

Am 01.02.2022 wurde in Bauausschuss der Stadt Dachau eine Überarbeitung des bereits vor 15 Jahren entstandenen Entwurfes vorgestellt. Oberbürgermeister, Stadtbaumeister und die mit der Planung Beauftragten haben die Überarbeitung in den höchsten Tönen gelobt. Der Initiativentwurf des Architekturforums wurde dabei auch und sogar lobend erwähnt – jedoch nicht vorgestellt und nicht gewertet. Immerhin hat man sich bedankt, denn man habe Wertvolles daraus entnehmen und umsetzen können, z.B. was einen großen Grünzug betrifft, sowie ökologische Aspekte wie die „Schwammstadt“.

SOWEIT SO GUT? LEIDER NEIN!

Denn es wurde ausschließlich über Vorzüge der amtlichen Planung gesprochen.

Wir hätten es von Planern und Stadtbauamt erwartet, dass aufgrund einer sorgfältigen Analyse den Stadträten und der Öffentlichkeit auch dargelegt wird, welche Problempunkte nach wie vor vorhanden sind. Denn diese sind - das ist jetzt schon voraussehbar - ohne grundlegende Änderungen am Entwurf nicht reparabel. Es zeigt sich gerade nach der Überarbeitung ganz deutlich, dass das „Abstauben und Aufpolieren“ eines ehemals als gut befundenen Entwurfes den heutigen Ansprüchen bei Weitem nicht mehr gerecht wird. Die Folgen werden spätestens sichtbar sein, wenn das Quartier in Betrieb gegangen ist, also vielleicht erst nach zehn Jahren.

WARUM IST DAS SO?

Wir haben für das amtliche Konzept einen Faktencheck durchgeführt und dabei eine Reihe von Problemen festgestellt, die nicht unausgesprochen bleiben dürfen.

Den Damen und Herren im Stadtrat von Dachau und auch der Öffentlichkeit soll damit eine differenzierte Betrachtung und Wertung erleichtert werden.

1.

VOLLSTÄNDIGKEIT UND TIEFE DES ENTWURFES

Der Vorstellung des Vorentwurfes besticht durch sehr schön aufbereitete Pläne und Schaubilder. Auch ein Klimagutachten liegt vor und wurde erläutert. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass die Planung schon sehr ausgereift sei. Die ISARIA führt sogar ins Feld, dass schon an der Ausführungsplanung gearbeitet werde, um sofort nach dem Satzungsbeschluss mit dem Bau beginnen zu können.

Die Machbarkeit des Konzeptes ist aber noch lange nicht bewiesen.

Zum Beispiel ist ein Entwurf ohne umfassendes Stellplatzkonzept bei Weitem nicht ausgereift. Bei einem Stellplatzbedarf von bis zu 2000 Stellplätzen oder mehr wird eine Grundfläche von 52000 bis 60000 qm benötigt. Eine Riesensfläche, die man erst einmal unterbringen muss. In der Sitzung wurde erklärt, dass dieses Thema noch nicht genau untersucht sei. Es liege noch keine Lösung vor. Nach einer pauschalen Aussage sollen die Stellplätze grundsätzlich in Tiefgaragen untergebracht werden. Es ist aber bei einem sorgfältig ausgearbeiteten Entwurf (wie wiederholt betont wurde) kaum zu glauben, dass es ein nachvollziehbares Stellplatzkonzept noch nicht gibt.

Auch die zusätzliche Einbeziehung des Büros Rambol Studio Dreiseitl, eines international anerkannten Planungsbüros für Wassermanagement, kann Zweifel an der Umsetzbarkeit nicht beseitigen, denn mit einer Standardpräsentation von speziellen Projekten aus aller Welt ist den realen Bedingungen des Ortes kaum gedient.

Auch ist es noch nicht untermauert, ob das Vorzeigeprojekt Surfelle (das für Dachau eine schöne Bereicherung wäre), in der Praxis wassertechnisch realisierbar ist. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es lediglich ein hilfreiches Werbeargument – aber nicht nur für die im Stadtrat vorgestellte Planung. Gleiches gilt für den geplanten Bachlauf vom Mühlbach zur Amper.

