

1. Platz für Gestaltung Busbahnhof, Bahnhofplatz und Rathausplatz

Topotek 1, Berlin Lorenz Dexler und Martin Rein-Cano,
Landschaftsarchitekten mit Schönenberg + Partner, Verkehrsplaner, München



Zum gestalterischen Gesamtkonzept und zu den einzelnen Plätzen führt das Preisgericht folgendes aus:

Gestalterisches Gesamtkonzept

Besonders gewürdigt wird das Hineinziehen der östlichen Promenade in den Bahnhofplatz und ihre Weiterführung bis zur Würm nach Westen. Dies lässt eine großzügige öffentliche Raumfolge in differenzierter Unterteilung an prominenter Stelle entstehen. Zustimmung finden auch der weitgehende Erhalt und die gute Einbindung des Baumbestandes auf dem Bahnhofplatz wie auch im Bereich des Irmonherplatzes.

Als positiv wird auch die vorgeschlagene Organisation des Zentralen Bushaltesbereichs gewürdigt, die der südlichen Vorzone vor dem Rio-Gebäude größere Aufenthaltsqualität verleiht. Unverständlich ist hingegen die gestalterische Ausformulierung des grünen Kranzes aus beschnittenen Bäumen, der um die beiden zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße gelegenen Baublöcke herumgeführt wird.

Bahnhofplatz

Die differenzierte Ausformung des Bahnhofplatzes vor den beiden unterschiedlichen Bahnhofsgebäuden wird als positiver Beitrag gesehen. Doch überzeugt weder die Platzmöblierung mit den überlangen Bänken, die mit den Bahnhofsausgängen kollidieren und den Bewegungsraum des Bahnhofsvorfeldes zu sehr einschränken, noch befriedigt die Gestalt des an prominenter Stelle gelegenen Tram-Wartehäuschens.

Marienplatz

Die fragmentierte Gestaltung überzeugt nicht.

Rathausplatz

Das Erhalten der drei größten Bestandsbäume und ihre Einbindung in die eher klassische grüne Platzgestaltung verspricht Aufenthaltsqualität, das Erscheinungsbild ist dem historischen Rathaus angemessen.

Erläuterungstext des Büros Topotek

Städtebauliches Strukturkonzept Pasing.

Das Freiraumkonzept entwickelt und führt die bestehenden städtebaulichen Strukturen und Hierarchien des Münchner Stadtteils Pasing weiter. Der Vorschlag berücksichtigt die aus dem Verlauf der Eisenbahntrassen resultierende prägende Längsausrichtung Pasings in Ost-West-Richtung sowie die Nord-Süd-Orientierung der beiden zentralen Geschäftsstraßen Bäckerstraße und Gleichmannstraße. Die Idee besteht darin, die zwei langen Achsen von Landsberger Straße, auf der die Straßenbahn verlaufen wird, und Arkaden-Promenade (eine Art Paseo, ausschließlich für Fußgänger) als Magistralen zu identifizieren. Der „Paseo“ verbindet fußläufig den im Osten gelegenen Platz ‚Am Knie‘ mit dem sich entlang der Würm und des Pasing-Nympfenburger Kanals von Nord nach Süd erstreckenden Grünzug an seinem westlichen Ende. Die für Straßenbahn und Individualverkehr befahrbare Landsberger Straße verbindet ebenfalls das „Knie“ mit dem Grünzug an ihrem westlichen Ende. Beide Magistralen werden mit Platanen bepflanzt, die ihre - trotz unterschiedlicher Nutzung - gemeinsame Identität kennzeichnen. Während auf der nördlichen Magistrale die Bäume mehrreihig stehen - unterbrochen von Stellen, die sich als eigene kleine Räume auftun - gibt es auf der südlichen Magistrale nur jeweils eine Reihe Bäume auf jeder Straßenseite. Diese beiden Achsen, die sich in Richtung Westen voneinander spreizen, berühren die wichtigsten Punkte Pasings. Zwischen ihnen befindet sich, umsäumt von geschnittenen Linden, das kreisförmige, komfortabel angeordnete Geschäftszentrum: der so genannte „Loop“, um den herum die drei neu zu gestaltenden Plätze liegen. Die drei voneinander unabhängigen Plätze – Bahnhofsvorplatz, Marienplatz und Rathausgarten – werden entsprechend ihrer Standorte und ihrer Funktion unterschiedlich gestaltet. Die Zusammengehörigkeit der Plätze als Bestandteile eines Stadtsystems wird zwar äußerlich durch die Verwendung gleichen Oberflächenmaterials gekennzeichnet (Granit), allerdings wird es sich optisch durch seine Oberflächenbeschaffenheit und Abmessungen unterscheiden, um damit jeweils eigene Platzidentitäten zu erzeugen.

