

# Städtebaulicher Ideenwettbewerb gem. RPW 2013 Bahnhof und Bahnhofsumfeld Dachau



Stand Dezember 2020

Herausgeber:  
Große Kreisstadt Dachau  
Vertreten durch  
Herrn Oberbürgermeister Florian Hartmann  
Konrad-Adenauer-Straße 2-6  
85221 Dachau

Wettbewerbskoordination:  
kellerer und kellerer, München  
Peter Kellerer  
Anne Kellerer  
Ursula Bauer

Modellfotos:  
kellerer und kellerer, München  
Franziskanerstr. 26  
81669 München

**Dieses Projekt wird im Bayerischen  
Städtebauförderungsprogramm mit Mitteln des  
Freistaats Bayern gefördert.**

**Auslober**

Große Kreisstadt Dachau  
vertreten durch  
Herrn Oberbürgermeister Hartmann  
Konrad-Adenauer-Straße 2-6  
85221 Dachau

In Kooperation mit  
DG Netz AG,  
vertreten durch die Deutsche Bahn AG  
DB Immobilien,  
Barthstraße 12  
80339 München

und  
DB Station & Service AG,  
vertreten durch die Objektentwicklung und  
Planung,  
Washingtonplatz 2  
10557 Berlin

und  
Bahnhofsmanagement München,  
Bayerstraße 10a  
80335 München

**Wettbewerbskoordination**

kellerer und kellerer, München  
Peter Kellerer  
Ursula Bauer  
Franziska Ammer

**Wettbewerbsart**

Einstufiger, nicht offener, städtebaulicher  
Ideenwettbewerb gem. RPW 2013

**Termine**

29.05.2020	Preisrichtervorbesprechung
27.07.2020	Auswahl der Teilnehmer
31.07.2020	Ausgabe Aufgabenstellung
01.09.2020	Rückfragenstellung
15.09.2020	Rückfragenbeantwortung
19.10.2020	Abgabe der Pläne
02.11.2020	Abgabe Modell
30.11.2020	Preisgerichtssitzung

**Fachpreisrichter/ innen**

Moritz Reinhold, Architekt,  
Stadtbaumeister, Dachau  
Prof. Julian Wékel, Stadtplaner, München /  
Darmstadt  
Ariane Jungwirth, Architektin und  
Stadtplanerin, Stadt Dachau in Vertretung  
von Andrea Gebhard,  
Landschaftsarchitektin, München  
Prof. Christian Schiebel, Architekt,  
Regierung von Oberbayern, München  
Alf Hoinkis, Architekt, DB AG, DB  
Immobilien, Karlsruhe  
Elke Niedenfür, Verkehrsplanerin,  
Stuttgart  
Uli Hellweg, Stadtplaner, Berlin

**Sachpreisrichter/ innen**

Florian Hartmann, Oberbürgermeister der  
Stadt Dachau  
Volker C. Koch, Stadtrat Stadt Dachau  
Kai Kühnel, Stadtrat, 1. Bürgermeister Stadt  
Dachau in Vertretung von G. Schmidt-  
Podolsky, Stadträtin Stadt Dachau  
Mareike Schoppe, DB Station & Service AG

Bernhard Geng, DB AG, DB Immobilien in  
Vertretung von Ariane Gräfe, DB AG, DB  
Immobilien  
Heike Brandhorst, DB Station & Service AG

**Preisträger****1. Preis (EUR 32.000,-)**

Arch. und Stadtpl.: Astoc Architects and  
Planners GmbH, Köln  
L.Arch.: Büro lohrer.hochrein  
landschaftsarchitekten und stadtplaner  
gmbh, München  
Verkehrspl.: OBERMEYER Infrastruktur  
GmbH & Co. KG, München

**2. Preis (EUR 21.000,-)**

Arch., Stadtpl., L.Arch.: Dragomir  
Stadtplanung GmbH, München  
Verkehrspl.: b+p bogenberger beratung +  
planung gmbh, Vilshofen

**3. Preis (EUR 13.000,-)**

Arch., Stadtplanung und L.Arch.:  
ARGE NOMAS, Wiese Architekten, Fürth,  
Brigitte Sesselmann, Stadtplanerin und  
Architektin, Nürnberg, fischer heumann  
landschaftsarchitekten PartG mbB AG,  
München  
Verkehrspl.: pb consult Planungs- und  
Betriebsberatungsgesellschaft mbH,  
Nürnberg

**Anerkennung (EUR 8.000,-)**

Arch. und Stadtpl.: bK büroKleinekort,  
Düsseldorf  
L.Arch.: Polinna+Hauck landscape, Berlin  
Verkehrspl.: Stellwerk - Blees Bruns Kowald  
GbR, Darmstadt

**Weitere Wettbewerbsteilnehmer**

Arch. und Stadtpl.: Holl Wieden  
Partnerschaft, Würzburg  
L.Arch.: Kienleplan GmbH, Leinfelden-  
Echterdingen  
Verkehrspl.: Verkehrsplanung Link,  
Stuttgart

Arch. und Stadtpl.: netzwerkarchitekten  
GmbH, Darmstadt  
L.Arch.: GTL Michael Triebswetter  
Landschaftsarchitekt, Kassel  
Verkehrsplaner: Mayr Beratende Ingenieure  
PartG mbB, Aichach

Arch.: ARGE pan m, Roman  
Leonhartsberger, München, Studio Corso,  
Nicolas Neumann, Giacomo Nüsslein,  
München  
Stadtpl.: ARGE pan m, Roman  
Leonhartsberger, München, bauchplan ).(  
landschaftsarchitekten und stadtplaner  
partnerschaft mbB, München  
L.Arch.: bauchplan ).(  
landschaftsarchitekten und stadtplaner  
partnerschaft mbB, München  
Verkehrspl.: Bernhard Gruppe ZT GmbH,  
Aalen

Arch.: ARGE FRICK KRÜGER NUSSER PLAN2  
GmbH, München, GERMAN DELLER Büro für  
Architektur und Städtebau, Dachau  
Stadtpl.: Emil Kath, Dachau  
L.Arch.: Rainer Schmidt  
Landschaftsarchitekten GmbH, München  
Verkehrspl.: SCHLOTHAUER & WAUER  
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr  
mbH, Haar

Arch. und Stadtpl.: hierl architekten und  
stadtplaner gmbh, Prof. Dr. Rudolf Hierl,  
München  
L.Arch.: BL9 Landschaftsarchitekten/ Roser  
Cebulsky PartG mbB, Jennifer Cebulsky,  
München  
Verkehrspl.: Planungsbüro Dipl.-Ing. M.  
Angelsberger, Michael Angelsberger,  
München

Arch. und Stadtpl.: Deffner voitländer  
architekten stadtplaner bda, Dachau  
L.Arch.: Schegk Landschaftsarchitekten  
BDLA | Stadtplaner, Haimhausen  
Verkehrspl.: MODUS CONSULT ULM GmbH,  
Ulm

Arch.: Auer Weber Assoziierte GmbH,  
München  
Stadtpl. und L.Arch.: grabner huber lipp  
landschaftsarchitekten und stadtplaner  
partnerschaft mbB, Freising  
Verkehrspl.: PSLV Planungsgesellschaft  
Stadt-Land-Verkehr GmbH, München

Arch. und Stadtpl.: pmp Architekten,  
Dachau  
L.Arch.: Stautner + Schäf  
Landschaftsarchitekten und Stadtplaner  
Partnerschaft mbB, München

Arch.: performative architektur, Stuttgart  
Stadtpl.: UTA Architekten und Stadtplaner  
GmbH, Stuttgart  
L.Arch.: Köber Landschaftsarchitektur  
GmbH, Stuttgart  
Verkehrspl.: SHP Ingenieure GbR, Hannover

### Wettbewerbsaufgabe

Dachau liegt nordwestlich von München an der Amper an der Nahtstelle zwischen der Münchner Schotterebene, in der das Dachauer Moos liegt, und dem nördlich angrenzenden tertiären Donau-Isar-Hügelland. Der höchste Punkt innerhalb der Stadtgrenzen ist der Schlossberg (518 m ü. NHN), dieser prägt auch die Stadtsilhouette. In Dachau setzte ab ca. 1840 mit der Industrialisierung, dem Eisenbahnbau und der Trockenlegung des Dachauer Moooses ein tiefgreifender Wandel ein.

