BESCHLUSSVORLAGE



Vorlage Nr.: 2-BV/168/2020
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bauverwaltung
Datum: 14.10.2020
Verfasser: Dietrich Carmen

Wohnen am Schleißheimer Kanal; Vorstellung des Wettbewerbsergebnisses und Aufstellungsbeschluss

Beratungsfolge:

Datum Gremium 25.11.2020 Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 26.09.2019 beschlossen, für das Baugebiet am Schleißheimer Kanal in Hochbrück einen Einladungswettbewerb im Namen und auf Kosten des Investors durchzuführen.

Die Preisgerichtssitzung fand am 14.07.2020 statt. Den ersten Preis erhielt das Büro architekten mühlich, fink & partner, ulm mit architekten fink + jocher, müchen, Peter Fink, Dietrich Fink, studio B Landschaftsarchitektur, München Elke Berger.

Das Preisgericht kam zu folgendem Ergebnis:

"Das städtebauliche Bild ist ansprechend und sofort ablesbar, zum einen die klare Achse in West-Ost-Richtung, aber auch die Erschließung und Raumbildung in die Tiefe. Sehr positiv fällt die Durchmischung des Geschoßwohnungsbaus und der Einfamilien-/Doppel- und Reihenhäuser auf, insbesondere durch die dreigeschossigen Gebäude an den Stichstraßen. Die vier großen, gleichzeitig offenen Hofstrukturen gliedern das Gebiet positiv und beruhigen den Verkehr. Die soziale Durchmischung ist durch die Gebäudeanordnung ins den Stichstraßen sehr wohltuend. Hier sind alle Eigentumsformen denkbar und umsetzbar. In allen Bereichen ist eine hohe gestalterische Umsetzung im Miet- und Eigentumsbereich möglich.

Die großen Wohngebäude mit fünf Geschossen sind sehr gut dimensioniert, eine Abminderung des Dachgeschosses mit Hilfe von Dachterrassen fehlt und ist wünschenswert. Die vorgeschlagene Nutzung der EG-Flächen als Gewerbeflächen ist sinnvoll, insbesondere im Bereich des Quartiersplatzes.

Der Schallschutz wird durch die 16 m hohe Randbebauung hergestellt. Im Bereich der Gebäudelücken gilt das Schallschutzprinzip keine öffenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen auch für die Ost- und Westfassaden ebenso wie am Nordrand. Die Gebäudetiefe von 10 m am Nordrand kommt der erforderlichen Grundrissgestaltung entgegen.

Der Quartiersplatz liegt günstig an der Haupterschließung und bildet einen angemessenen, hochwertigen Auftakt in das neue Quartier. Die Fokussierung auf einen Quartiersplatz ist für das Gebiet richtungsweisend und prägend. Die Ausgestaltung gegebenenfalls mit Bushaltestelle ist zu detaillieren, bietet aber breits jetzt alle Möglichkeiten. Positiv ist die gelungene Integration der

BESCHLUSSVORLAGE



Kindertagesstätte an dieser Stelle.

Die vorgeschlagene Straßenanbindung ist positiv, weil zum Gewerbegebiet ein Anschluss als Norderschließung besteht. Die Ost-West-Anbindung ist gegeben, ein Einbahnstraßenanschluss an die Voithstraße ist möglich, außerdem ist der Anschluss zur U-Bahn vorhanden und der möglicherweise neu entstehende Schulkomplex kann gut angegliedert und erschlossen werden. Zur Heidenheimerstraße ist ein Fuß- und Radweg vorhanden und verbindet das Quartier in Ost-West-Richtung. Der ruhende Verkehr befindet sich in Garagen und Stellplätzen, der Anteil an Tiefgaragenstellplätzen ist nicht unnötig hoch. Ein Überangebot an Stellplätzen wird zukunftsweisend vermieden.

Der Entwurf trifft mit seinem Städtebau und den dadurch entstandenen Grünflächen den richtigen Maßstab für den Ort. Die Freiräume lassen mannigfaltige Nutzungen, Qualitäten und Möglichkeiten zur Aneignung erwarten. Kammartig verweben sich die Grünfinger mit der Baustruktur, öffnen sich nach Süden und gegen den Blick frei in die weite Landschaft. Die Bauzeilen werden von einer abwechslungsreichen Angerzone erschlossen, die geschützte, identitätsstiftende Eingangsbereiche bieten. Warm welcome. Alle Wohnungen haben Zugang zu den großzügigen Freiräumen und zum allseits präsenten Kanal."

