

Stadt Dachau / Online-Veranstaltung vom 12.04.2021
„Vorstellung der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs
Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau“
Dokumentation von Fragen & Antworten aus dem Chat

Mehr als 150 Teilnehmer*innen haben bei der Online-Veranstaltung am 12.04.2021 (18 – 20:40 Uhr) rund 70 Fragen/Kommentare abgegeben. Die Chatfunktion war ab Vorstellung der Wettbewerbsarbeiten freigeschaltet (Mikrofon und Webcam deaktiviert).

Die meisten der, von der Moderation thematisch zusammengefassten Fragen bzw. Kommentare, wurden von den Vertreter*innen des Preisgerichts (Oberbürgermeister Florian Hartmann, Moritz Reinhold Stadtbaumeister Stadt Dachau, Ariane Jungwirth Leiterin Abteilung Stadtplanung Stadt Dachau, Mareike Schoppe und Ralf Hoinkis Deutsche Bahn AG) während der Online-Veranstaltung beantwortet, insbesondere anhand der Erläuterungen zu den Empfehlungen der Jury, zum weiteren Vorgehen und zu den „Überarbeitungshinweisen“ für den Siegerentwurf des Büros ASTOC Architects und Planners GmbH, Köln (siehe unten).

Informationen zum weiteren Vorgehen

Im Nachgang der Jurysitzung vom 30.11.2020 wurde das Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs in intensiven Gesprächen zwischen der Stadt Dachau und den Vertreter*innen der Deutschen Bahn AG diskutiert. Hierbei wurde deutlich, dass eine Überarbeitung und Weiterentwicklung des Siegerentwurfs notwendig ist. Im Ferienausschuss des Dachauer Stadtrats vom 17.03.2021 wurde das weitere Vorgehen sowie die wesentlichen „**Überarbeitungshinweise**“, die das Büro ASTOC (1. Preisträger) berücksichtigen soll, beschlossen. Diese sind im folgenden **Übersichtsplan mit Kurzbeschreibung zu 14 Punkten** dargestellt.

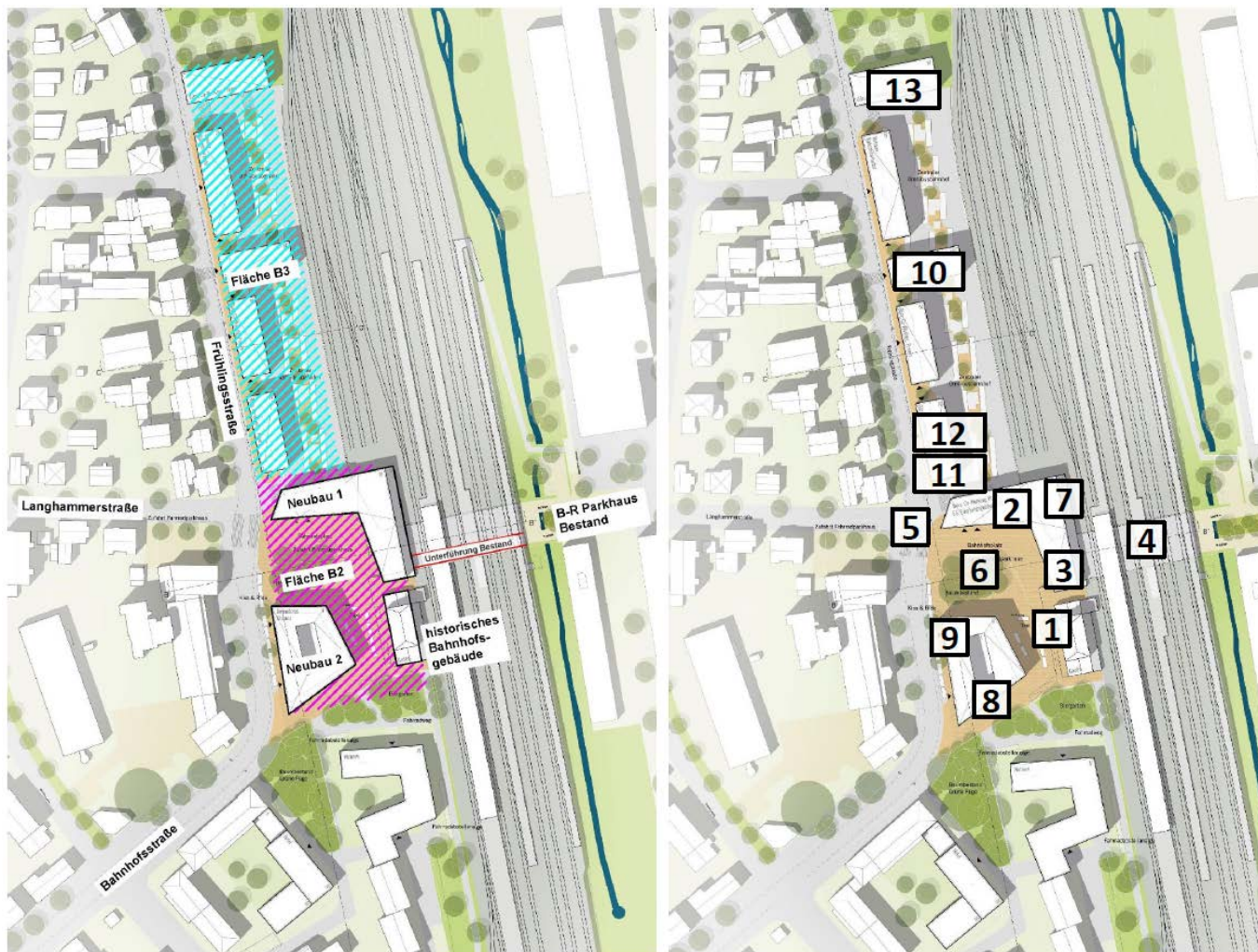
So soll es jetzt weitergehen:

- Weiterentwicklung des Siegerentwurfs Büro ASTOC gemäß der 14 „Überarbeitungshinweise“ in enger Abstimmung mit Stadt Dachau und Deutscher Bahn AG,
- Vorstellung und Diskussion in gemeinsamer öffentlicher Sitzung des Bau- und Planungsausschusses mit dem Umwelt- und Verkehrsausschuss, ggf. ergänzende Beschlüsse und nochmalige Überarbeitung,
- Vorstellung dieses Entwurfs in einer weiteren Bürgerbeteiligung, ggf. Aufnahme von Anregungen,
- Ergebnis wird dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt, ggf. abschließende Änderungen und Fertigstellung des städtebaulichen Entwurfsplans, mit dem dann in das Bebauungsplanverfahren unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gestartet wird.

Im Folgenden sind die **Fragen/ Kommentare und Antworten**, nach den **Themenblöcken A bis E** sortiert und gebündelt, kurz zusammengefasst, stichpunktartig dargestellt. Die Fragen, die während der Online-Veranstaltung nicht behandelt werden konnten, sind in dieser Zusammenfassung einbezogen.

Die **Online-Veranstaltung vom 12.04.2021** wurde aufgezeichnet, den **Mitschnitt** können Sie unter <https://www.youtube.com/watch?v=iJ9Sw1sJWek> aufrufen.

„Überarbeitungshinweise“ zum Siegerentwurf des Büros ASTOC (1. Preisträger)



Übersichtsplan mit Nummern:

„Überarbeitungshinweise“ zum Siegerentwurf des Büros ASTOC Architects and Planners GmbH, Köln

Kurzbeschreibung der Nummern im Übersichtsplan „Überarbeitungshinweise“ zum Siegerentwurf des Büros ASTOC Architects and Planners GmbH, Köln

1. Ausformulierung des Gebäudesockels und Detaillierung des Höhenversprungs (Umbau/ Rückbau) im Bereich des bestehenden historischen Bahnhofsgebäudes. Erarbeitung von Entwurfsvorschlägen, die zeigen wie der Sockel und der davor gelegene Platz gestaltet und nachhaltig beispielbar gemacht werden kann.
2. Die Weiterentwicklung (Positionierung und Neuorganisation) des Neubau 1 („L-Gebäude“) muss geprüft werden, die Bauflucht Langhammerstraße ist aufzunehmen.“
3. Der Abstand zwischen „L-Gebäude“ (Neubau 1) und dem historischen Bahnhofsgebäude soll überprüft werden.
4. Die vorgeschlagene Verbreiterung der Fußgängerunterführung ist nicht realisierbar.
5. Verlauf der bestehenden Unterführung „Frühlingsstraße“ als reine Radunterführung nutzen. Zufahrt des Fahrradparkhauses sowohl über die bestehende Unterführung „Frühlingsstraße“ als auch Zufahrt/ Zuwegung für den Radverkehr von Norden und Südwesten.
6. Das geplante Fahrradparkhaus sollte in eine entsprechende Freiflächengestaltung integriert werden.
7. Schaffung einer zusätzlichen, separaten Fahrradunterführung in Richtung Osten, nördlich der bestehenden Fußgängerunterführung.
8. Der Neubau 2 am Bahnhofplatz sollte die Bauflucht der Bahnhofstraße aufnehmen, um den Blick auf das historische Bahnhofsgebäude zu optimieren.
9. Entlang der Westseite des Neubau 2 ist zu prüfen, ob eine Aufweitung möglich ist.
10. Abrücken der Bebauung von der Frühlingsstraße. Anordnung entlang der Gleise möglich.
11. Die südliche Zufahrt zum ZOB sollte weiter nach Norden verschoben werden.
12. Allgemeine Verbreiterung der ZOB-Zufahrten im Süden und im Norden.
13. Berücksichtigung einer Tiefgarage mit einer Zufahrt im Norden der Fläche B3 (Bereich ZOB).