2.

STRUKTURELLE EINBINDUNG – VON DER ALTSTADT BIS ZUR AMPER

Es wäre so wichtig, durch klare, verständliche und durch großzügige Raumbildungen Orientierung unterstützende Leitlinien zu schaffen, die gleichwertig in alle Richtungen führen. Beim vorliegenden Entwurf muss erst das Mühlenforum lang durchschritten werden, dann muss man den Block des westlichen Wohngebietes umrunden, bis man über den schmalen Grünzug die Amper erreicht. Oder man sucht sich mühsam den Weg durch das enge, räumlich und baulich belanglose Wohngebiet.

Warum nicht eine wirklich schlüssige Wegeföhrung von der Altstadt ohne Umwege und mit eindeutiger Orientierbarkeit durch den Grünzug bis zur Amper?

3.

KLIMANEUTRALITÄT UND NACHHALTIGKEIT

Die „Schwammstadt“, eines der fundamentalen Ziele im modernen Städtebau, wurde am Beispiel der Amtsplanung besonders hervorgehoben und am längsten in den Gremien diskutiert. Man versteht darunter in erster Linie eine Siedlung mit großen offenen Bodenflächen, auf denen das Regenwasser ungehindert bis zur Grundwasserebene versickern kann. Nur diese Böden speichern, insbesondere in Bezug auf Dürreperioden, genügend Feuchtigkeit - und sorgen durch Verdunstung für Abkühlung. Im Zusammenklang mit Großbäumen, die nur dort gut verwurzeln und gedeihen können, und mit weiterer intensiver Begrünung kann so ein Stadtklima entstehen, das für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner aus heutiger Sicht unabdingbar geworden ist.

Diese Eigenschaften kann man beim amtlichen Konzept jedoch nur innerhalb des Grünzugs finden und dort aufgrund der intensiven Nutzung in den schmalen Bereichen jedoch nur eingeschränkt. Das westlich anschließende Wohn- und Mischgebiet wird schlimmstenfalls vollständig durch Tiefgaragen unterhöhlt werden, es sei denn, man greift auf unbeliebte Duplexgaragen oder mehrgeschossige Tiefgaragen zurück.

Eine einfache Rechnung:

Das Bruttobauland dieses Abschnitts beträgt geschätzt 38000 qm. Das Nettobauland ca. 30000 qm. Abzüglich der Gebäudegrundflächen verbleiben ca. 20000 qm Freiflächen. Selbst wenn man für dieses Geviert nur 700 Stellplätze veranschlagt, benötigt man dafür 20000 qm, also das gesamte Nettobauland.

Für die notwendige Versickerung auf eigenen Grund, z.B. mittels Rigolen, fehlen vermutlich ausreichende Flächen.

Auch mit intensiver Dachbegrünung und 80 cm Erddeckung bei Tiefgaragen ist dieses grundlegende Defizit nicht ausgleichbar.

Hinzu kommt ein Zielkonflikt: wenn alle Dächer begrünt werden müssen, bleibt darauf wenig Raum für Solaranlagen.

4.

GRUNDWASSERMANAGEMENT

Hier ist zu berücksichtigen, dass Tiefgaragen den natürlichen Grundwasserstrom nicht behindern dürfen. Ein Nachweis dürfte bei dieser Größenordnung von Tiefgaragen nicht so leicht zu führen sein. Zumindest nicht ohne größeren Aufwand. Suboptimal.

Das alles ist das Gegenteil von dem, was einem heutigen Standard entspricht.

Es ist nicht klimaneutral. Nicht nachhaltig. Nicht gesund. Aber aufwändig (reparaturanfällige Lüftungsanlagen und Abdichtungen) und deshalb sehr teuer.

Diese Probleme würden mittels Gemeinschaftshochgaragen gar nicht erst entstehen.

Nicht umsonst wählen in jüngster Zeit immer mehr Kommunen dieses Modell.

