Gemeinde Pullach i. Isartal

Grobkonzept für den Bahnhof Pullach
PUL 610-41/1-23

Gegenüberstellung der Varianten 1 und 2
Stand 18.01.2012

Beiden Varianten liegen einige grundsätzliche Entwurfsüberlegungen zugrunde:

- möglichst Erhalt des prägenden Baumbestands am Bahnhof
- Überbauung der Tiefgarage wohl schwierig und kostenintensiv
- Ausreichende Räumlichkeiten für einen Drogeriemarkt im Pullacher Ortszentrum wünschenswert (Verkaufsfläche min. 400qm, weitere Nebenflächen ca. 100 qm)
- Platzbedarf für VHS-Nutzungen und Bündelung dieser
- Attraktivierung des Bahnhofsareals
- Herausstellung und Sanierung des Bahnhofsgebäudes
- Erhalt oberirdischer Stellplätze am Bahnhof
- Herzoghaus disponibel
- Durchwegung am Bahnhof zwischen Bahnhofstraße und Münchner Straße für Fußgänger und Radfahrer erhalten
- Räumliche Fassung des Areals

Bei einer möglichen Nutzung des Herzoghauses (Grundstücks Fl.Nr. 251) als Standort für einen Drogeriemarkt sind folgende Aspekte zu betrachten:

Das Grundstück ist für die Mindestanforderungen (Verkaufsfläche min. 400qm, Nebenflächen min. 100qm) recht klein. Erforderliche oberirdische Stellplätze lassen sich nur eingeschränkt direkt auf dem Grundstück anlegen, zumindest wenn die prägenden Bäume an der Westseite erhalten werden.
Über die bestehende Tiefgarage könnte eine Tiefgarage für den Drogeriemarkt erschlossen werden. Ggf. ist über eine direkte Einfahrt von der Bahnhofstraße aus in die Tiefgarage nachzudenken.
Zu klären wäre sicherlich auch die Möglichkeiten der Anlieferung, eventuell kann diese direkt über die Bahnhofstraße erfolgen (da bei einem Drogeriemarkt der Lieferverkehr im Vergleich zu einem Lebensmittelmarkt weitaus geringer ist).
Um nötige Abstandsflächen zum Seniorenwohnen einzuhalten und die Verschattung zu

minimieren wäre das Gebäude als 2-3 geschossiger Hauptbaukörper mit einem erdgeschossigen Anbau nach Osten hin auszuführen. In den Obergeschossen könnten Wohnen und/oder Dienstleistungen untergebracht werden. Die prägende Baustruktur (giebelständige Satteldächer zur Bahnhofstraße) könnte übernommen und durch einen Fassadenrücksprung des erdgeschossigen Anbaus gestalterisch eingepasst werden.

Bei einer Attraktivierung des Bahnhofsvorplatzes / des Bahnhofsgebäudes sind folgende Aspekte zu betrachten:

Für den Bahnhof selber wäre neben der bereits vorhandenen Nutzung Reisebüro auch eine gastronomische Nutzung denkbar. Die Wartehalle sollte dazu einbezogen werden - ein Schluss der Westseite zum Bahnsteig hin ist dann erforderlich. Der Schluss der Wartehalle als auch die Ausführung der Ostseite zum Bahnhofsvorplatz hin sollte idealerweise transparent mit viel Glas erfolgen. Ein Durchgang vom Bahnsteig kommend durch die Halle sollte frei bleiben. Der Bereich im Anschluss zum Park könnte ggf. bei einer gastronomischen Nutzung für eine Außenbewirtung zur Verfügung stehen.

Um den Bahnhof als Ensemble freizustellen wäre es sinnvoll, eine bauliche Ergänzung (z.B. Baukörper für ein mögliches VHS-Gebäude) entsprechend deutlich abzurücken und den nördlichen Schuppen zu entfernen.

Hinsichtlich der Erschließung sind folgende Aspekte zu betrachten:

Die jetzige Zufahrtssituation zu dem Stellplätzen im Norden des Areals von der Münchner Straße aus wirkt durch den stumpfen Einmündungswinkel (gerade auch in Nachbarschaft zum Bereich des Bahnübergangs) ungeordnet. Durch eine Verlegung der Einmündung in den Bereich der gegenüberliegenden Einmündung der Margarethenstraße könnte eine klare Kreuzungssituation zusammen mit einem geordneten Übergang für Fußgänger entstehen.

Besonderheiten Variante 1:

Städtebauliche Zielsetzung hier ist die Definition einen klaren baulichen Entwicklung entlang der Bahn. Der parallel zur Bahnlinie angelegte Baukörper für ein Gebäude mit möglicher VHS-Nutzung sollte dabei einen gewissen Abstand zum bestehenden Bahnhofsgebäude einhalten, um bei einer 2-3 geschossigen Bauweise das markante Bahnhofsgebäude nicht zu überprägen. Ein ggf. erdgeschossiger Verbindungsbau zur Verschneidung von Nutzungen im Bahnhof und im neuen Gebäude wäre zusätzlich denkbar.
Die oberirdischen Stellplätze vor dem neuen Gebäude können direkt über die Erschließungszufahrt angefahren werden, weitere Stellplätze können im nördlichen Bereich angelegt werden (ggf. auch Fahrradstellplätze und /oder Wertstoffsammelstelle).

Der nördliche Bereich des Bahnhofs kann über den Erschließungsweg von der Münchner Straße aus angefahren werden, der südliche Bereich über die Bahnhofstraße. Eine Durchfahrung für PKW vor dem Bahnhof ist zu vermeiden, eine Notbefahrung (Rettungswege, Müll, Anlieferung, etc.) kann durch Poller gewährleistet werden.

Besonderheiten Variante 2:

Städtebauliche Zielsetzung hier ist die Definition einen klaren „Endpunktes“ der Bahnhofachse und die Setzung eines städtebaulich markanten Kopfgebäudes, welches unter anderem eine VHS-Nutzung beinhalten kann. Über die Größe und vor allem auch die Höhe eines solchen Gebäudes ist zu diskutieren.

Der Schluss der Raumkante zur Bahn hin kann durch eine Baumreihe vollzogen werden. Vorteil dieser Lösung ist die absolute Freistellung des bestehenden Bahnhofsgebäudes sowie eine klarere Struktur der oberirdischen Stellplätze zwischen Bahnhofsgebäude und neuem Gebäude.

München, den 19.01.2012

i.A.

R. Karnott

René Karnott

Gemeinde Pullach i. Isartal
Grobkonzept Bahnhof Pullach

Variante 1 - Stand 18.01.2012

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle - Arnulfstr. 60, 80335 München

Az.: 610-41/1-23 Bearb.: Kr

Gemeinde Pullach i. Isartal
Grobkonzept Bahnhof Pullach

Variante 2 - Stand 18.01.2012

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Geschäftsstelle - Arnulfstr. 60, 80335 München

Az.: 610-41/1-23 Bearb.: Kr