Prüfauftrag aus dem Ferienausschuss vom 17.03.2021, nicht im Übersichtsplan dargestellt:

14. Um die Wege zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen zu verkürzen, ist zu prüfen, ob der ZOB zweiteilig - z.B. Regionalbusse im nördlichen Teil (B3), Stadtbusse südlich (B2) angeordnet - oder wahlweise insgesamt mehr nach Süden verschoben werden kann .

Zusammenfassung der Fragen & Antworten – nach Themenblöcken A bis E bei der Online-Veranstaltung vom 12.04.2021

Themenblock A:

„Überarbeitung Siegerentwurf, Kombination 1. und 2. Preis, weiteres Vorgehen, Bürgerbeteiligung...“

➤ „Kombination 1. und 2. Preis...“

Fragen aus dem Chat

„...Warum könnten nicht der 1. und der 2. Preis in eine Überarbeitung gehen? Gerade wenn beide so gute Aspekte haben?...“

„...Gibt es die Möglichkeit den nördlichen Teil des 2. Preises mit dem südlichen Teil des 1. Preises zu kombinieren?...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Da auch der Siegerentwurf nicht in allen Punkten überzeugen konnte, sind Überarbeitungen nötig. Aus Urheberrechtsgründen ist jedoch die Kombination der Ideen mehrerer Preisträger schwierig bzw. nicht zulässig. In der Jurysitzung vom 30.11.2020, ergänzt durch den Ferienausschuss des Dachauer Stadtrats vom 17.03.2021 wurden 14 „Überarbeitungshinweise“ formuliert, mit denen der 1.Preisträger seinen Entwurf jetzt weiterentwickeln muss (vgl. Übersichtsplan und Themenblöcke B – E).

➤ „Weiteres Vorgehen, Bürgerbeteiligung...“

Fragen aus dem Chat

„...Gibt es bereits einen Zeitplan? Baubeginn? Dauer der Bauarbeiten? ...“

„...Wie ist die weitergehende Bürgerbeteiligung geplant? ...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

- Weiterentwicklung des Siegerentwurfs Büro ASTOC gemäß der 14 „Überarbeitungshinweise“ in enger Abstimmung mit Stadt Dachau und Deutscher Bahn AG,
- Vorstellung und Diskussion in gemeinsamer öffentlicher Sitzung des Bau- und Planungsausschusses mit dem Umwelt- und Verkehrsausschuss, ggf. nochmalige Überarbeitung,
- Vorstellung dieses Entwurfs in einer weiteren Bürgerbeteiligung, ggf. Aufnahme von Anregungen,
- Ergebnis wird dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt, ggf. abschließende Änderungen und Fertigstellung des Plans, mit dem dann in das Bebauungsplanverfahren unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gestartet wird.

Frage wurde während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

„...Könnte man sich auch das Modell des "Bürgergutachtens" vorstellen?...“

Antwort:

Dies ist eine Idee, die zu diskutieren wäre. Das Modell des "Bürgergutachten" wurde bisher noch nicht bei der Stadt Dachau angewendet.

Themenblock B:

„Städtebaulicher Entwurf – Maßstäblichkeit, Stadtgestalt, Einfügen in die Umgebung, Höhe, Dichte, Kubatur, Geschossflächen, Materialität der Bebauung, ...“

➤ **„Maßstäblichkeit, Einfügen in die Umgebung, Höhe, Dichte, Kubatur, Geschossflächen,...“**

Frage aus dem Chat

„...Ich habe jetzt mehrfach gehört "Das passt nicht zu Dachau" und das meint "ist zu groß". In welcher Weise soll berücksichtigt werden, dass Dachau die Boomtown geworden ist. Möchte man nicht vielleicht einen städtischen Bahnhof für eine wachsende Stadt bauen??? (...) Hat man da bedacht, DASS Dachau weiterwachsen wird??...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Die Wettbewerbsaufgabe war schwierig, auf dem 3,7 ha großen Planungsareal, insbesondere mit der sehr schmalen Fläche an der Frühlingsstraße (Fläche B3) waren viele, teilweise konkurrierende Anforderungen „unter einen Hut“ zu bringen: u.a. eine funktionierende „Mobilitätsdrehscheibe“, ein attraktiver Bahnhofsvorplatz (Fläche B2) mit hoher Aufenthaltsqualität, ein Busbahnhof (ZOB) für 26 Busse sowie jeweils 8.000 - 12.000 qm Bruttogeschossfläche für verschiedenste Nutzungen auf den beiden Flächen B2 und B3 – und dabei sollte die „Maßstäblichkeit“ gewahrt werden, die neue Bebauung sollte sich in die Umgebung einfügen und zu Dachau passen – was im Übrigen auch eine Forderung aus der Bürgerbeteiligung 2017 war.