Der Plan sowie die Dokumentation, die dem Protokoll der Preisgerichtssitzung entspricht und im Rahmen der Veröffentlichung des Wettbewerbsergebnisses auch öffentlich auslagen, liegen als Anlage 1 und 2 bei.

Der beiliegende Auszug für das Entwurfskonzept aus dem Bericht der Vorprüfung für den Städtebaulichen Wettbewerb (Anlage 3) stellt die Leitidee Städtebau und Grünordnung, die wesentlichen Werte des Wettbewerbsentwurfes und die Funktionalität der geforderten Nutzungen dar.

Die Nettobaulandfläche liegt bei 69.500 m² (54 %), der öffentliche Freiflächenanteil bei 46.700 m² (37 %) und die Öffentlichen Verkehrsflächen bei 11.000 m² (9%). Die GFZ im Geschoßwohnungsbau ist bei ca. 1,29, im Einfamilien-, Doppelhaus- und Reihenhausbebauung bei ca. 0,64. Der Entwurf sieht 81 % (35.600 m²) der Flächen für Geschosswohnungsbau und 19 % (31.500 m²) im verdichteten EFH-Bau vor. Die Geschossfläche liegt im Geschosswohnungsbau bei 45.800 m², im verdichteten EFH-Bau bei 20.300 m². Für Nichtwohnnutzung sind 1000 m² GF vorgesehen. Der Einwohnerzuwachs liegt bei 1650.

Herr Prof. Fink stellt das Entwurfskonzept vor und steht für Fragen zur Verfügung.

Der Investor hat die erforderliche Grundzustimmungserklärung unterzeichnet.

Um mit dem Bauleitplanverfahren beginnen zu können, ist ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan erforderlich. Der Bebauungsplan trägt die Nr. 188 und soll "Wohnen am Schleißheimer Kanal" heißen.

Gleichzeitig ist mit dem Investor ein Städtebaulicher Vertrag zu verhandeln.

Es ist beabsichtigt, dass der Investor alle notwendigen Planungsleistungen und Gutachten beauftragt.

II. BESCHLUSS:

BESCHLUSSVORLAGE



Der Stadtrat nimmt das Wettbewerbsergebnis mit den Anmerkungen des Preisgerichts zur Kenntnis und beschließt, den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 188 "Wohnen am Schleißheimer Kanal" auf Grundlage des vorgestellten Wettbewerbsergebnisses zu fassen und die Verwaltung zu beauftragen, mit dem Investor den Städtebaulichen Vertrag zu verhandeln.

| III. VERTEILER: | | |
|---|---|--|
| BESCHLUSSVORLAGE: als Tischvorlage | ANLAGE(N): als Tischvorlage | |
| Anlagen: | | |
| Planunterlagen Wettbewerbssieger (Anlage 1) | | |
| Dokumentation (Anlage 2) | | |
| Auszug Bericht Vorprüfung (Anlage 3) | | |

4 1 5 1 9 5 415195 1006 1. PREIS



pefindet sich in privilegierter Ortsrandlage am Übergang des Ortsteils Hochbrück zur südlich anschließenden He ndschaft. Ziel der Entwicklung der Raumkonzeption cuen Quartiers ist, alle Bewohnerinnen und Bewohner an ebeser Lagegunst unmittelbar teilhaben zu lassen. Weit Freiräume zwischen den vier neuen Nachbarschaftseinheiten um jeweils eine Wohnstraße ermöglichen es, von al künftigen Grundstücken aus eine attraktive und gefa Itzbare Fußweg- und Fahrradverbindung in die benachb uartiere und die übergeordneten Freiflächen zu kom Raumbildende und vor Emissionen schützende Kanten bilden den nördlichen Abschluss zum angrenzenden Gewerbegebiet. Die südlich des Wettbewerbgebiets angrenzende Heide-

landschaft zieht sich vom Bannwald über die Neuplanung großflächig nach Norden über das Grundstück. Nach und nach rmischt sich der durch Kiefern geprägte, mediterran wirkende Indschaftstyp des Bannwaldes mit der urbanen Vegetation der Wohnbebauung. Entlang der neuen Gebäude ordnen sich orivate Freiflächen, die den Rand der urbanen "Finger" bilden. Mittig durch das Grundstück verläuft ein Fuß- und Radweg der sich an den Bereichen zwischen der Bebauung zu kleinen Plätzen weitet. Dort gibt es Raum für unterschiedliche Aufenthaltsmöglichkeiten, wie Sandspielbereiche oder Nischen it Sitzgelegenheiten. Die weitläufigen Landschaftsstreifen werden parallel von unbefestigten "Mistwegen" begleitet, wodurch eine weitreichende Vernetzung des Grundstückes auch für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht wird. Die lockere Bepflanzung mit Kiefern des großzügig angelegten Platzes im Norden des Grundstücks spiegelt die Typologie des Bannwaldes auch im urbanen Bereich wieder. Organisation und Erschließung