1867 wurde die Eisenbahnstrecke München-Ingolstadt mit dem Bahnhof Dachau eröffnet. Der Bahnhof Dachau wurde am 14. November 1867 in Betrieb genommen. Ab diesem Zeitpunkt entwickelte sich auch das Stadtquartier zwischen der historischen Altstadt und dem Bahnhof.

Das Wettbewerbsgebiet liegt im Bereich „Unterer Markt“, direkt am Bahnhof Dachau westlich der Bahnstrecke München - Ingolstadt. Der Bahnhof Dachau ist Haltepunkt von Regionalzügen und der S-Bahnlinie S2 der S-Bahn München der Bahn AG in Richtung München, Petershausen und Altomünster.

Der knapp 3,8 ha große Planungsbereich liegt im zentralen Innenstadtbereich von Dachau, südöstlich der Altstadt. Das Gebiet östlich der Bahnleiße wird derzeit im Zuge der Rahmenplanung Augustenfeld weiterentwickelt. Die Planung ist noch nicht verabschiedet, so dass diese in den Wettbewerb nicht einfließen kann.

Das bestehende Bahnhofsgebäude stammt aus dem 19. Jhd. und wurde zur Inbetriebnahme der Bahnstrecke München - Ingolstadt errichtet. Es befindet sich westlich der Gleise auf der der Innenstadt zugewandten Seite des Bahnhofs. Der bauliche Zustand ist durchschnittlich, die Obergeschosse stehen seit Jahren leer. Die bestehende Zuwegung zur Personenunterführung ist verwinkelt und unübersichtlich. Die Personenströme von und zu den Bahnsteigen laufen derzeit am Empfangsgebäude vorbei.

Das bestehende Empfangsgebäude kann weiterentwickelt werden oder alternativ durch einen Neubau ersetzt werden. Im Falle eines Neubaus muss dieser auf demselben Grundstück errichtet werden.

Das an die Bahnhofstraße anliegende, derzeitige Postgebäude (Bahnhofstraße Nr. 7) soll - ohne den nach Süd-Osten ragenden Anbau - erhalten bleiben.

Das im Norden des Plangebiets sich befindende Stellwerksgebäude auf Fl.Nr. 944/37 inklusive der entsprechenden Zufahrt und Fläche steht für eine städtebauliche Planung nicht zu Verfügung. Die DB Netz AG hält diesen Grundstücksteil für interne eisenbahninfrastrukturelle Projekte vor, daher entfällt hier eine weitergehende Planung, wobei die angrenzende Grünanlage als Parkanlage erhalten werden soll.

Keines der Gebäude bzw. Gebäudeteile im Wettbewerbsgebiet steht unter Denkmalschutz. Auch einen Ensembleschutz oder Bodendenkmale gibt es im Wettbewerbsgebiet nicht.

Aus stadtplanerischer Sicht gibt es momentan kein schlüssiges Gesamtkonzept für das Wettbewerbsgebiet. Im städtebaulichen Ideenwettbewerb soll ein Gesamtkonzept für den Bahnhof und dessen Umfeld entwickelt werden. Allgemeines Ziel ist die deutliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, die Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes sowie die der Frühlingsstraße.

Das Bahnhofsareal soll als ein identitätsstiftender Raum und Kommunikationsort wahrgenommen werden.

Wichtige Verbindungslinien zur Innenstadt sowohl in Richtung Norden als auch in Richtung Westen sollen aufgegriffen und gestärkt werden.

Eine beidseitige Bebauung der Frühlingsstraße sowie die Aufwertung des Dreiecks Bahnhofsgebäude - Omnibusbahnhof - Postgebäude, sowohl für "Dachauer", als auch für Touristen und Pendler ist unverzichtbarer Bestandteil einer zukunftsorientierten Innenstadtpolitik.

Der städtebauliche und verkehrsplanerische Entwurf ist so zu konzipieren, dass er in mehreren Bauabschnitten realisiert werden kann.

Die Neugestaltung des ZOB ist als 1. Bauabschnitt beabsichtigt. Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie des neuen Bahnhofsgebäudes bzw. des umgestalteten Bahnhofsgebäudes soll in einem 2. Bauabschnitt vollzogen werden.

Als wichtige Anforderungen sind die nachfolgenden Punkte zu nennen:

- Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsumfelds einschließlich des Empfangsgebäudes mit
- Zugang zur Verkehrsstation, Busbahnhof, ÖPNV, Kiss & Ride, P&R, Taxi und überdachten Fahrradabstellanlagen
- Städtebauliche Aufwertung des westlichen Bahnhofsumfelds: Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes und der Frühlingsstraße
- Verkehrsberuhigte Gestaltung der Bahnhofs- und Frühlingsstraße im Sinne eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer

- Schaffung eines attraktiven und funktionalen ZOB mit mind. 26 Bushalteplätzen
- Verbesserung der bestehenden Fuß- und Radwegeanbindung und Schaffung einer zusätzlichen Unterführung
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Stärkung und Förderung des ÖPNV und des nicht motorisierten Individualverkehrs
- Entwicklung einer optimierten, städtebaulich angemessenen Nutzung des Postgeländes
- Planung von überdachten, attraktiv gestalteten Fahrradabstellplätzen mit guter Anbindung an das Radwegenetz
- Berücksichtigung des Klimaschutzes
- Angsträume sollen vermieden werden.

