtliche Planung, sollten dort Parkhäuser verlangt werden.)

Die sonstigen Planungsziele sind identisch mit denen der Konzepte BL. 1 – 3.

GROSSE KREISSTADT
DACHAU

BAHNHOF
DAH. STADT

altenpflegeheim

unterführung
FREISINGER STR

unterführung

KONRAD-ADENAUER-STR

MÜHLEN
FORUM

MÜHLBACH

BAHNLINE

ALTSTADT

LUDWIG-THOMA-STR

FLÄCHE NEUPLANUNG NORD
F = 43 800 QM

OSTENSTRASSE
FLÄCHE NEUPLANUNG SÜD
F = 39 700 QM

BAHNPARALLELE

MARTIN-HUBER-
TREPPE

MARTIN-HUBER-STR

AMPER

UNTERSUCHUNGSBEREICH 2
GESCHOSSFLÄCHE = 106 200 qm
(AMTLICHE PLANUNG JANUAR 2020)



MD 2022
ERWEITERTE
KONZEPTSTUDIE
BLATT 4 1:2000
09 / 2021 E. KATH



KONZEPT BL. 5

WOHN- UND GEWERBEBAUTEN MIT QUARTIERSGARAGEN

OSTENSTRASSE UND VERKEHRSLÄRM IN DEN STADTPARK

Der Stadtpark bleibt hinsichtlich Lage und Größe unverändert, ebenso die Bebauung entlang der Westseite des Parks. Das Schall- und Immissionsproblem Ostenstraße wird mittels niveaufreier Querung des Grünzuges vollständig beseitigt.