Das Quartier wird für den KFZ Verkehr über eine im Norden liegende Spange erschlossen, auf der auch der Bus fahren kann. Die Fahrstraße weitet sich am Quartierseingang zu einem shared space auf, sodass hier ein räumlich definierter Platz

der Straßenraum zum Aufenthaltsraum, der zu zu Interaktion unter den Bewohnern einlädt u tig nutzbarer öffentlicher Raum erlebbar. maschiges Wegenetz für Fußgänger und Fahrradfahrer bietet die Möglichkeit das Quartier zusätzlich in alle Richtungen zu Die Geschosswohnungsbauten im Norden des Quartiers verfügen über Tiefgaragen, die zu Beginn der Wohnstraßen erschlossen werden. Die innerhalb des Quartiers gelegenen Einfamilienhausbauten verfügen über eigene Garagen. Hier kann in die Anzahl der Stellplätze zu Guns innovativen Mobilitätskonzeptes reduziert werden. Durch

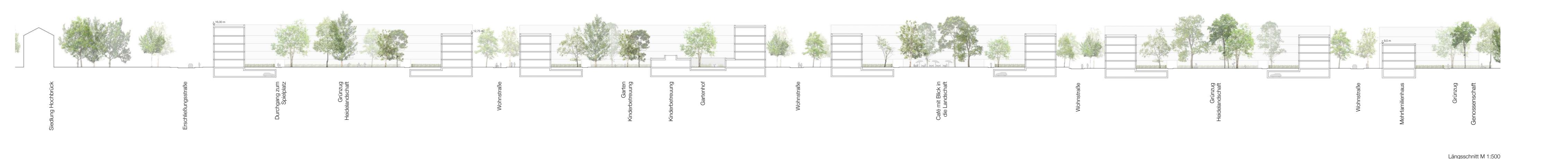
einzelnen Nachbarschaften erschlossen. Das Quartier wird