Strukturkonzept Zentrum Pasing.

Die Stärkung der Geschäftsstandorte in der neuen Ortsmitte, welche sich im Laufe des letzten Jahrhunderts heraus gebildet haben, ist Leitlinie unseres Entwurfsansatzes. Unser Ziel ist es, diesen neuen Stadtkern durch die Einführung des „Loop“ wie ein Kraftfeld zu gestalten, um dessen Zentrum die drei Schlüsselorte des Stadtteils kreisen; der Bahnhofsvorplatz, der Marienplatz und der Rathausgarten. Gleichzeitig dient der „Loop“ als verbindendes Element zwischen den beiden großen Magistralen. Es werden an den drei Plätzen jeweils unterschiedliche Frei-



räume entstehen; der Bahnhofsvorplatz erhält entsprechend seiner Funktion als Wartezone und multifunktionaler Einsatzort (Marktplatz etc.) ein repräsentatives, eher nüchternes Aussehen, ähnlich einer Eingangshalle. Der Marienplatz mit der Mariensäule, die dort wieder an ihrem ursprünglichen Platz aufgestellt wurde, weckt Assoziationen zu einem Kraftfeld. Wegen seiner Südlage ist er ein idealer Standort für Außengastronomie. Der Rathausgarten wirkt gemütlich, wie ein „Pocket Park“ und begünstigt mit seinen bequemen Bänken auch längeren Aufenthalt und bereitet Rathaus- und Bibliotheksbesuchern einen freundlichen Empfang. Diese Neugestaltung soll als zentrales Element auch der Erschließung Pasings auf der zweiten Ebene durch die Passagen dienen, denn sie trägt dazu bei, auch Ortsunkundigen eine bessere Orientierung im Zentrum und seiner Hierarchie zu vermitteln.

Der Loop.

Der Loop als Bindeglied zwischen den verschiedenen Stadtfunktionen wird von geschnittenen Linden umsäumt. Die Bäume sollen den Loop als neuen prägnanten Raum in der Stadt lesbar und erlebbar machen. Deren Erscheinungsbild soll insbesondere den Maßstabsunterschied zwischen den großen, übergreifenden Magistralen und dem kleinmaßstäblichen, gemütlichen Zentrumsbereich Pasings vegetativ verdeutlichen. Diese Bäume mit geometrischer Krone steppen gewissermaßen die neuen Nähte des Stadtteilkerns, gebildet von Gleichmannstraße und Bäckerstraße, und sollen dessen Bedeutung visuell kennzeichnen. Durch die Aufhellung des wie eine Aureole erscheinenden Bodenbelags des „Loops“ aus hellem Asphalt, der zusätzlich mit Granitsplittern abgestreut ist, wird Kontinuität mit den beiden kleinteilig granitgepflasterten Straßenseiten gewahrt und die Zusammengehörigkeit des Gefüges auch optisch im Boden wahrnehmbar gemacht. Die Bordsteine werden auf beiden Seiten der Fahrbahn mit 3 cm minimal ausgebildet. Diese Materialität verdeutlicht zusätzlich den Maßstabsunterschied zu den Magistralen; während der Paseo mit großmaßstäblichen Mosaiken und, vor dem Bahnhof, mit großen Platten belegt ist, zeigt der kleinmaßstäbliche Bodenbelag des Loops auch die Geschwindigkeitsunterschiede in der Bewegung im jeweiligen Raum an. (Der Großmaßstab unterstreicht die Fortsetzung der Großstadt München während, der kleine den Dorfursprung Pasings beschreibt.) Im Inneren der Aureole und um diese Aureole herum liegen die zentralen Geschäftsstandorte, und durch die neu geschaffene Erreichbarkeit und den gleichzeitigen Ausschluss des Individualverkehrs werden die Voraussetzungen für weitere Aufenthaltsqualitäten und Aktionen geschaffen. Passanten können in der Sonne oder im Schatten flanieren, sowie kleinere Plätzen