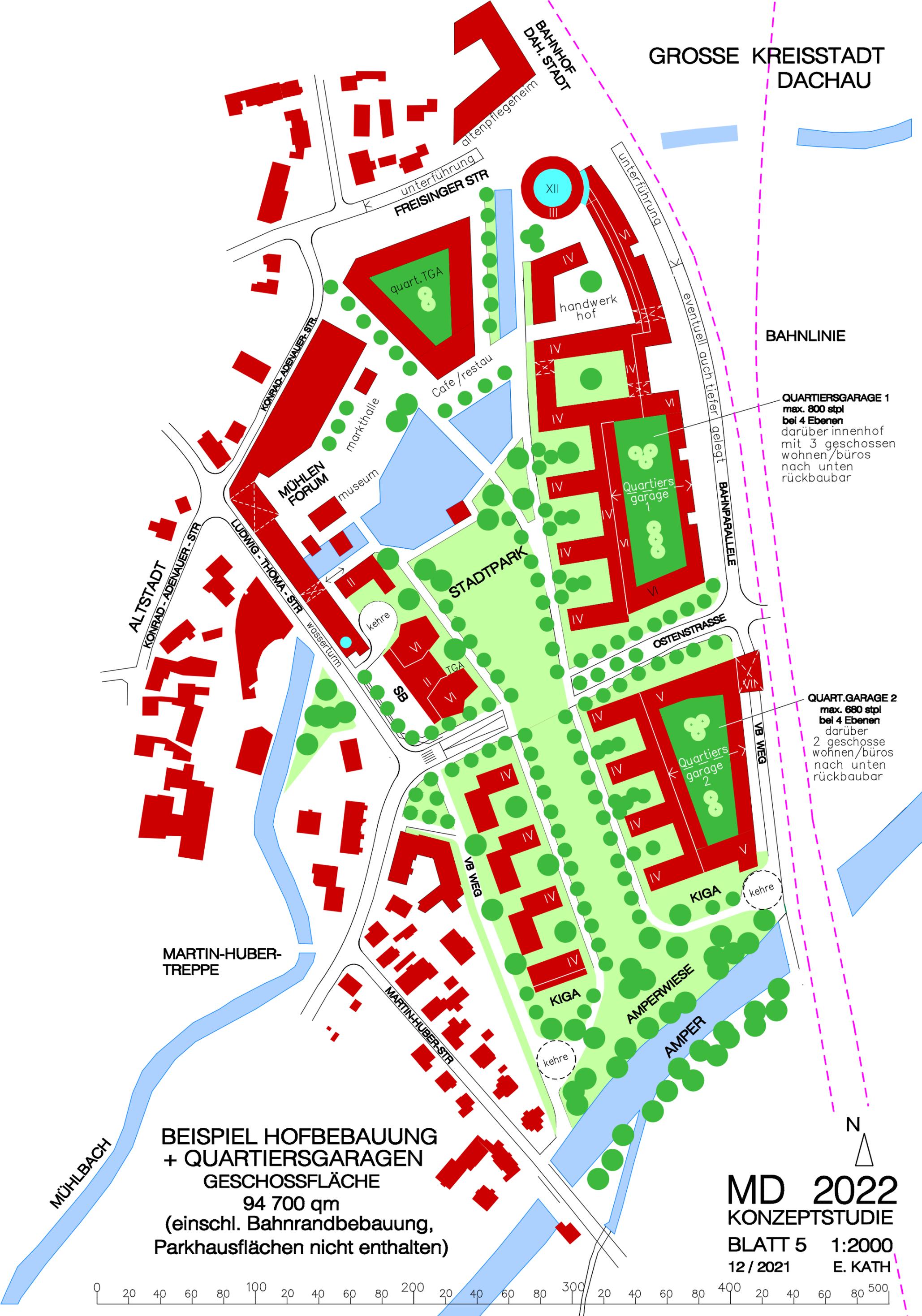
QUARTIERSGARAGEN IN VERBINDUNG MIT WOHN- UND GEWERBEBAUTEN

Mit diesem Planungsansatz können zwei Parkhäuser als Quartiersgaragen nördlich und südlich der Ostenstraße so platziert werden, dass damit der gesamte Stellplatzbedarf (1600 – 2000 Stpl.) für den Untersuchungsbereich abgedeckt wird. Die Zu- und Ausfahrten erfolgen ausschließlich von der Ostenstraße und / oder der Bahnparallele. Somit werden Störungen und sonstige Immissionen im Inneren der Quartiere vermieden. Das Problem der städtebaulich- gestalterischen Einbindung wird dadurch gelöst, dass die 4 bis 5- geschossigen Garagen durch angebaute Gewebe- und Wohnbauten begrenzt werden und somit nach außen nicht störend in Erscheinung treten. Die Ausnahme bildet die Ostseite an der Bahnparallele. Die Störungen dort in Richtung Gleiskörper der Bahn können jedoch vernachlässigt werden.

Da die bahnbegleitende Bebauung aus Lärmschutzgründen 6 Geschoße hoch sein muss, sind auf den Parkhäusern baulich geschlossene und begrünte Innenhöfe aufgesattelt, mit besonderer Eignung für qualitative Wohn- und Büronutzug.

Bei der Diskussion um die erforderliche Zahl von Stellplätzen wird immer mehr die Auffassung vertreten, dass infolge künftiger Mobilitätskonzepte das Automobil in den Städten zurückgedrängt werden wird. Stellplätze wären dann überflüssig. Für diesen Fall können die Parkgeschoße so konstruiert werden, dass ein vereinfachter Rückbau (von oben nach unten) technisch bereits vorgesehen ist. Die Böden der Innenhöfe werden dann nach Bedarf abgesenkt und die freien Parkflächen auf diesen Geschoßen zu Büros und Wohnungen umgenutzt.

Durch die kompakte Bauweise wird eine zwischengeschobene Straße wie bei den Vorkonzepten überflüssig. Die dem Stadtpark zugewandten Begrenzungsbauten der Garagen bilden Wohnhöfe, die sich zum Grünzug öffnen. Die großformatigen Parkhäuser werden sozusagen durch die Hauptnutzflächen sorgfältig „verpackt“. Man sieht nur eine kleinteilig gegliederte Hausstruktur, die dem menschlichen Maßstab angemessen ist. Nur zur Bahnseite hin treten die Quartiersgaragen in Erscheinung. Die Gebäudezeile östlich gegenüber dem Mühlenforum gibt diesem eine klare Fassung und bereichert mit dem dahinterliegenden Innenhof die Vielfalt in der Quartiersstruktur.



BAHNLINIE

QUARTIERSGARAGE 1
max. 800 stpl
bei 4 Ebenen
darüber innenhof
mit 3 geschossen
wohnen/büros
nach unten
rückbaubar

QUART.GARAGE 2
max. 680 stpl
bei 4 Ebenen
darüber
2 geschosse
wohnen/büros
nach unten
rückbaubar

BEISPIEL HOFBEBAUUNG
+ QUARTIERSGARAGEN
GESCHOSSFLÄCHE
94 700 qm
(einschl. Bahnrandbebauung,
Parkhausflächen nicht enthalten)

MD 2022
KONZEPTSTUDIE
BLATT 5 1:2000
12 / 2021 E. KATH



KONZEPT BL. 6

„TAILLIERUNG“ DES STADTPARKS

Dieses abschließende Konzept steht am Ende eines längeren Entwicklungsprozesses. Ausgehend von der Lösung BL. 5 und zunächst entstanden für den Fall, dass sowohl eine niveaufreie Querung der Ostenstraße nicht realisierbar sein sollte, als auch die breite Öffnung der Bebauung gem. der Lösungen BL. 2, 3 und 4 aus Emissionsschutzgründen nicht realisierbar oder zumindest nicht erwünscht sein sollte. Das „Problem“ Ostenstraße wird dabei (in Anlehnung an die Amtslösung) durch bauliche Verengung des Straßenüberganges gelöst. Der Schalleintrag in die Bauquartiere dürfte demnach, bei identischer Öffnung, nicht höher sein im Vergleich zur Amtslösung. Ein Kompromiss zu Lasten der Entwurfsqualität?