# Dokumentation der Wettbewerbsarbeiten

## 1. Preis Tarnzahl 1001

### Architektur:

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH,  
Peter Berner, Prof. Oliver Hall, Ingo Kanehl,  
Köln

### Stadtplanung:

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH,  
Andreas Kühn, Prof. Markus Nepl, Jörg  
Ziolkowski, Köln

### Landschaftsarchitektur:

Büro lohrer.hochrein landschaftsarchitekten  
und stadtplaner gmbh, Ursula Hochrein,  
München

### Verkehrsplanung:

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG,  
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,  
Wilhelm Pahls, München

### Mitarbeiter\*innen:

Silke Grapenthin, Lukas Hegele, Amelie  
Strigl





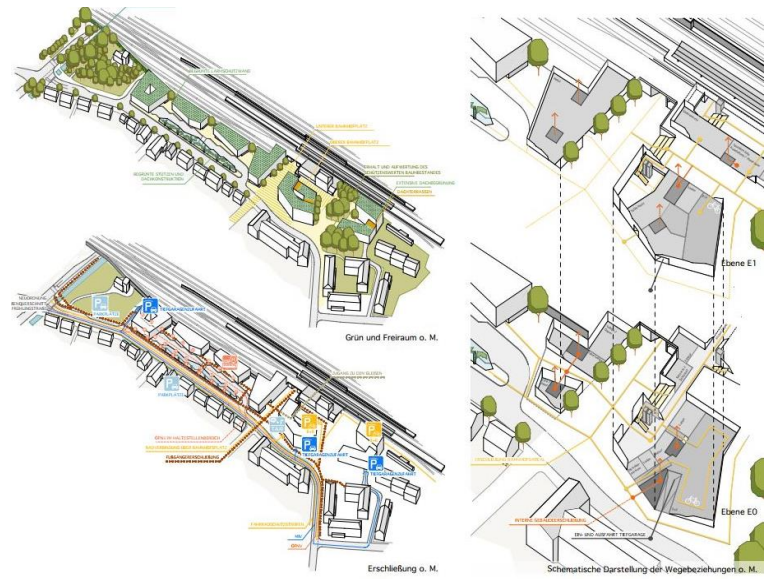
## 2. Preis Tarnzahl 1009

Architektur und Stadtplanung:  
 Dragomir Stadtplanung GmbH, Martin  
 Birgel, München

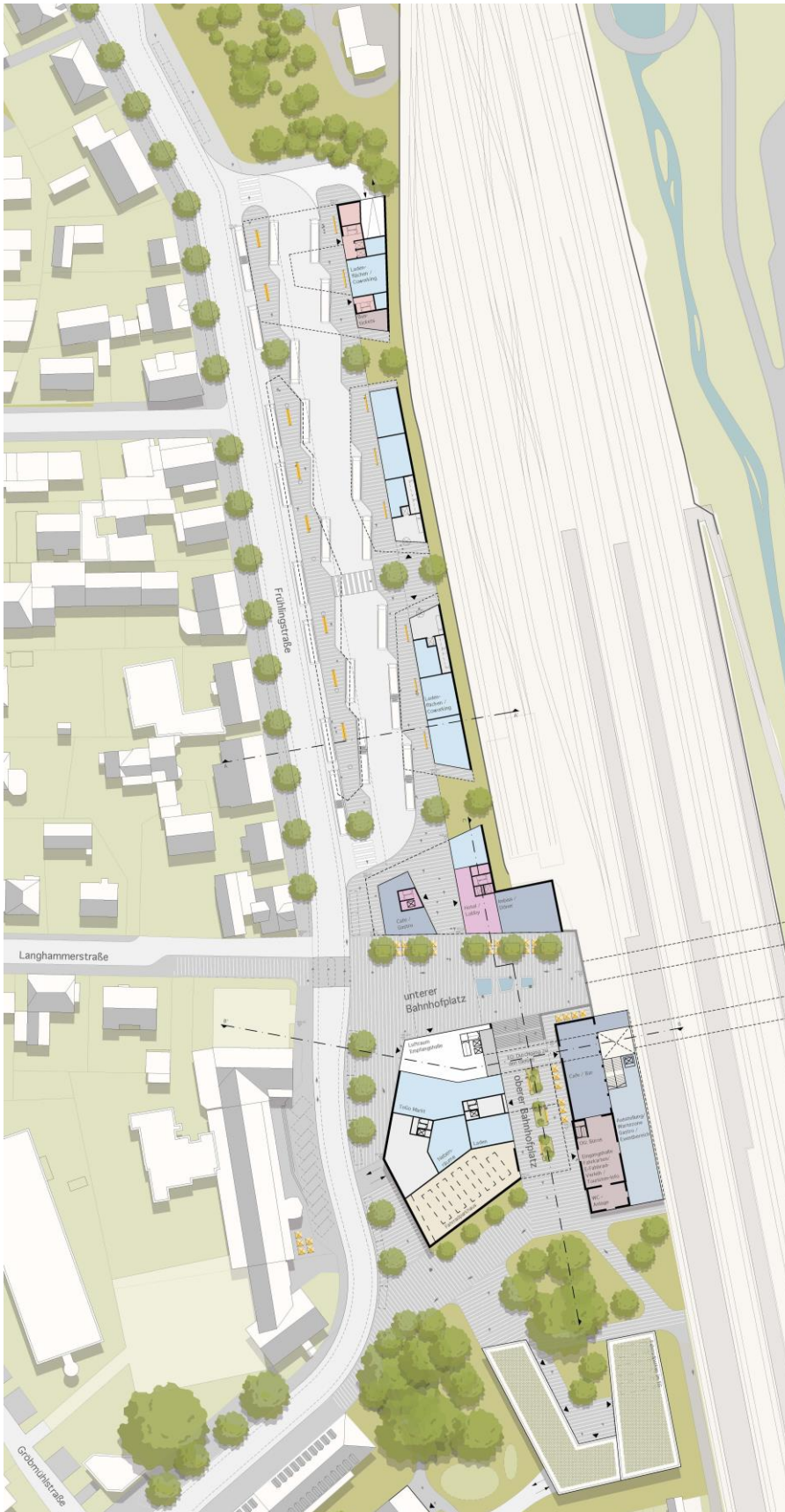
Landschaftsarchitektur:  
 Dragomir Stadtplanung GmbH, Sigrid  
 Hacker, München

Verkehrsplanung:  
 b+p bogenberger beratung + planung gmbh,  
 Ulrich Glöckl, Vilshofen

Mitarbeiter\*innen:  
 Ariane Rösler, Anna Frank





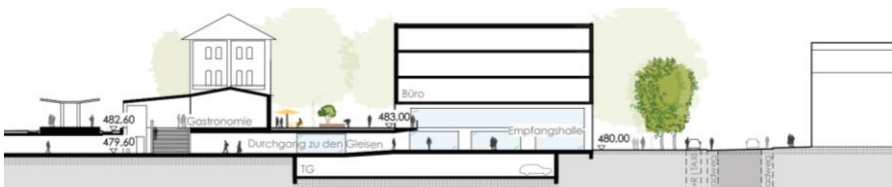


Das städtebauliche Konzept ist geprägt durch Erhalt des historischen Bahnhofgebäudes, dem ein Neubau vorgelagert ist. Die Sichtachse in der Bahnhofstraße bleibt erhalten. Durch Rücksprung der Baukörper an die Bahn öffnet sich der ZOB mit Sägezaufstellung in der Frühlingsstraße und bildet einen offenen Platzbereich, der durch die bestehenden und neuen Gebäude räumlich allseitig gefasst wird.

Eine zusätzliche Fahrradunterführung in Fortsetzung der Langhammer Straße trennt den Fußgänger- und Radverkehr. Alle Ebenen sind barrierefrei erreichbar. Die Zugangssituation am Bahnhof und die Verknüpfung der Verkehrswege für Fußgänger benötigen eine bessere Adresse und Zuordnung. Die Länge der Fußgängerunterführung wurde kritisch diskutiert. Der Busbahnhof hat jeweils eine eng bemessene Zu- und Abfahrt und ist insgesamt verkehrstechnisch gut konzipiert. Eine kreuzungsfreie Wegeverbindung zur Bahn ist gegeben.