5.

BAUSTRUKTUR UND WOHNWERT

Um den Grünzug zu erweitern und in diesem Zuge kein Baurecht opfern zu müssen, wurden die westlichen Gevierte verdichtet, das heißt zusammengeschoben. Gerade südlich entstehen dabei sehr enge Gebäudeabstände von ca. 10 m.

Beim Diamaltgelände in Allach sind ähnliche Reihungen unangenehm aufgefallen. Auch Stadträten. In Allach sind die Abstände aber noch deutlich größer!

Und hat nicht der Stadtrat kürzlich beschlossen, dass man die Verkürzung der Abstandsflächen (nach der letzten Novelle der BayBO) für Dachau nicht anwenden wird? Man hat erkannt, dass das den Bewohnern nicht zuzumuten ist. Hier in 10 Metern Abstand geschichtete Bauzeilen, durch vier Geschosse (12 bis 13 m hoch) verschattet - mit Blick auf eine Hauswand oder auf den Esstisch des Gegenübers?

Kommen hier die Sozialwohnungen hin? Wohnwert unterster Standard, für teures Geld. Wem soll das dienen?

Hingegen sind massive 5 bis 6 geschossige Wohnblöcke an der Amper in dieser Lage deplatziert - insbesondere, wenn mit dem Begriff „Flussaue“ geworben wird. Ein wertvoller potentieller öffentlicher Erholungsraum wird somit zur Kulisse für Luxuswohngen. Das kann doch nicht im öffentlichen Interesse sein?

6.

GRÜNZUG

Der Grünzug ist größer geworden, indem private Grünflächen verringert wurden. Insbesondere muss dafür eine weitere Verengung der Wohnviertel im Süden in Kauf genommen werden. Das Eine schädigt das Andere. Das ist schade. Der Grünzug beginnt sehr eng an der Amper, weitet sich zur Ostenstraße etwas auf und erreicht erst im nördlichen Bereich eine gewisse Flächigkeit. Die leichte Ausbauchung Richtung Freisinger Straße ist positiv.

Vom Mühlenforum bis zur Amper wird dieser Grünzug schmaler bis sehr schmal. Die (wie mit Scheuklappen) geschlossene bis eng geschichtete, hart am Rand stehende 4- bis 8- geschossige Bebauung verstärkt diesen Eindruck.

Einer urbanen innerstädtischen Bebauung, in der entsprechende Nutzungen angesiedelt sind, wäre das eher angemessen, nicht aber einem Grünzug oder gar einem Stadtpark.

Die beeindruckenden Schaubilder zeigen eine andere Welt. Es sind Beispiele, z.T. aus Übersee, die eine parkartige Weite suggerieren, die es im Entwurf nicht gibt. Haben die Bürger und Bürgerinnen nicht einen Anspruch darauf, richtig informiert zu werden?

Der öffentliche Uferstreifen an der Amper erreicht nicht einmal die von der Stadt geforderten 50 m, denn die Vorgärten der Punkthäuser sind darin enthalten.

Die Machbarkeit der Öffnung des Amperufers müsste noch belegt werden.

Der schmale Uferstreifen ist zwar besser als nichts, aber kein großer Gewinn für Dachau. Sehr wohl für den Bauräger.

7.

VERZÄHNUNG GRÜNZUG / BAUGEBIETE

4- geschossige Bauzeilen, hintereinander gestapelt mit 10 m Zwischenraum bilden, aus der Perspektive betrachtet, eine nahezu geschlossene Front zum Grünzug.

Diese Freiräume sind zu eng für Baumpflanzungen.

Von Verzahnung mit dem Grünzug keine Spur! Auch hier führt die Grafik leider in die Irre.

Unser Vorschlag an die Stadt:

Streichen Sie zumindest nördlich und südlich der Ostenstraße jeweils eine Gebäudezeile, dann verflechten sich die öffentlichen und privaten Grünräume auch in der Realität.

Nutzen Sie dazu Ihre Planungshoheit!