zum Aufenthalt nutzen, die um Brunnen (Kontinuität mit dem bestehenden Brunnen des Marktes) unter freistehenden Linden angelegt werden.

Der Bahnhofsvorplatz.

Der Bahnhofsvorplatz ist, seinen wechselnden Nutzungen (Wochenmärkte, Weihnachtsmärkte,



Veranstaltungen) geschuldet, von Funktionalität geprägt. Er wird ein sehr stark frequentierter Ort werden. Das Zusammentreffen des Busbahnhofs, der neuen Tramstation, des Fahrradtunnels, des Eingangs zu den Arkaden, der Taxistation und des Bahnhofs selbst bilden eine komplexe Situation, die unser Entwurf funktionell und urban zu gestalten versucht. Entsprechend seiner repräsentativen Bedeutung wird der Platz mit großformatigen Granitplatten belegt, die sich zum Rand und in Richtung des Busbahnhofs verkleinern. Es entstehen dort vier robuste Bänke, die spiegelsymmetrisch die Anlage des Bahnhofs unterstreichen und Sitzmöglichkeiten in Südlage bieten. Das erweiterte, große Sitzplatzangebot eröffnet die Möglichkeit, bei schönem Wetter die Wartezeit bis zur Abfahrt im Freien zu verbringen. Die neue Tramhaltestelle wird zum Teil überdacht und der Bordstein an dieser Stelle lippenartig erhöht. Die Bestandsbäume in diesem Bereich werden erhalten, was einen besseren Übergang zwischen Paseo und Loop schafft, indem sie die strikte Ordnung des Paseo (nördliche Magistrale) unterbrechen. Nach der linearen Baumanordnung in Nord-West-Richtung auf dem Paseo wird eine Nord-Süd-Bewegung in Richtung des Loop angezeigt und der Paseo damit an diesen angebunden. Der Radfahrweg (Unter-

querung Bahngelände) wird am Tunnelausgang über die gesamte Platzfläche unterbrochen, denn dieser Nord-Süd-Radweg würde einen unlösbaren Konflikt mit der Ost-West-Bewegung



der Fußgänger auslösen. Folglich erhalten Fußgänger und Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs Priorität. Die Radfahrer müssen zum Überqueren dieser Strecke ihr Gefährt durchschnittlich 30 Sekunden schieben, ehe sie wieder auf Radwege in der Gleichmannstraße und Bäckerstraße treffen. Diese Unterbrechung wird auf beiden Seiten des Platzes durch eine entsprechende Beschilderung sowie durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Belagsbänder signalisiert. Der Wartestand der Taxis ist zweigeteilt, um ihre Integration und ihre Funktionalität am Bahnhofsvorplatz zu optimieren: drei Taxistellplätze sind auf der Seite des Bahnhofs geplant und eine Reserve von 10 Stellplätzen liegt auf der gegenüberliegenden Seite. Wird eines der drei direkt am Bahnhof bereitstehenden Taxen genutzt, kann sofort ein anderes von der gegenüberliegenden Seite seinen Platz einnehmen, was auch nicht durch zwischen beiden Straßenseiten verlaufenden Individualverkehr verzögert würde. Diese Organisation lässt natürlich auch die direkte Nutzung der Taxen an der gegenüberliegenden Seite zu. Die Lage und die Anordnung des Bus-Bahnhofs entspricht weitgehend der Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts Passing (– Teil ÖPNV). Allerdings sind die neun Haltestellen nun ausschließlich entlang der öffentlichen Verkehrsflächen angeordnet. Der Verzicht auf die separate Ausbildung einer Bus-Spur an dieser sensiblen Stelle macht es möglich, die Platzgestaltung der Bahnhofsvorfläche entlang der Nordseite der Kaflerstraße fortzusetzen (Fortsetzung Paseo, Magistrale). Die Folge sind neben attraktiven Haltestellenbereichen kurze Wege für die Fahrgäste und eine Reduzierung der Konfliktpunkte sowie eine Minimierung der Verkehrsflächen. Darüber hinaus entsteht ein dem neuen Verwaltungsgebäude angemessener großzügiger Bürgersteig. Die erforderlichen Flächen für die Bus-Wendevorgänge wurden dazu im Einmündungsbereich Imronherstraße / Kaflerstraße geschaffen. Die Buswartehäuschen werden aus dem Katalog der Stadt von München ausgewählt. Das bestehende Mahnmal wird in die neue Platzgestaltung des Imronherplatzes integriert.