Durchgangsverkehr freigehalten. Durch Versatze un

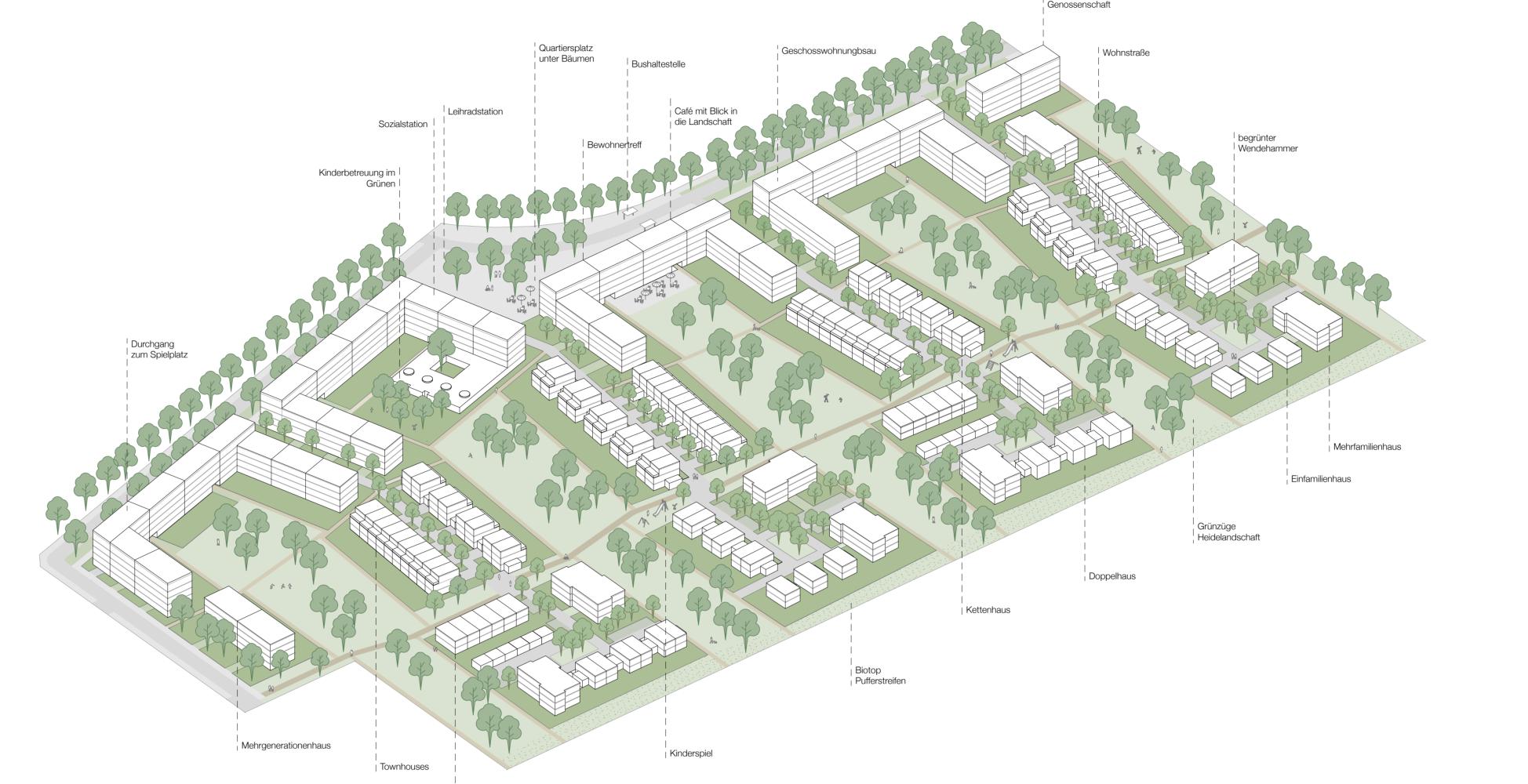
bewussten Verzicht auf Tiefgaragen in weiten Teilen o Nachbarschaften können an den Eingängen der Wohnst sowie an den Enden E-Ladestationen angeordnet werden. Eine eihfahrradstation ist zentral am Quartierseingang zu setzungen für eine schrittweise Realisierung des Quartiers

zeigt die Potenziale einer kurz- bis mittelfristigen Entwicklu auf. Innerhalb der Realiserungsabschnitte können die einzeln Haustypen im Bereich des verdichteten Einfamilienhausba variiert werden. Hierdurch wird die Anpassbarkeit des Quartie auch an zukünftige demografische und wirtschaftliche









ahlreichen Typologien, sodass in allen Lebensphasen im Quartier gewohnt werden kann. Townhouses, verkettete Häuser und eihenhäusern mit unterschiedlichen Größen und Höhen zeiger die vielseitigen Möglichkeiten des verdichteten Einfamhausbaus auf und bieten die ideale Flexibilität an unterschiedlic Hausgrößen und Typologien gerade für junge Familien an. verschiedenen Typen von Geschosswohnen bietet die Möglichk Wohnformen zu entwickeln, die verschiedene Wohnungsgrößen der verschieden der verschiedene wohnungsgrößen der verschieden der versc