Der offene Busbahnhof bildet einen qualitativ guten Funktionsraum, der auch belebt und sozial beaufsichtigt ist. Der südliche, durch ein u-förmiges Gebäude gefasste Bahnhofsbereich wird durch eine neugeschaffene baumüberstandene Grünfläche aufgewertet und ergänzt den vorhandenen Bahnhofspark. Im Bereich des Postareals werden die Bestandsgebäude maßstäblich angemessen ergänzt. Zwischen Alt- und Neubau bietet der obere Bahnhofplatz eine kleinteilige Aufenthaltsqualität und leitet mit einer breiten Freitreppe zum unteren Bahnhofplatz in Verlängerung der Langhammerstraße. Der dem alten Bahnhofsbau vorgelagerte Neubaukörper mit ebenerdiger Empfangs- und Fahrradhalle ist am Bahnhofplatz insgesamt zu hoch konzipiert.

Bahnhof, Bahnhofplatz und ZOB sind insgesamt wirtschaftlich organisiert. Das Projekt kann in mehreren Baustufen realisiert werden. Das Programm der Auslobung ist vollständig erfüllt. Das Gesamtkonzept ist funktional, tragfähig und überwiegend maßstäblich entwickelt. Insgesamt tragen der Erhalt und die Einbindung des historischen Bahnhofsbauwerks in die neue städtebauliche Struktur wesentlich zur Identifikation des Dachauer Bahnhofs bei.

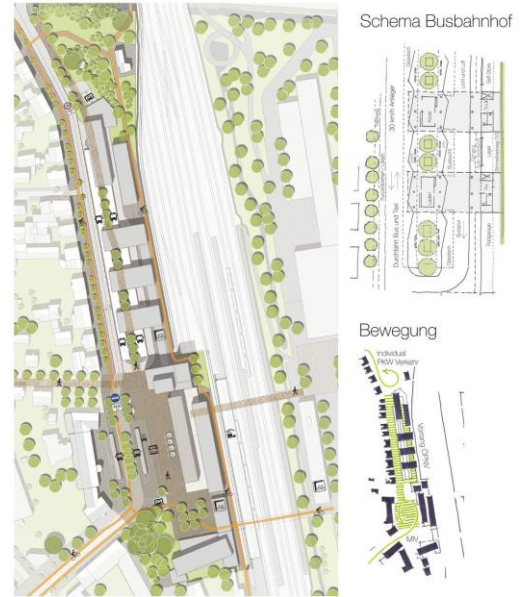


### 3. Preis Tarnzahl 1011

Architektur, Stadtplanung und  
Landschaftsarchitektur:  
ARGE NOMAS - Wiese Architekten und  
fischer heumann landschaftsarchitekten  
PartG mbB AG und B. Sesselmann  
Stadtplanerin & Architektin BDA

Verkehrsplanung:  
pb consult Planungs- und  
Betriebsberatungsgesellschaft mbH, Georg  
Kern, Nürnberg

Mitarbeiter\*innen/ Berater\*innen:  
Francesca Fall, Dieter Roth, Phi Long Ngo,  
Mátyás Török (Architekt und  
Visualisierungen)





Die Konzeption zeichnet sich durch eine städtebauliche Ensemble-Figur aus, die auch in den Dimensionen der Baukörper und ihrer einzelnen orthogonalen Stellungen widergespiegelt wird. Drei Bereiche werden hierbei ausformuliert. Der nördliche, B3 genannte Bereich mit der kammartigen Überbauung des Busbahnhofs, südlich angrenzend, quasi als Gelenk, zwei Hochhaus-baukörper, schließlich die beiden langgestreckten Baukörper der Bahnhofsgebäude und ein im Winkel stehendes Gebäude als südlicher Platzabschluss. Die Gliederung ist gestalterisch prägnant und verständlich, lediglich die enge Stellung der beiden aus der Höhenentwicklung herausragenden Bauten überzeugt nicht.

Die Freiflächen angrenzend an die Bahnhofsgebäude sind mit drei unterschiedlichen Charakteren versehen und binden den Bahnhof in ihrer eigenständigen Gestaltung in pointierter Weise in sein Umfeld ein. Allerdings erscheint die steinerne Platzfläche im Norden doch etwas monoton, sie ist jedoch von unterschiedlichen auch verkehrlichen Funktionen belegt. Zusätzliche Begrünungen sollten hier durchaus geprüft werden.

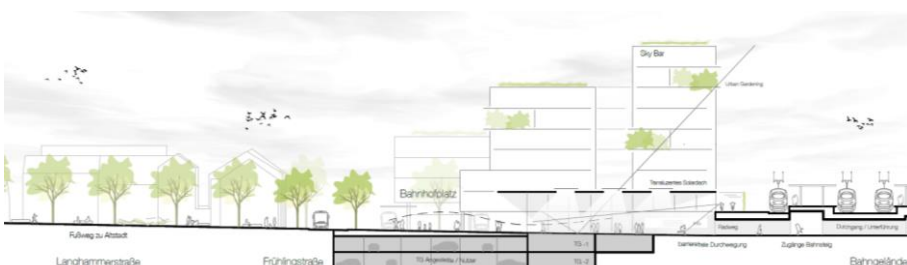
Die aufgeteilte räumliche Anordnung von zwei Haltestellenbereichen für einerseits den Stadtbusverkehr direkt auf dem Bahnhofsvorplatz und andererseits die Regionalbuslinien im Busbahnhof bietet funktionale Vorteile. Ebenso überzeugend ist insbesondere die Führung des Radverkehrs längs der Bahnlinie am gesamten östlichen Rand der Bebauung. Diese führt positiv zur Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs.

Eine neue, separate Unterführung der Bahnleise ausschließlich für den Radverkehr sorgt zusätzlich für entsprechende Verkehrsentsflechtung.

Soweit aus der Darstellung erkennbar, ist auch der zentrale Omnibusbahnhof funktionsgerecht konzipiert. Trotz der einheitlichen Gesamtgestaltung erscheint eine abschnittsweise Realisierung problemlos umzusetzen. Auch wirtschaftlich dürfte die bauliche Konzeption überzeugend zu verwirklichen sein.

Die bereits angesprochenen Hochpunkte und die nur ca. 11m tiefen Baukörper des Bahnhofsgebäudes bedürfen in diesem Zusammenhang wohl weiterer Prüfung.

Insgesamt überzeugt die Arbeit auch aufgrund des sich bietenden Potentials bei weiterer städtebaulich-architektonischer Konkretisierung und Detaillierung.