Der Marienplatz.

Der Marienplatz der mit der Marienstatue eine Art Miniwahrzeichen Pasings beherbergt, verspricht ein Ort hoher Urbanität zu werden, der sich trotz des Verkehrs hervorragend für Restaurants und Cafés, besonders mit Außenbestuhlung, eignet. Das Hauptanliegen für den Marienplatz besteht darin, der durch die Lage an der Straßenkreuzung verursachten Zügigkeit entgegenzuwirken und dem bisher formlosen Ort eine tatsächliche Platzgestalt zu geben. Das geschieht mittels der einzuführenden klaren, rechteckigen Bodenstruktur. Der elegante



Bodenbelag aus Granit, mit einer Linierung aus Basaltstreifen von der Säule bis zu den Gebäudefassaden definiert einen geschlossenen Platz. Diese konzentrischen Vierecke nehmen die Form des Sockels der Mariensäule wieder auf. Linien aus Basalt durchqueren die Fahrbahn und umrahmen so einen verkehrsberuhigten Bereich zwischen den Eingängen des Platzes. Cafés und Restaurants können von großzügigen und sonnigen Flächen für ihre Außenterrassen profitieren.

Der Rathausgarten.

Dem Rathausgarten kommt im Gefüge der unterschiedlichen Freiräume die Aufgabe eines



Stadtgartens zu, der eine kleine grüne Oase im Stadtgetümmel bildet. Er wird ein behagliches Aussehen erhalten. Formal handelt es sich um Rasenfelder verschiedener Größe, die mit der Fassade des Rathauses korrespondieren. Um den Ruheeffekt (Pocket-Park-Effekt) zu erzeugen, werden die bestehenden Bäume größtenteils erhalten und neue Gehölze in scheinbarer Unordnung dazu gepflanzt. Die hohe Aufenthaltsqualität wird darüber hinaus durch die Möblierung mit bequemen Bänken erreicht, die langes Sitzen ermöglichen.

Landsberger Straße.



Die Landsberger Straße wird als klassische Allee gemäß den Vorgaben des Verkehrskonzeptes Pasing gestaltet. Um eine möglichst durchgehende Bepflanzung mit Straßenbäumen (Platanen) zu ermöglichen, wird die Bushaltestelle im Bereich der Kreuzung Offenbacher Straße nach Norden in den Bereich der Offenbacher Straße verschoben. Die Straßenbahngleise werden außerhalb der Haltestellen- und Kreuzungsbereiche als Rasengleis ausgebildet, um den Charakter der „Grünen Magistrale“ zu stärken. Der Platz „Am Knie“ (Ausgangspunkt der beiden großen Magistralen) wird als Stadtplatz aufgefasst und mit einem Raster aus geschnittenen Platanen versehen. Im Bereich zwischen Marienplatz und Rathausgarten wird die Platanenallee an der Landsberger Straße zugunsten der Linden des „Loops“ unterbrochen.