Die meisten Entwürfe haben sogenannte „Großstrukturen“ vorgeschlagen, um die geforderten Bruttogeschossflächen (bei B2 und B3) zu erreichen. Der 1. Preisträger, das Kölner Büro ASTOC Architects and Planners GmbH, hat dagegen die geforderten Bruttogeschossflächen ignoriert, ist jeweils unter 8.000 qm Geschossfläche (pro Fläche B2 und B3) geblieben und hat mit moderateren Höhen und Kubaturen gearbeitet.

Die Jury befand, dass der Siegerentwurf des Büros ASTOC den Anforderungen insgesamt am besten gerecht wurde, wenn auch an 14 Punkten noch Nacharbeitungsbedarf besteht (siehe oben Übersichtsplan „Überarbeitungshinweise zum Siegerentwurf“ und unter Themenblöcke B - E). Die nicht erreichten Bruttogeschossflächen waren kein Ausschlusskriterium.

In der Jurysitzung hat eine Abwägung zwischen Anforderungen der Stadt Dachau (ZOB, attraktiver Bahnhofsvorplatz, zukunftsfähige „Mobilitätsdrehscheibe“) und der DB AG als Eigentümerin der Flächen B2 und B3 (u.a. Immobilienvermarktung) stattgefunden, wobei für die Einschätzung der Vermarktungschancen des Standortkonzepts neben der Quantität auch die Qualität eine große Rolle spielte. Allerdings werden Stadt und Bahn bei der Überarbeitung des Siegerentwurfs und im anschließenden Planungsverfahren die Frage der zu realisierenden Bruttogeschossflächen noch weiter konkret verhandeln.

Themenblock B:

➤ „**Neue Bebauung östliche Frühlingsstraße im Bereich Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)...**“

Frage aus dem Chat

„...Besteht beim 1. Preis nicht die Gefahr, dass durch die dichte Riegelbebauung die Frühlingsstraße zu einer Art Straßenschlucht wird?...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Die Jury befand, dass die Frühlingsstraße den Charakter einer Stadtstraße erhalten kann und in diesem Sinne die Randbebauung an der östlichen Seite entlang des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) verträglich ist.

Allerdings muss der **Siegerentwurf noch den „Überarbeitungshinweis/Punkt 10“** bearbeiten:
„Abrücken der Bebauung von der Frühlingsstraße. Anordnung entlang der Gleise möglich.“

Anmerkung wurde während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

„...Kritische Anmerkung zum „Überarbeitungshinweis/Punkt 10“: Die feinsträumliche Strukturierung der Gebäude entlang der Frühlingsstraße wurde in der Jury im Wettbewerbsverfahren positiv gesehen. Die Verlegung der Gebäude auf die Ostseite weiten den Raum in der Frühlingsstraße zu einem Platz auf, der dem eigentlichen Bahnhofplatz in seiner Größe unnötig Konkurrenz macht...“

Antwort:

Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

➤ „**Bahnhofsvorplatz - Gebäude versperrt Blick auf den historischen Bahnhof..**“

Fragen aus dem Chat

„...ist es nicht riskant, den zentralen Platz vor dem Bahnhof mit einem Gebäude zu belegen (wie im Siegerentwurf geplant)? Die gesamte städtebauliche Situation steht und fällt auf Jahrzehnte mit der Gestaltung dieses Gebäudes...“

„...Kann man das zentrale Gebäude ausbilden machen, mehr Marktstände, um das Bahnhofsgebäude nicht zu verbergen?...“

„...Der Reisende/Ankommende verlässt also das historische Bahnhofsgebäude und blickt zuerst nicht mehr auf einen großzügigen Platz, sondern auf ein Seniorenheim mit Cafe und Freifläche auf der Nordseite?...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Zu dem, auf dem Bahnhofplatz, gegenüber dem historischen Bahnhofsgebäude vorgeschlagenen neuen zentralen Gebäude, soll der **1. Preisträger seinen Entwurf noch in folgenden Punkten 8, 9 überarbeiten:**

8. „Der Neubau 2 am Bahnhofplatz sollte die Bauflucht der Bahnhofstraße aufnehmen, um den Blick auf das historische Bahnhofsgebäude zu optimieren.“

9. „Entlang der Westseite des Neubau 2 ist zu prüfen, ob eine Aufweitung möglich ist.“

Frage wurde während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

„...Warum nutzt man nicht den zentralen Punkt des Bahnhofs, um dort zumindest EIN Punkthaus zu platzieren, das entsprechend in die Höhe geht, ohne zu solitär zu wirken?...“

Antwort:

Diese Frage wird zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag ist ein Entwurfsansatz, der zu diskutieren ist. Der Jury war es in Ihrer Bewertung wichtig, dass das bestehende Bahnhofsgebäude zukünftig entsprechend in "Szene" gesetzt wird. Letztlich war die Jury auch der Meinung, dass sich die Gebäudehöhen in die bestehende Gebäudestruktur einfügen sollte.