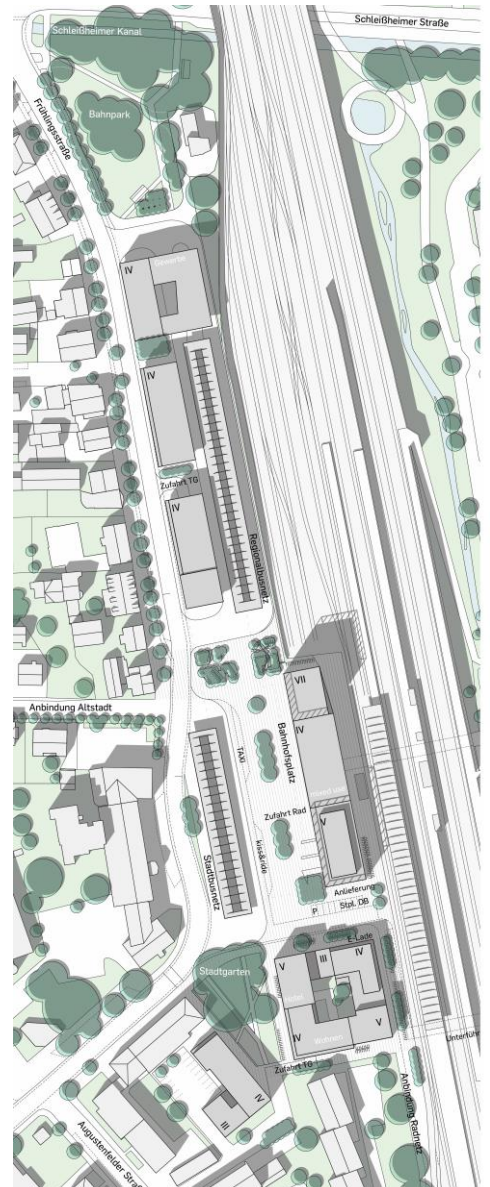
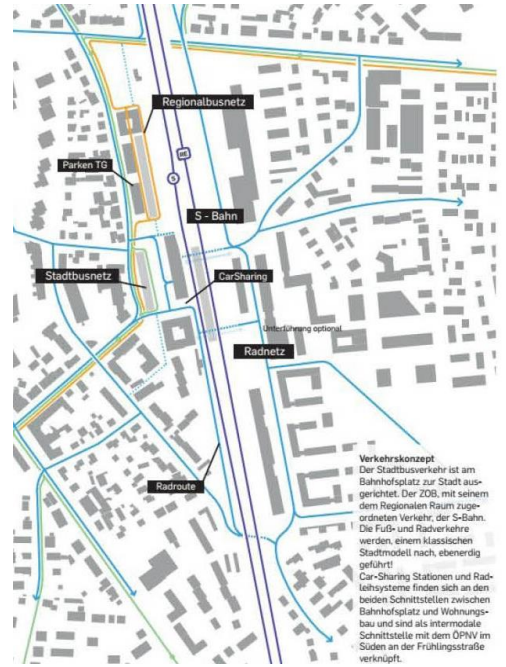
**Anerkennung Tarnzahl 1012**

Architektur und Stadtplanung:  
bK | bueroKleinekort, Prof. Volker  
Kleinekort, Düsseldorf

Landschaftsarchitektur:  
Polinna+Hauck landscape, Dr. Thomas  
Hauck, Berlin

Verkehrsplanung:  
Stellwerk - Brees Bruns Kowald GbR, Prof.  
Dr. Andre Bruns, Darmstadt

Mitarbeiter\*innen:  
Kilian Paterson, Christine Jakoby, Quingyu  
Liang, Annika Mira Stein





Das Bahnhofsgebäude wird durch einen Neubau als 4-7 geschossiger Gebäuderiegel ersetzt. Das Gebäude selbst und der Zugang zur Verkehrsstation sind vom Bahnhofsvorplatz klar abzulesen. Im Bereich des Baufeldes 3 entstehen Gebäude mit voller Nutzbarkeit in der Erdgeschosszone. Dadurch gelingt es, der Bestandsbebauung an der Frühlingstraße ein adäquates Gegenüber zu geben. Auf Baufeld A ist eine massive Bebauung dargestellt, welche eine zergliederte Flachdachlandschaft aufweist. Dieses Baufeld steht, bis auf den Anknüpfungspunkt der Fahrradunterführung zur Bahnhofsostseite, in keiner städtebaulichen Beziehung zum übrigen Bereich und kann getrennt entwickelt werden.

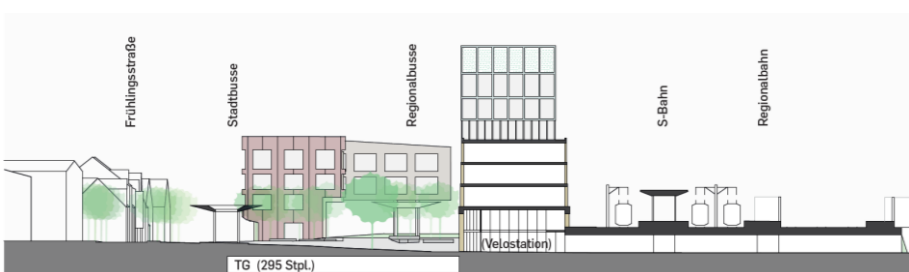
Der Busbahnhof ist in zwei Teilflächen aufgeteilt. Mit jeweils eigenen Zu- und Abfahrten. Die nördliche Teilfläche dient dem Regionalbusverkehr und ist zweiseitig durch viergeschossige Baukörper von der Frühlingstraße abgetrennt und städtebaulich gut gefasst. Die städtebauliche Struktur setzt sich in konsequenter Weise im Norden der Frühlingstraße fort.

Der vorgeschlagene Baukörper für das Bahnhofsgebäude wirkt auf Grund der Baumasse und Geschossigkeit wie ein Fremdkörper im Stadtumfeld. Die dargestellte Fassade ist wenig standortadäquat. Die Blickbeziehung zum Bahnhofsgebäude wird durch die notwendige Bushaltestellenüberdachung unterbrochen. Die Bebauung entlang der Frühlingstraße kann als Aufwertung der bestehenden Fläche betrachtet werden und birgt die Chance auf eine Stärkung des Quartiers.

Der Bahnhofsvorplatz ist sehr stark von unterschiedlichen Verkehrsfunktionen geprägt. Darunter leidet augenscheinlich die Aufenthaltsqualität. Der Stadtgarten wird weitgehend erhalten und erhält auf West- und Ostseite eine Umgrenzung durch Bebauung.

Die Aufteilung in Stadt- und Regionalbuslinien auf unterschiedlichen Flächen erscheint nachvollziehbar und funktionsfähig und schafft dadurch den nötigen Raum für die gewählte Bebauung entlang der Frühlingstraße. Kritisch zu sehen ist die Zu- und Ausfahrt der Buslinien in Verlängerung der Langhammerstraße, welche als Hauptzuwegung für Fuß- und Radverkehr von der nördlichen München Straße fungiert.

Eine Realisierung in Bauabschnitten ist möglich. Das Bauprogramm wird weitgehend erfüllt.