Auf der östlichen Seite des Grünzugs ist eine Verzahnung nur sehr schwach ausgebildet.

8.

ERSCHLIESSUNG

Richtig ist die Erschließung des östlichen Gewerbegürtels von der Bahnparallele bzw. der Ostenstraße. Hier gilt der Grundsatz „Lärm zu Lärm“.

Unverständlich ist es hingegen, die westlichen Baugevierte mittels kurzer, aber konventioneller Stichstraßen aufwändig zu erschließen. Warum nicht verkehrsberuhigt? Man braucht keine Hochbordprofile. Warum dieser Rückschritt?

Der damalige Stadtbaumeister, Professor Gerhard Weber, hat bereits Ende der 70er Jahre in Dachau Süd konventionelle Siedlungsstraßen umgebaut, verkehrsberuhigt und mit Großbäumen bepflanzt. Er war wahrlich innovativ und die Anwohner haben es ihm gedankt. Heute wird das vielerorts gemacht, nur nicht an dieser Stelle in Dachau.

Warum nicht den Fahrverkehr, der z.T. als Suchverkehr die Siedlung zusätzlich belastet, bereits an den Rändern abfangen? Das wäre umweltschonend und weniger unfallträchtig. Lärm-, Staub- und Lichtemissionen im Innern würden erst gar nicht entstehen.

9.

SICHERHEITSPROBLEM OSTENSTRASSE

Die Querung des Grünzuges liegt direkt nach der Kurve, die von der Bahnparallele in die Ostenstraße (künftig Staatsstraße) führt. Das ist ein erhebliches Sicherheitsproblem, nicht nur für Fußgänger, sondern auch für Autofahrer. Denn aufgrund der Unübersichtlichkeit an dieser Stelle könnte es auch zu Auffahrunfällen kommen. Auch Verkehrsampeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Warnhinweise schützen hiervon nicht. Hinzu kommt, dass auf diesem kurzen Abschnitt der Ostenstraße 2 Fußgängerquerungen erforderlich sind.

Die beste präventive Maßnahme ist eine Verschiebung des Grünzuges nach Westen.

10.

IMMISSIONSPROBLEM OSTENSTRASSE

Die Stadt legt erklärmaßen großen Wert auf eine weitgehende Minderung dieses Problems. Besser und möglich (aber teuer) wäre eine Vermeidung der Immissionen ins Baugebiet, z.B. mittels Überbrückung dieser Hauptverkehrsstraße.

Die Gebäudeabstände am Grünzug betragen beim Amtsentwurf ca. 40 m. Auch die beiden Erschließungsstraßen der Wohngebiete benötigen bauliche Öffnungen von jeweils ca. 15 Meter. Das sind Schwachstellen, die in der Summe ca. 55 m betragen. Der Gebäudeversatz am Übergang führt zu Reflexionen, die nach physikalischer Gesetzmäßigkeit das Lärmproblem noch verstärken.

Hier sei der Hinweis gestattet, dass das Konzept des Architekturforums (Öffnung am Grünzug 55 bis 60 m) diesbezüglich auf härteste Kritik gestoßen ist. Warum nicht hier?

11.

ABRIEGELUNG DES MÜHLENFORUMS NACH SÜDEN

Grundsätzlich kann man dazu geteilter Meinung sein. Die Befürworter wollen eine geschlossene Platzwirkung und die vermehrte Ansiedelung von Läden und Dienstleistungen. Allerdings wird das zu Lasten von Altstadt und unterer Stadt gehen.

Die Frage ist, funktioniert das Mühlenforum als lebendiger Stadtplatz, wenn die Südseite des Platzes durch geschlossene, abweisende Rückseiten von Wohnblocks geprägt wird.

Beim Entwurf Trojan + Trojan/ Lohrer.Hochrein war das wesentlich besser gelöst!

12.

NUTZUNGSVERTEILUNG

Bedarf, Intensität und Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen obliegen der Planungshoheit der Stadt. Dazu sollte das Ziel, möglichst gleichwertige Lebensbedingungen im Stadtteil nicht aus den Augen verloren werden.