Themenblock B:

➤ **„Materialität der Gebäude ...“**

Frage aus dem Chat

„...wie werden die Gebäude gestaltet - Beton? Holz? Glas?...“

Antwort der anwesenden Jury-Mitglieder

Diese Frage war nicht Gegenstand des städtebaulichen Ideenwettbewerbs und es wird auch noch dauern, bis die Gestaltung und Materialität der Gebäude relevant wird. Aber im Zeichen von Klimawandel, Ökologie, Ressourcenschonung, usw. kann man davon ausgehen, dass bis dahin „nachhaltiges Bauen“ angesagt ist, was Konstruktion, Fassadengestaltung, Baustoffe, Haustechnik, etc. anbelangt (Beispiel Holzhäuser, es gibt mittlerweile viele gute Vorbilder, auch bei höheren Gebäuden).

Themenblock C:

„Erhalt des historischen Bahnhofsgebäudes, Bahnhofsvorplatz, Umgang mit Grün und Bäumen, neue Nutzungen...“

➤ **„Erhalt des historischen Bahnhofsgebäudes – Gestaltung Bahnhofsvorplatz...“**

Frage aus dem Chat

„...Wieso bleibt das Empfangsgebäude erhalten? Durch einen Abriss, würde man doch den Busbahnhof nicht verlegen müssen? Auch wirkt das alte Empfangsgebäude wie ein Fremdkörper. Ist da zumindest eine Sanierung des Tunnels zu den Bahnsteigen geplant? Immerhin kommen jährlich Stand 2019 2 Mio. Besucher. Somit ist es auch ein Prestige Projekt, was nicht für Jahrzehnte, sondern für Jahrhunderte bestehen bleibt...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Diese Frage wurde von der Jury jeweils spezifisch am städtebaulichen Entwurfskonzept beurteilt. Hier hat der Siegerentwurf einen überzeugenden Vorschlag gemacht, das historische Bahnhofsgebäude zu erhalten, was übrigens auch dem mehrheitlichen Wunsch aus der Bürgerbeteiligung 2017 entspricht. Und weil das Gebäude nach heutigem Standard nicht mehr als Bahnhofs -Empfangshalle geeignet ist, sind dort neue kulturelle, soziale Nutzungen mit Veranstaltungsräumen, eventuell auch Gastronomie geplant, die eine Verbindung zu diesem zentralen Ort des Ankommens, Abfahrens, von Information und Austausch herstellen – als „Bürgerbahnhof“, Anziehungspunkt, Ort der Begegnung...

Zum Thema „Historisches Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz“ gibt es für den **Siegerentwurf noch die „Überarbeitungshinweise/Punkte 1, 2, 3“:**

1. „Ausformulierung des Gebäudesockels und Detaillierung des Höhenversprungs (Umbau/ Rückbau) im Bereich des bestehenden historischen Bahnhofsgebäudes. Erarbeitung von Entwurfsvorschlägen, die zeigen wie der Sockel und der davor gelegene Platz gestaltet und nachhaltig beispielbar gemacht werden kann.“
2. „Die Weiterentwicklung (Positionierung und Neuorganisation) des Neubau 1 („L-Gebäude“) muss geprüft werden, die Bauflucht Langhammerstraße ist aufzunehmen.“
3. „Der Abstand zwischen „L-Gebäude“ (Neubau 1) und dem historischen Bahnhofsgebäude soll überprüft werden.“

➤ **„Umgang mit Grün, Bäumen...“**

Frage aus dem Chat

„...Der Siegerentwurf weist lt. Aussage des Referenten eine hohe Versiegelung aus. Die Baumreihe an der Frühlingsstraße fällt offenbar auch der Bebauung zum Opfer...“

Antwort:

Hierbei handelt es sich evtl. um ein Missverständnis. Im Siegerentwurf sind sowohl entlang der Frühlingsstraße als auch auf der ZOB-Fläche Bäume vorgesehen.

➤ **„Neue Nutzungen...“**

Fragen aus dem Chat

*„...Gibt es schon Überlegungen zum Anteil Wohnungen / Büroflächen / Geschäften / Gastronomie?...“
„...Ist für das Gebäude zentral auf dem Bahnhofsplatz eine mehr öffentliche Nutzung möglich, z.B. Kino?“*

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

In der Wettbewerbsaufgabe ist ein, zum Bahnhofs-Standort passender Mix aus Nutzungen angedacht, der im Laufe des Entwurfsprozesses abhängig vom Gesamtkonzept konkretisiert und weiterentwickelt wird. Es wird keine „Shoppingmall“ geben, denn - um möglichst keinen zusätzlichen Autoverkehr anzuziehen - liegt der Focus vielmehr auf Reisendenbedarf und sogenannten Bahn affinen Nutzungen, wie kleinteiligen Geschäften, Gastronomie, Dienstleistung, Hotel, etc. bis hin zu Packstation, öffentlichem WC (auch ein Wunsch aus der Bürgerbeteiligung 2017) und Touristen-Infozentrum. Darüber hinaus sollen Wohnungen für Bahnmitarbeiter, Studenten- und Seniorenwohnungen sowie Räume etwa für Büros und Co-working angeboten werden. Für ein Kino - allerdings auf der Ostseite der Bahn - gab es Ideen und auch bereits erste Planungsüberlegungen, u.a. auch in Kombination mit einem Parkhaus (600 Stellplätze), da ist man noch in der „Findungsphase“.