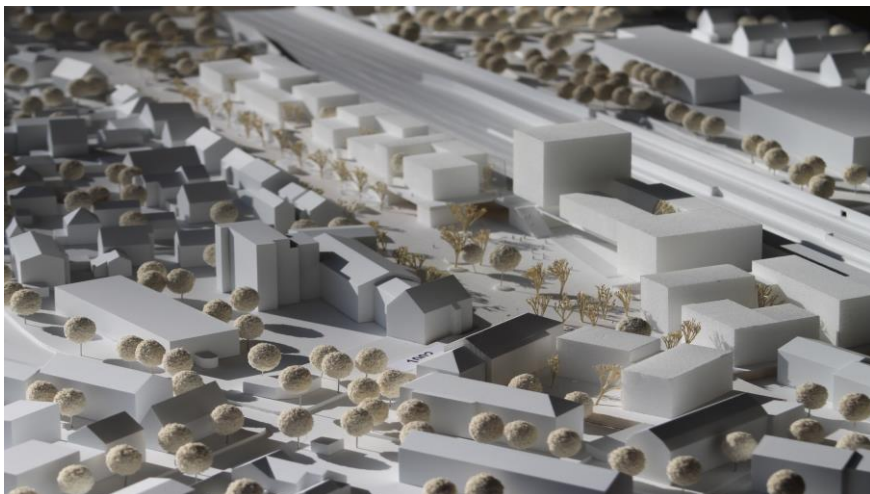
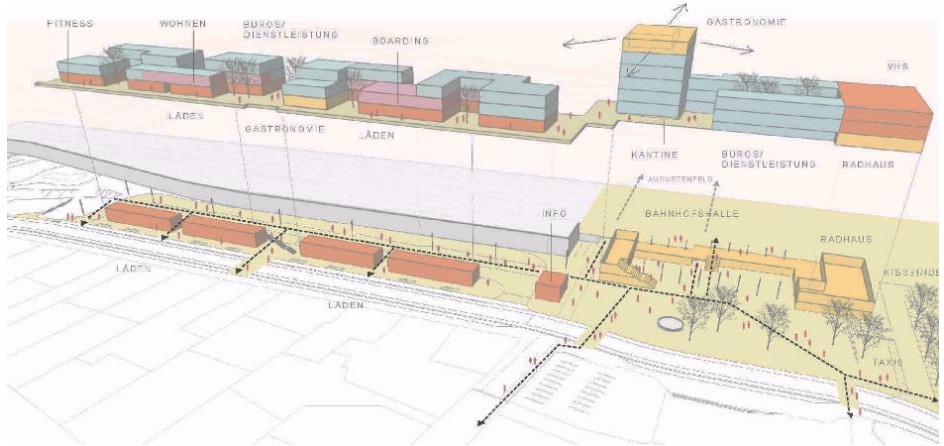
### Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1002

Architektur und Stadtplanung:  
Holl Wieden Partnerschaft, Hartmut Holl,  
Würzburg

Landschaftsarchitektur:  
Kienleplan GmbH, Urs Müller-Meißner,  
Leinfelden, Echterdingen

Verkehrsplanung:  
Verkehrsplanung Link, Christoph Link,  
Stuttgart

Mitarbeiter\*innen:  
Andreas Bachmann, Jan Lages



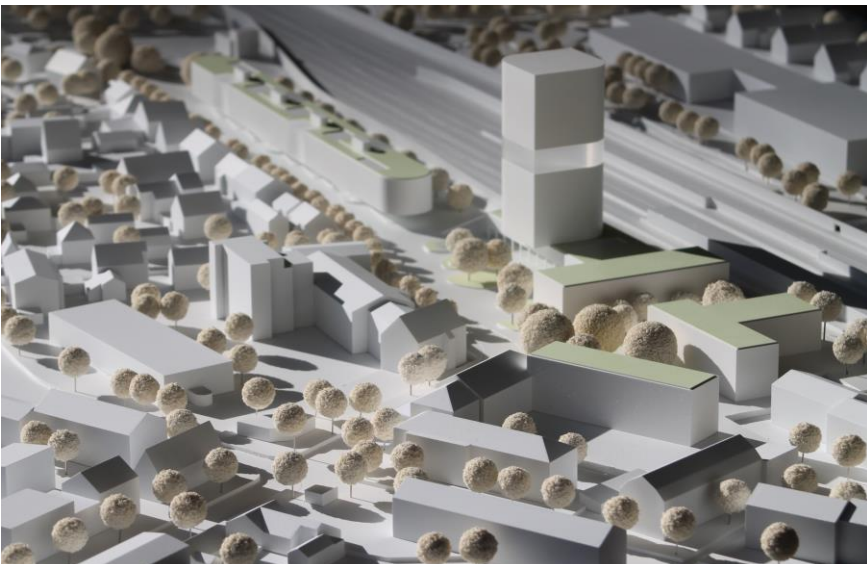
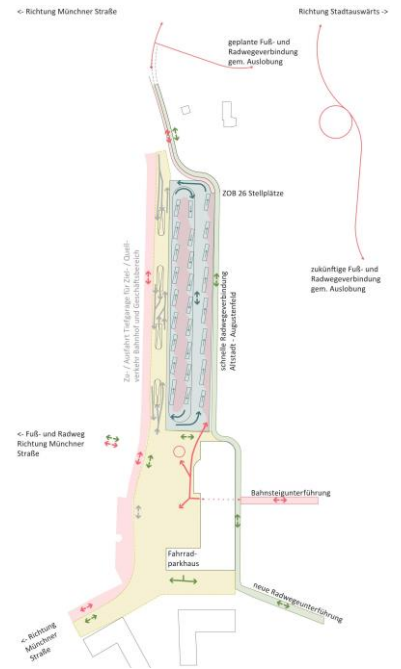
**Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1003**

**Architektur und Stadtplanung:**  
 netzwerkarchitekten GmbH, Thilo Höhne,  
 Karim Scharabi, Philipp Schiffer, Jochen  
 Schuh, Markus Schwieger, Oliver Witan,  
 Darmstadt

**Landschaftsarchitektur:**  
 GTL Michael Triebswetter  
 Landschaftsarchitekt, Kassel

**Verkehrsplanung:**  
 Mayr Beratende Ingenieure PartG mbB,  
 Michael Mayr, Robert Müller, Aichach

**Mitarbeiter\*innen/Berater\*innen:**  
 Rosanna Just, Pahn Do, Yumeng Zhang  
 / TRAGRAUM Partnerschaft Beratender  
 Ingenieure mbB, Alexander Hentschel,  
 Nürnberg



## Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1004

## Architektur:

ARGE pan m, Roman Leonhartsberger,  
München,  
Studio Corso, Nicolas Neumann, Giacomo  
Nüsslein, München

## Stadtplanung:

ARGE pan m, Roman Leonhartsberger,  
München  
bauchplan ).( landschaftsarchitekten und  
stadtplaner partnerschaft mbB, Tobias  
Baldauf, München