Qualität von Stadt – und Grünraum:

Entgegen allen Erwartungen zeigte sich bei der Umsetzung der Idee, dass diese fast mittige „Taillierung“ des Stadtparks eine sehr spannungsvolle Raumbildung erzeugt. Die Ostenstraße verliert als raumbeherrschendes Element an Bedeutung, und erhält den ihr angemessenen Stellenwert. Es entstehen zwei klar definierte Teilbereiche des großen Grünraumes, die jedoch an der Engstelle gleich einer Sanduhr ineinanderfließen. Hier kreuzen sich auch die Hauptwege und führen nach außen in die vier Himmelsrichtungen: zur Altstadt, zum Bahnhof Dachau Stadt, in die untere Stadt entlang des Mühlbaches und zur Amper. All diese Ziele sind von dort aus ohne Umweg erreichbar.

Das Bestechende ist dabei, dass sich der Stadtpark von der Ostenstraße zur Amper trompetenhaft öffnet. Fluss und (nochmals) erweiterter Park werden damit zum beherrschenden Element des südlichen Quartierabschnitts. Fast ein Alleinstellungsmerkmal im Verlauf der Amper durch die Stadt.

Ergänzende Erläuterungen zu dieser Lösung s.a. BL. 5.

In der Summe dürften mit diesem Plan BL. 6 neben dem Konzept BL. 5 alle Problempunkte gelöst sein, die in einem Workshop am 17.12.2021 mit der Stadt, den Grundstückseignern und den sonstigen Planungsbeteiligten zur näheren Untersuchung empfohlen wurden.

Einer Realisierung sollten damit funktionelle Probleme nicht im Wege stehen.

GROSSE KREISSTADT DACHAU

BAHNLINE

QUARTIERSGARAGE 1
max. 800 stpl
bei 4 Ebenen
darüber innenhof
mit 3 geschossen
wohnen/büros
nach unten
rückbaubar

QUART.GARAGE 2
max. 680 stpl
bei 4 Ebenen
darüber
2 geschosse
wohnen/büros
nach unten
rückbaubar



BEISPIEL HOFBEBAUUNG
+ QUARTIERSGARAGEN
GESCHOSSFLÄCHE
ca.98.000 qm
(einschl. Bahnrandbebauung,
Parkhausflächen nicht enthalten)

MD 2022
KONZEPTSTUDIE
BLATT 6 1:2000
01/2022 E. KATH



ZUSAMMENFASSUNG:

Die vorgestellten Konzepte (insbesondere letztere Ansätze BL. 5 u.6) sind entwickelt nach den Grundsätzen der „Morgenstadt-Initiative“ der Fraunhofer Gesellschaft (2012), sowie der aktuellen EU-Initiative „Smart Cities and Communities“ (s.a. Bericht SZ - Immobilienbeilage Nr.1 / Januar 2022). Die Initiativen haben zum Ziel, eine „nachhaltige, inklusive und zukunftsfähige Stadtentwicklung“ zu fördern. In diesem Sinne könnte Dachau vorangehen und eine Modellsiedlung entwickeln. Ein leuchtendes Beispiel für die gesamte Region.

Es steht in Kürze die Entscheidung im Stadtrat an: Soll das Papierviertel von Dachau ein Stadtteil werden, der klimaneutral ist mit ausgeglichenen Temperaturen, einem gesunden Mikroklima vor jeder Haustür? Oder will man dicht an dicht stehende Baukörper in Kauf nehmen, die viel Schatten im Winter und in Verbindung mit einer hohen Bodenversiegelung (insbes. Tiefgaragen) eine starke Aufheizung im Sommer zur Folge hätten?

Entscheidend ist der Wohnwert, der den Bewohnern zur Verfügung gestellt wird!

Aber nicht nur die Qualität der einzelnen Wohnungen, insbesondere die **Qualität des gesamten „Lebensraumes“** für die Menschen mit ihren vielfältigen Bedürfnissen müssen den Ausgangspunkt aller Überlegungen bilden. Das sollte bei Abwägungen im Detail immer im Vordergrund stehen!

Um es auf den Punkt zu bringen: Wollen wir

- Wohnen und arbeiten im Grün oder eng verschachtelt?
- Wohnen mit Ausblick ins Freie oder mit Blick auf die Wand des Nachbarn?
- Wohnen mit viel Bewegungsraum im Freien oder in engen Höfen und Wegen?
- Eine strukturelle Verflechtung in alle Richtungen - direkt oder mit Umwegen?

Ich hoffe, dass mit den hier vorgestellten Argumenten und Darlegungen der Stadt und seinen Bürgern die Entscheidung dieser Fragen erleichtert wird. Bitte lenken Sie den Planungsprozess in eine neue Richtung, sodass er am Ende zu einem hochwertigen, nachhaltigen und außergewöhnlichen Stadtteil führt.

Schon ein neuer Stadtpark bis zur Amper, der aufgrund seiner Größe und Lage diesen Namen auch wirklich verdient, wäre ein hoher Gewinn für alle!

Und natürlich eine Surfwelle!

Dachau, im Januar 2022

Emil Kath