

der Neue Busbahnhof Martinsried

zum Entwurfskonzept / Idee

Uns hat die Frage beschäftigt: Wo komme ich da eigentlich an? und was für ein Gefühl soll sich einstellen, wenn man dort ankommt, dort wartet, dort abfährt.. und was erzählt es über den Ort, und die, die ihn schaffen und deren Werte. Welches Beziehungsangebot macht das Neue seinen Nutzern? *Martinsried*, sein *ried* etymologisch mit Wald, einer Rodung verbunden, erzählt bereits etwas von der herrlichen, Umgebung und Campus erfüllenden ursprünglichen Natur.

**Also: Ankommen im Grünen!
Offenheit, Atmen, Weite, Klarheit,
Perspektivenwechsel!**

Auf der Suche nach Klarheit und Eindeutigkeit haben wir diesen Zielen verpflichtet das gesamte Layout der Busplatte behutsam verändert: ein! Ort, der nunmehr alle Funktionen kreuzungsfrei und insbesondere nahe an Aufzug und Fahr- und Festtreppe zur U-Bahn bündelt und störungsfrei gestaltet.

zum Tragwerk

Die Überdachung des Busbahnhofs Martinsried besteht aus identischen Stahlrahmen, die im Abstand von ca. 6,0m angeordnet sind. Das statische System des Rahmens ist unbestimmt, um die Verformungen bei schlanken Querschnitten möglichst gering zu halten. Die obere (Hut-)Konstruktion besteht aus Profilstahl, in die seitlich die Brettstapel-Vollholzdecke mit integrierter Akustikschlitzung eingeschoben wird. Dieser Profilstahl ist biegesteif in den Ecken verschweißt. Die obere Konstruktion liegt auf konifizierten Rundstützen auf, die an beiden Enden verjüngt werden. Die gesamte Stahlkonstruktion einschließlich der Aussteifungsverbände ist beschichtet in Verkehrsweiß RAL, die Brettstapeldecken bleiben in Fichte Natur. Damit das auskragende Vordach geringe Verformungen hat, werden die beiden Vordächer mit einem Zugband kurzgeschlossen. Hierdurch kann neben der geringen Verformung auch erheblich der Stahlverbrauch reduziert werden. Gegründet ist der Stahlrahmen auf Einzelfundamente. Damit die Horizontallasten aufgenommen werden können, sind die gegenüberliegenden Fundamente mittels eines Zerrbalkens verbunden. Die Aussteifung in Querrichtung funktioniert über eine Einspannung der Stützen, in Längsrichtung sind in den Viertels Punkten K-Verbände angeordnet. Zudem werden die Brettstapel-Deckenelemente mittels einer Holzwerkstoffplatte als Scheibe ausgebildet.

zur Lichtplanung / Kunst- und Tageslicht

Wartestrang: zonige, direkte Beleuchtung des Bodens aus deckenbündig integrierten Linearleuchten. Optiken mit unterschiedlichen Ausstrahlwinkeln ermöglichen Lichtqualitäten von Streiflicht bis hin zu großflächiger Beleuchtung. Die Lichtfarbe im Wartestrang ist warm weiss (ca. 2700° K) um eine behagliche Aufenthaltsqualität zu erzeugen. Die sanfte Reflektion des Lichtes von den hellen Bodenflächen erhellt die Decke subtil und macht den Raum lesbar. Streiflicht betont die bepflanzten vertikalen Flächen und erzeugt eine anregende Lichtatmosphäre.

Außenbereich / Einstiegszonen: Lineares Licht in den Hochdachflächen erhellt die Aus- und Einstiegsflächen neben den Bussen. Gleichzeitig werden die anschließenden vertikalen Dachflächen weich mit Licht belegt, um die Fernwirkung des Gebäudes zu unterstreichen. Die Lichtfarbe in diesen Bereichen ist kühl (ca. 3500-4000°K) und bildet so einen Kontrast zum warmen „Innenraum“. Diese Beleuchtung kann dimmbar ausgelegt werden und z.B. nur während des Ein- und Aussteigens auf voller Leistung betrieben werden (Energieeinsparung).

Photovoltaik-Elemente auf dem Dach erlauben den wirtschaftlichen Betrieb der LED-Beleuchtung.

Der *warme* Warteraum mit seiner Holzdecke wird durch linienförmige Oberlichter verschwenderisch mit Tageslicht akzentuiert, Blicke in den Himmel erlaubend; im Bereich des Ankunfts- und Verteilerortes am Abgang zur U-Bahn ist ein Oberlicht auf der ganzen Breite angeordnet, markiert so den zentralen Punkt.

zur Grünplanung

In gleichmäßigem Rhythmus sind auf der gesamten Busplatte vertikale ‚Gärten‘ angeordnet (siehe hierzu auch Entwurfsidee). Weiche Edelstahlnetze mit von unten nach oben zunehmender Maschenweite geben robusten, pflegeleichten und blühenden Kletterpflanzen in Trögen Raum zur Entwicklung und verleihen dem Bahnhof ein durch die Jahreszeiten wechselndes Antlitz; Insekten und Vögel werden ihn besiedeln und mit ihren Tönen bereichern. In den vier Fugen zwischen den Bushaltestellen sind Sonderpflanzungen gedacht, die durch die vier Städtepartner Bärenstein, Didcot, Klausen und Meylan kuratiert und spezifisch gestaltet sein könnten. Der mittlere Dachteil ist extensiv begrünt und puffert zudem das Regenwasser. Die Fahrrad-Anlagen im Norden und Süden sind analog konzipiert.

zur Visuellen Kommunikation / Orientierung / Leitsystem

Den größten Anteil zum Zurechtfinden im neuen Busbahnhof hat seine klare Organisation: Alles ist aufgehängt an einem! Ort. eine Wegekreuzung, von der aus sich alle Nutzungen im Weiteren kreuzungsfrei sofort erschließen und annähernd ohne weitere Erklärung finden lassen. Wenn man die Treppen von der U-Bahn hinaufkommt, oder von der Busplatte, oder von den Fahrraduniversen, immer findet sich unter gläsernem Dach eine aus allen Himmelsrichtungen lesbare, von der Decke abgehängte Informationstafel mit zusätzlichen Hinweisen zu ohnehin sofort sich anbietendem. Parallel zu allen Wegen sind alle Funktionen klar benannt, die Busbahnsteige überdeutlich auch nummeriert, von innen und auch von weiten sofort erkennbar. Alle Schilder sind v-förmig gekantet aus weiss gepulvertem Stahlblech.

Architekten

Peter Bohn + Assoziierte

Gesellschaft von Architekten mbH

Team: Peter Bohn, Josephine Beger, Natalie Bruno, Marina de Souza

Rossmarkt 6 80331 München

www.peterbohn.com

Tragwerksplaner

Planungsgesellschaft Dittrich mbH

Leonrodstraße 68 80636 München

www.dittrich-pg.de

Lichtplanung

Lichtlauf GmbH

Christoph Matthias

Sonnentaustraße 12 80995 München

www.lichtlauf.de

Visuelle Kommunikation / Leitsystem

stauss processform gmbh

Prof. Kilian Stauss

Sandstraße 33 80335 München

www.processform.de