## Landschaftsarchitektur:

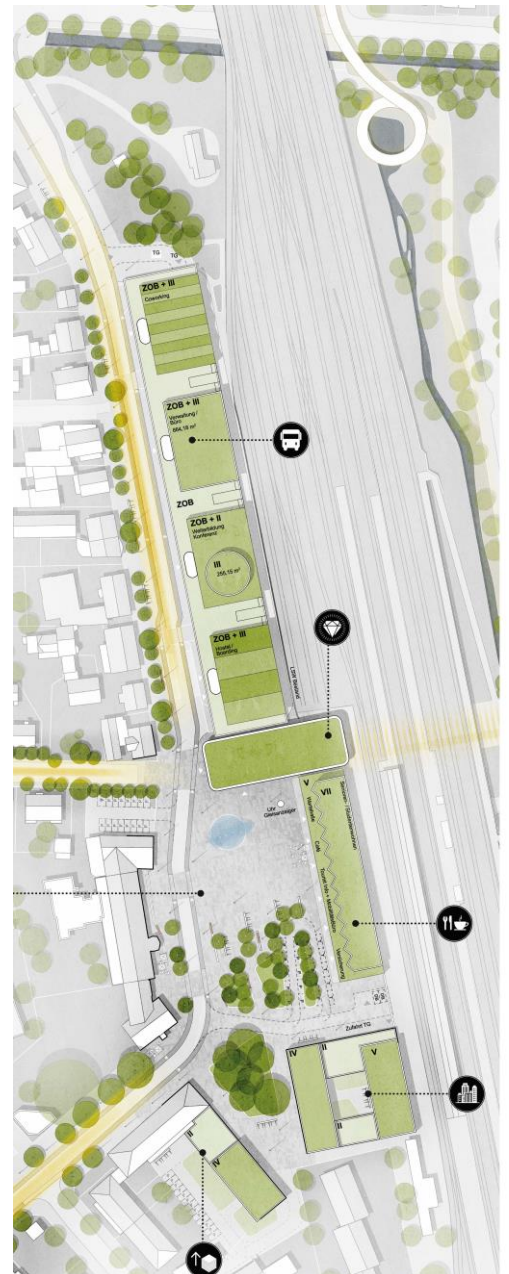
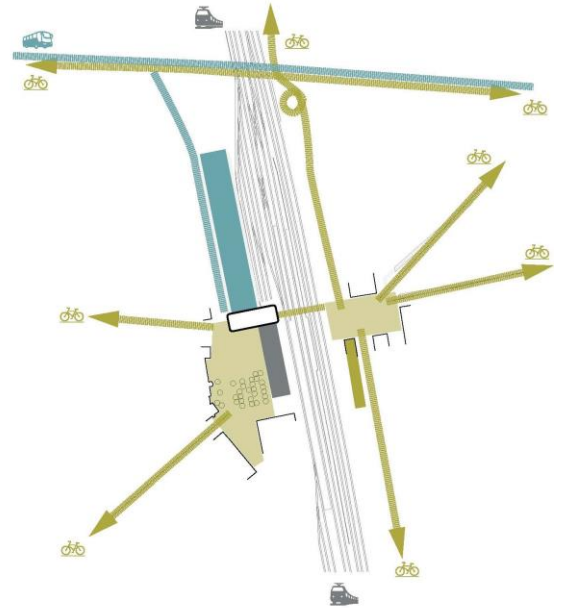
bauchplan ).( landschaftsarchitekten und  
stadtplaner partnerschaft mbB, Tobias  
Baldauf, München

## Verkehrsplanung:

Bernhard Gruppe ZT GmbH, Dirk  
Kopperschläger, Aalen

## Mitarbeiter\*innen:

Fernando Nebot Gomez,  
Kay Strasser,  
Benedict Weiss, Sebastian Jäger





**Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1005**

**Architektur:**

ARGE FRICK KRÜGER NUSSER PLAN2 GmbH,  
Axel Krüger, Markus Frick, Michael Nusser,  
München

GERMAN DELLER Büro für Architektur und  
Städtebau, German Deller, Dachau

**Stadtplanung:**

Emil Kath, Dachau

**Landschaftsarchitektur:**

Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten  
GmbH, Rainer Schmidt, München

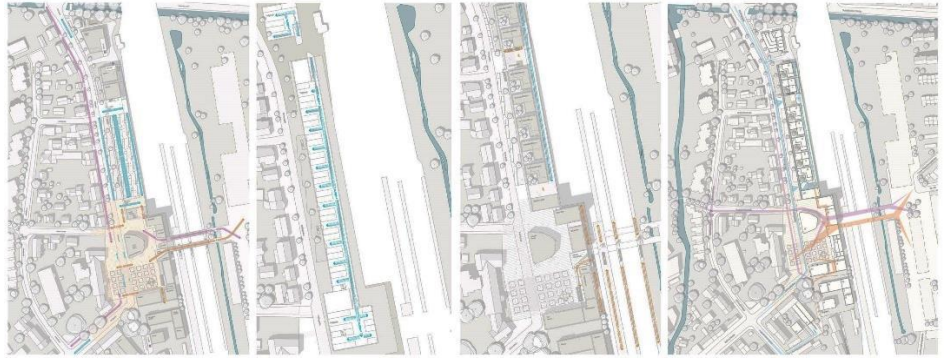
**Verkehrsplanung:**

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr  
mbH, Benedikt Bracher, Haar

**Mitarbeiter\*innen:**

Martin Westphal, Stephanie Gackstatter,  
Dierk Brandt, Carolin Döllinger, Stefan  
Deller, Sibel Aydogdu, Mona Deng, Tobias  
Eckmaier, Jana Liszweski



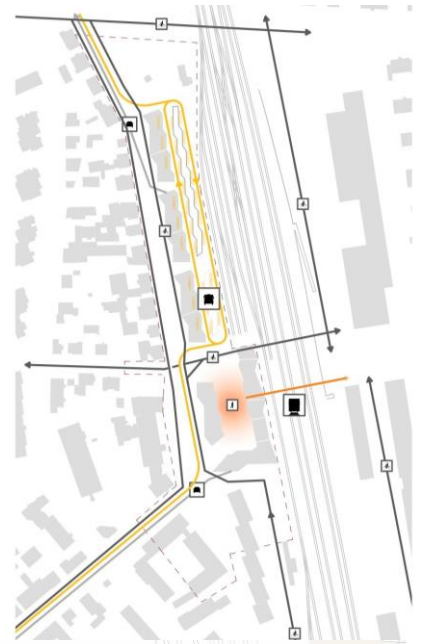
## Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1006

Architektur und Stadtplanung:  
hierl architekten und stadtplaner gmbh,  
Prof. Dr. Rudolf Hierl, München

Landschaftsarchitektur:  
BL9 Landschaftsarchitekten/ Roser Cebulsky  
PartG mbB, Jennifer Cebulsky, München

Verkehrsplanung:  
Planungsbüro Dipl.-Ing. M. Angelsberger,  
Michael Angelsberger, München

Mitarbeiter\*innen:  
Maximilian Bölsterl



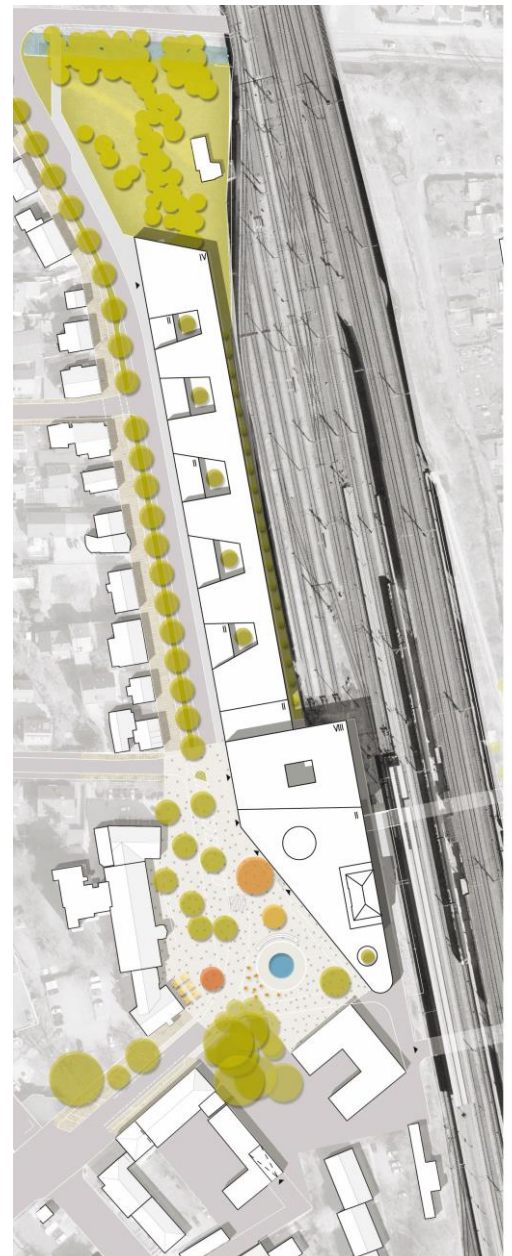
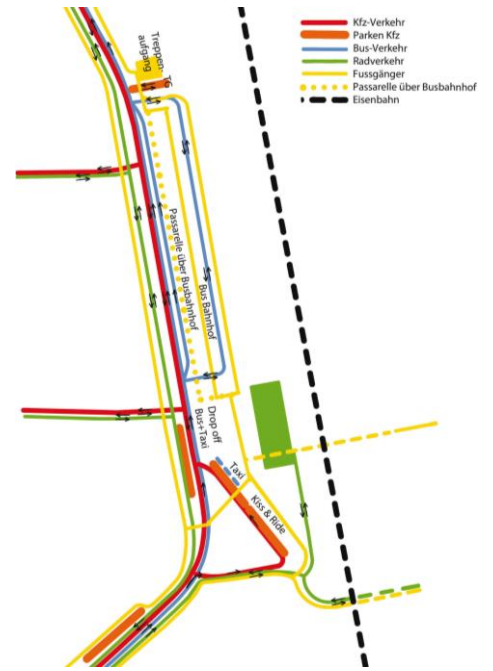
**Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1007**