Fragen wurden während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

*„...Wie wäre es mit New Yorker, CA, Kino, Footlocker? ...“
„...Überlegt die Stadt eine Rathaus-Erweiterung/Anmietung in den neuen Gebäuden? Dürfte ökologischer und sinnvoller sein wie eine Renovierung eines denkmalgeschützten Hotels in der Altstadt...“*

Antwort:

Konkrete Nutzungen in Form bestimmter Ladengeschäfte sind noch unklar. Die Vorschläge werden in die Ideensammlung mitaufgenommen. Überlegungen zum Rathaus sind derzeit nicht angedacht

Themenblock D:

„Städtebaulicher Entwurf neuer Busbahnhof (ZOB), weite Wege zwischen Bus und Bahn...“

Fragen aus dem Chat

„...Bei allen Lösungen ergibt sich für den Busbahnhof ein langer "Schlauch". Ist es nicht möglich, den Bereich zu verbreitern durch Kauf von den "zwei angrenzenden Gleisen" der DB?...“

„...Warum ist der Busbahnhof so lang? Aus meiner Sicht ist der Weg zur Bahn vom Bus zu lang. Im Gegensatz zu heute ist der Fußweg fast eine Haltestelle lang. Der nördlichste Stellplatz Bus ist fast schon an der Haltestelle Frühlingsstraße. Ich finde da die 2-Ebenenlösung am Vorplatz - oben Fußgänger und unten Bus noch erträglich...“

„...Können die Bahnsteige nicht gespiegelt werden? Damit der Zugang zwischen Busbahnhof zu den Gleisen noch kürzer wird. Hier könnte die Radwegunterführung auch als Zugang zum Gleis genutzt werden...“

„...Wurde die Option eines weiteren, nördlich gelegenen Tunnels als Verbindung von ZOB, östlich ggf. geplanten Parkhauses und dem nördlichen Ende der Bahnsteige geprüft, um hier die Zugangswege zu optimieren?...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Alle Flächen, die die Bahn auf der Westseite besitzt, sind im Wettbewerbsumfang einbezogen. Die einzige Fläche (nördlich Fläche B3/ außerhalb des Planungsgebiets), die die DB AG noch hätte anbieten können, ist mit einem Stellwerk belegt, das für den Bahnbetrieb notwendig ist. Bei technischer Modernisierung (z.B. elektronisches Stellwerk, etc.), könnte diese Fläche in ferner Zukunft für eine Entwicklung zur Verfügung stehen, in absehbarer Zeit hier aber nicht.

Auch können keine Gleise „herausgenommen“ werden, um die Flächen für den ZOB zu verbreitern und damit die Wege zwischen Bus und Bahn zu verkürzen. Die verkehrspolitische Strategie, in Zeiten des Klimawandels lautet: Erhalt und Optimierung der Bahninfrastruktur, Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes! Gerade an einer so hoch frequentierten Strecke wie in Dachau ist ein Rückbau ausgeschlossen - es gilt vielmehr, Flächen für den Bahnbetrieb zu reaktivieren und zu vergrößern, um mehr Fahrgäste und Güter von der Straße auf die Schiene zu „bringen“.

Zu diesem Thema gibt es für den **Siegerentwurf noch die „Überarbeitungshinweise/Punkte 11, 12, 14“:**

11. „Die südliche Zufahrt zum ZOB sollte weiter nach Norden verschoben werden.“

12. „Allgemeine Verbreiterung der ZOB-Zufahrten im Süden und im Norden.“

14. „Um die Wege zwischen Bushaltestellen und Bahnsteigen zu verkürzen, ist zu prüfen, ob der ZOB zweiteilig - z.B. Regionalbusse im nördlichen Teil (B3), Stadtbusse südlich (B2) angeordnet - oder wahlweise insgesamt mehr nach Süden verschoben werden kann (*ergänzter Prüfauftrag aus dem Ferienausschuss, 17.03.2021*).“

Frage wurde während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

„...Da ja der Busbahnhof in den Norden verlegt wird, wird der Bustakt angepasst. So dass ich nicht laufen muss, um meinen Anschluss S-Bahn zu verpassen? ...“

Antwort:

Der Fahrplan wird bei Fertigstellung des ZOB entsprechend den dann bestehenden örtlichen Gegebenheiten und den vorhandenen sowie geplanten Buslinien angepasst.