Zumindest was das Wohnen betrifft, ist das beim vorliegenden Plan nicht erfüllt.

Eine Pflegeeinrichtung, die 8- geschossig in einer so unattraktiven und immissionsbelasteten Lage platziert wird? Ist das nicht zynisch?

Auch die Standorte der Kinderbetreuungseinrichtungen sind nicht optimal.

13.

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

Bezogen auf das Nettobauland entsteht für den östlichen und südlichen Planbereich eine Geschoßflächenzahl von annähernd 2.0 GFZ und mehr. Das ist grenzwertig, und es wäre in vielerlei Hinsicht besser (Verkehrsaufkommen, Stellplätze, Wohn- und Erholungswert, Gestaltung usw.), diese enorme Dichte angemessen zu reduzieren.

Ein Vergleich:

In Unterschleißheim ist derzeit eine verdichtete innovative Mustersiedlung in Planung, von der die Dachauer SZ am 04.02.2022 berichtet hat. Dort wurde die vom Entwickler gewünschte Geschoßflächenzahl von 1,33 GFZ auf 1,23 GFZ zurückgeschraubt, um sich dem Wert von 1,2 in der Nachbarschaft anzunähern. Übrigens werden dort hohe Punkthäuser als durchaus zeitgemäß angesehen – im Gegensatz zum Dachauer Stadtbauamt. Und auch dort gibt es einen Park, wenn auch in ganz anderer Form.

Ein Blick über den Zaun würde sich vielleicht lohnen.

14.

GRÜNFLÄCHENANTEIL

Herr Oberbürgermeister Hartmann berichtete, dass der Anteil der öffentlichen Grünflächen gegenüber der Planung vom Januar 2020 um 6500 qm erhöht wurde und dass damit eine Größenordnung erreicht wäre, die dem Konzept des Architekturforum mit einem großen Stadtpark annähernd gleichwertig sei. Auf dem Stand der dem Architekturforum zur Verfügung stehenden Unterlagen kommt man jedoch zu einem anderen Ergebnis. Demnach ist die Fläche des vom Architekturforum vorgeschlagenen Stadtparks wesentlich größer und sie läge vor allem an der richtigen Stelle. Die enorme Differenz aufzuklären, ist uns bisher nicht möglich, da die Stadtverwaltung uns eine Einsicht in Ihre Berechnungsgrundlagen nicht gewährt.

Die Darstellung der Stadt wurde in den Medien veröffentlicht und das wesentliche Argument des großen Grünraums, das für das Konzept des Architekturforums spricht, würde damit hinfällig. Warum gibt man uns nicht die Möglichkeit einer objektiven Gegenüberstellung der Ermittlungen der Grünflächen?

15.

FAZIT

Augen zu und durch!

Wir haben den Eindruck, dass es jetzt vor allem schnell gehen soll. Man will sich keine Zeit mehr nehmen, neu nachzudenken, um möglichst Optimales zu erreichen.

Dass es sich beim bereits gebilligten Entwurf nach wie vor um eine unzeitgemäße Planung handelt, zeigen die Probleme, auf die dieser Faktencheck hinweist.

Die Hauptargumente, dass man ein Update von Seiten der Stadt nicht mehr in Betracht ziehen will, sind Zeitverzögerung und der Aufwand, die man vermeiden möchte.

Das wird aber überschätzt. Nach unserer Einschätzung kann es sich maximal um ein Jahr Zeitverlust handeln, denn viele Erkenntnisse, die bereits erarbeitet wurden, gelten nach wie vor.

Gibt es in Dachau, angesichts dieses Jahrhundertprojekts, keinen höheren Anspruch und keinen Mut, diesen auch durchzusetzen?

Dachau, den 16.02.2022

Architekturforum Dachau e.V.

Der Vorstand
Gunda Reuter, 2. Vorsitzende
Dipl.Ing. Landschaftsarchitektin
Stadtplanerin

Emil Kath
Dipl. Ing. Architekt
Stadtplaner
Regierungsbaumeister