**Architektur und Stadtplanung:**  
 deffner voitländer architekten stadtplander  
 bda, Prof. Dorothea Voitländer, Prof.  
 Konrad Deffner, Dachau

**Landschaftsarchitektur:**  
 Schegk Landschaftsarchitekten BDLA |  
 Stadtplaner, Ludwig Schegk, Haimhausen

**Verkehrsplanung:**  
 MODUS CONSULT ULM GmbH, Rainer  
 Neumann, Michael Preuß, Ulm

**Mitarbeiter\*innen:**  
 Maythe Garcia-Velarde, Julia Schall, Marie  
 Laabs, Magdalena Wiktorska, Jakob Deffner



## Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1008

## Architektur:

Auer Weber Assoziierte GmbH, Moritz Auer,  
Philipp Auer, Stephan Suxdorf, München

## Stadtplanung:

grabner huber lipp landschaftsarchitekten  
und stadtplaner partnerschaft mbB, Doris  
Grabner, Freising

## Landschaftsarchitektur:

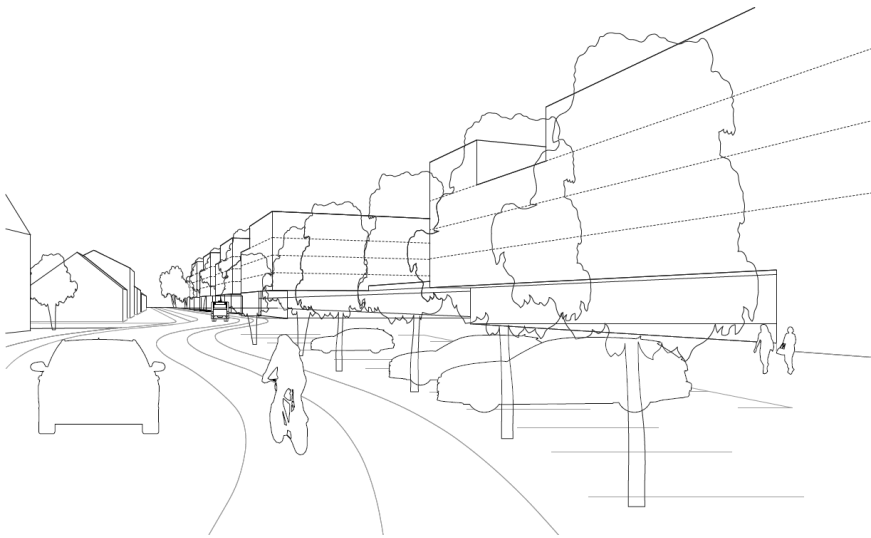
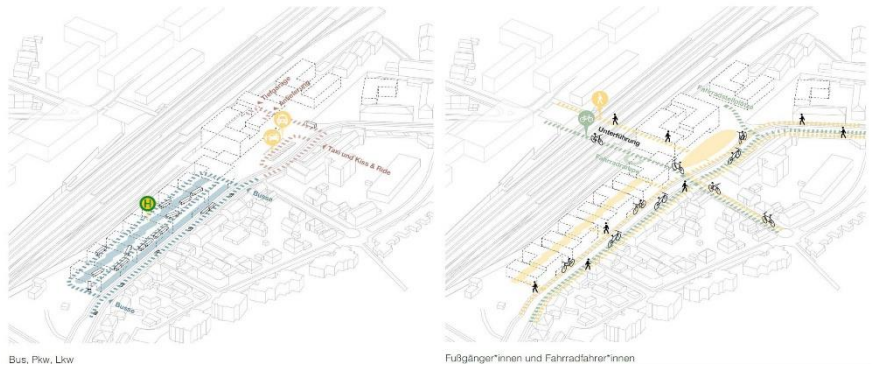
grabner huber lipp landschaftsarchitekten  
und stadtplaner partnerschaft mbB, Jürgen  
Huber, Freising

## Verkehrsplanung:

PSLV Planungsgesellschaft Stadt-Land-  
Verkehr GmbH, Alexander Süßmuth,  
München

## Mitarbeiter\*innen:

Léonie Köhler, Siliang Yu, Laura Back,  
Constantin Schindler, Leonhard Thumann,  
Ivan Selednikov



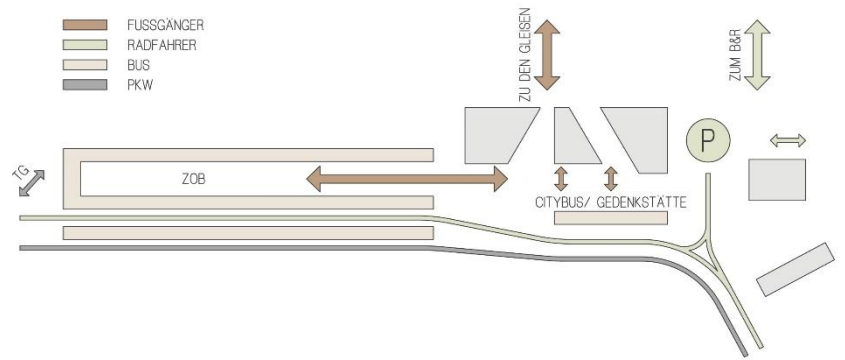
**Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1010**

Architektur und Stadtplanung:  
pmp Architekten, Anton Meyer, Dachau

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

Verkehrsplanung:  
Schönenberg Ingenieure Projekt GmbH,  
Florian Miller, München

Mitarbeiter\*innen:  
Daniela Nau, Kamil Hofmann, Ekaterina  
Reyzbikh, Lea Reiter, Sarah Kuba



**Wettbewerbsbeitrag Tarnzahl 1013**

**Architektur:**

performative architektur, Dr. Steffen Wurzbacher, Stuttgart

**Stadtplanung:**

UTA Architekten und Stadtplaner GmbH, Dominique Dinies, Sigrid Müller-Welt, Stuttgart

**Landschaftsarchitektur:**

Köber Landschaftsarchitektur GmbH, Jochen Köber, Stuttgart

**Verkehrsplanung:**

SHP Ingenieure GbR, Jörn Janssen, Hannover

**Mitarbeiter\*innen:**

Andreas Schübl, Dominic Plag, Kathrin Gerland