Themenblock E:

„Verkehrskonzept, Erschließung, Auto, Rad, Fuß, Parken, Auswirkungen auf Nachbarschaft...“

➤ „Verkehrskonzept, Erschließung, Auto, Parken...“

Fragen aus dem Chat

„...Wenn sehr viel an Flächen für die Allgemeinheit (Kunst, Kultur) vorgesehen sind - dürfen die Besucher nur noch zu Fuß, öffentlich oder per Rad anreisen?...“

„...Warum muss der Kiss+Ride und Taxiplatz zwingend näher am Haupteingang zu den Bahnsteigen liegen? Der Umweltverbund muss klar im Vordergrund stehen. Also die Umsteigebeziehungen für den Busverkehr im 10 Minuten Takt. Somit wäre der Anerkennungsentwurf und der 2. Platz besser. Leider wird immer noch der MIV bevorzugt. Eine unabhängige 2. Unterführung ist schon aufgrund des Schulverkehrs unbedingt nötig...“

„...Wird es ein Parkhaus für PKW's geben?...“

„...Können Anwohner Dauermiet-Parkflächen anmieten?...“

„...Warum nimmt die Stadt nicht den Individualverkehr aus dem Bahnhofplatz raus, um den Platz besser zu gestalten?...“

„...Was bedeutet der aus einer verkehrsberuhigten Frühlingsstraße abfließenden Verkehr z.B. für die nächste Achse, die Martin-Huber-Straße?...“

Antworten der anwesenden Jury-Mitglieder

Auf der Bahnhof-Westseite hat der „Umweltverbund“ Vorrang. Man soll künftig mit dem Bus, Rad oder zu Fuß zum Bahnhof kommen. Deshalb ist in der Wettbewerbsaufgabe ein entsprechendes Verkehrs-/und Erschließungskonzept gefordert. Ziel der Stadt Dachau ist es, den Autoverkehr von der Westseite „möglichst heraus zu halten“, etwaige Angebote für den MIV, wie z.B. P&R, etc. sind strategisch eher auf der Ostseite der Bahngleise vorgesehen. Deshalb sollen auf dem Planungsgebiet keine verkehrsintensiven neuen Nutzungen angesiedelt und nur ein reduziertes Stellplatzangebot gemacht werden.

Über einen attraktiven ÖPNV durch Ausbau des ZOB mit 26 Bussen, Taktverdichtung, etc. sowie Verbesserungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehre soll das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen aus Dachau und Umland verändert werden. So geht man davon aus, dass das Verkehrsaufkommen auf der Frühlingsstraße, Bahnhofstraße und Martin-Huber-Straße erträglich gestaltet werden kann.

Wie viele PKW-Stellplätze erforderlich sein werden, d.h. was entsprechend der Nutzungen nötig und bautechnisch sinnvoll ist, wird sich noch im Laufe des Planungsprozesses zeigen - „...auf keinen Fall wird es eine zweistöckige Tiefgarage geben...“

Der 1. Preisträger sieht eine Tiefgarage nur auf der Fläche B2 (direkt vor dem Bahnhofsgebäude) vor, Stadt und Bahn möchten aber auch Tiefgaragen-Stellplätze im Bereich der Fläche B3 (ZOB), allerdings lediglich für die neuen Nutzer*innen, die dort arbeiten und wohnen.

Dazu gibt es für den Siegerentwurf den „**Überarbeitungshinweis/Punkt 13**“:

„Berücksichtigung einer Tiefgarage mit einer Tiefgaragenzufahrt im Norden der Fläche B3 (Bereich ZOB).“

Themenblock E:

➤ **„Verkehrskonzept, Erschließung, ...“**

Fragen wurden während der online-Veranstaltung nicht behandelt:

„...Gäbe es ein Ausbaupotential bzgl. Verknüpfungsmöglichkeiten des Bahnhofs bzw. mögliche Räume/ Platz hinsichtlich der Überlegungen, die in Untersuchung befindlichen Themen einer - möglichen Seilbahnverbindung/ Tangentialverbindung ab dem Bahnhof Richtung Osten (Gedenkstätte, Oberschleißheim) - einer möglichen Straßenbahnverbindung aus München Moosach über Karlsfeld nach Dachau?...“

Antwort:

Es gibt Überlegungen mit dem Landkreis Dachau und der Landeshauptstadt München zu einer möglichen Seilbahn- und / oder Trambahnverbindung. Diese sind aber bislang aufgrund des Fahrgastpotenzials stärker in Richtung München ausgerichtet.

Zu einer möglichen „Urbanen Seilbahn“ ist von der Stadt Dachau ein Gutachten erstellt worden (<https://www.dachau.de/leben-in-dachau/verkehr/verkehrsentwicklung/verkehrsuntersuchungen.html>) Potenzialanalyse Seilbahn Dachau 2019).

Für die Beziehung Richtung Osten wird ab Dezember 2021 eine neue Buslinie als Expressbuslinie in Richtung Oberschleißheim verkehren > Linie X 201: Dachau - Oberschleißheim bis Garching (Hochbrück und Forschungszentrum; beides U-Bahn-Stationen).

„...Kann man später noch neue Verkehrskonzepte wie Tram oder Seilbahn hier anschließen?...“

„...Wie wird das dann mit der Straßenbahn von München aus, die irgendwann ja mal kommen soll?...“

Antwort:

Es gibt Überlegungen mit dem Landkreis Dachau und der Landeshauptstadt München zu einer möglichen Seilbahn- und/oder Trambahnverbindung. Diese sind aber bislang aufgrund des Fahrgastpotenzials stärker in Richtung München ausgerichtet und werden wegen der beengten Verhältnisse auf der Bahnhofwestseite eher auf der Bahnhof Ostseite angesiedelt.

„...Denkt man an eine direkte Anbindung zu der neuen Bebauung auf dem MD Papierfabriksgelände?...“

Antwort:

Mit der Haltestelle Ludwig-Thoma-Straße der Linie 719 existiert heute schon eine direkte Anbindung an das MD-Gelände im 10 Min-Takt. Mit Planungen zu einer Geh- und Radwegbrücke über die Schleißheimer Straße auf der Bahnhof-Ostseite wird eine direkte und sichere Verbindung zu den nördlich der Schleißheimer Straße befindlichen Stadtteilen und dem MD-Gelände geschaffen. Innerhalb des MD-Geländes und im umgebenden Straßennetz sind ebenfalls direkte und sichere Radwegeverbindungen geplant.

„...Wird es Ladestationen für Pkw's geben?...“

„...Eine Vermietungsstation SIXT, etc. Fahrradverleih?...“

Antwort:

Eine Ladestation ist vorstellbar. Eine Vermietungsstation für KFZ-Fahrzeuge (SIXT) ist nicht gewünscht. Von der Stadt Dachau gibt es einen Beschluss, ein Fahrradverleihsystem (MVG-eRad mit Pedelects) an acht Stationen im Stadtgebiet von Dachau einzurichten. Eine Station davon ist am S-Bahnhof Dachau geplant.

Themenblock E:

➤ „Fußgängerunterführung, Fahrrad-Parkhaus, Radunterführung...“

Fragen aus dem Chat

„...Wird der Tunnel für Fußgänger schmaler?...“

„...Ich finde eine Fußgängerunterführung von der Langhammerstraße aus sicherer als eine Überquerung...“

„...Führt die Fahrradunterführung nur in das Westfahrradparkhaus oder auch auf die Ostseite des Bahnhofs...“

„...Ein weiteres Parkhaus für Radfahrer!?!...“

Antwort der anwesenden Jury-Mitglieder

Zur Trennung von Personenunterführung und Fahrradunterführung sowie zum neuen Fahrrad-Parkhaus, das als Tiefgarage vorgeschlagen wird, gibt es für den Siegerentwurf ebenso Nacharbeitungsbedarf mit den „Überarbeitungshinweisen/Punkte 4, 5, 6, 7“:

4. „Die vorgeschlagene Verbreiterung der Fußgängerunterführung ist nicht realisierbar.“
 5. „Verlauf der bestehenden Unterführung „Frühlingsstraße“ als reine Radunterführung nutzen. Zufahrt des Fahrradparkhauses sowohl über die bestehende Unterführung „Frühlingsstraße“ als auch Zufahrt/ Zuwegung für den Radverkehr von Norden und Südwesten.“
 6. „Das geplante Fahrradparkhaus sollte in eine entsprechende Freiflächengestaltung integriert werden.“
 7. „Schaffung einer zusätzlichen, separaten Fahrradunterführung in Richtung Osten, nördlich der bestehenden Fußgängerunterführung.“
-

➤ „Auswirkungen auf die Nachbarschaft...“

Fragen aus dem Chat

„...Mit welchen Auswirkungen rechnen Sie für die Bestandsimmobilien? Wird es Einschränkungen für die Zufahrten geben? Wenn ja, welche?...“

„...Wird der Dachauer Bahnhof möglicherweise dann ein ICE Bahnhof?...“

Antwort der anwesenden Jury-Mitglieder

Die Bauphase ist noch in weiter Ferne. Wenn es so weit ist, werden Baustellenkonzepte erarbeitet, um eventuelle Beeinträchtigungen für die Anlieger möglichst gering zu halten. Bei diesem Projekt ist man in der glücklichen Situation, dass nur auf einer Straßenseite, östlich der Frühlingsstraße gebaut wird, also wird die Bahn am stärksten betroffen sein. Mit Ausnahme von Baulärm, sind keine baubegleitenden Einschränkungen für die Anlieger der Frühlingsstraße zu erwarten, alle Gebäude bleiben während der Bauzeit erschlossen.

Zur Frage, ob Dachau ein ICE-Bahnhof wird: „...wäre schön, das liegt aber nicht in der Macht der Stadt oder der anwesenden Vertreter*innen der Bahn, das wird anderswo entschieden...“