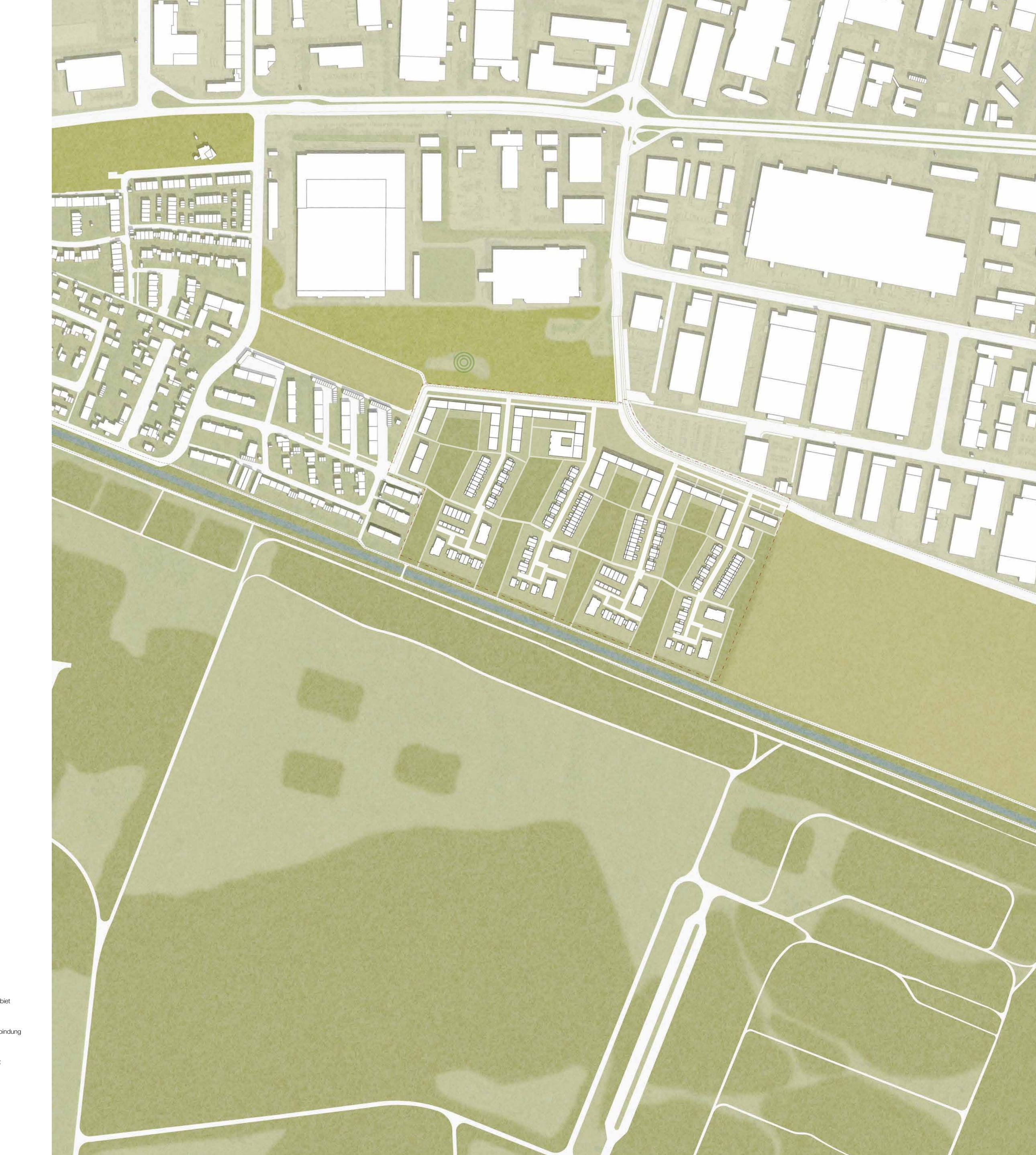
Flächen für Cafés, Einzelhandel, Büros und ein Bewohnertreffs ind an zentraler Stelle erdgeschossig am Quartiersplatz e Landschaft. Eine Sozialstation kann in unmitte Die erdgeschossige Kinderbetreuung ist zentral am Quartiers-

eingang gelegen. Sie erstreckt sich in den Grünzug herein und

nerhalb des Quartiers, sodass ein Nebeneinander vo erdichtetem Einfamilienhausbau und Geschosswohnungsb

er Gebäude des im Westen angrenzenden Siedlung Hochbrüc

Die dreigeschossigen Doppelhäuser bieten von der Größe die Qualitäten eines Einfamilienhauses und sind durch die Verkettung Die zweigeschossigen Reihenhäuser und Doppelhäuser ermöglichen durch ihre Kompaktheit eine kostensparende Bauweise und sind ideal als Start für junge Familien und Paare.



Industriegebiet
hing Hochbrück

Ouartiersplatz
unter Bäumen

Bewohnertreff

Bewohnertreff

Radweg nach
Müchen

Biotop



Lageplan M 1:500



4 1 5 1 9 5

körper als erstes realisiert werden. Durch die Gliederung

vier Wohnstraßen ist der Erschließungsaufwand für das r

Durch zusammenhängende Bebauungsstrukturen und ko oakten Gebäudetypen, mit kleinem Oberflächen- /\

lumenverhältnis sind niedrige Baukosten und geringe Energie

verbräuche zu erwarten. Die Flachdachflächen bilden die Basis

Flächen. Durch die Photovoltaik-Anlagen können di

ektrischen Energieverbräuche regenerativ gedeckt werden.

verbleibende Energiebedarf wird durch Geothermie übe

nhaltigen Bauen ist die Ausführung einzelner Häuser i

Holzbauweise denkbar. Die weitgehende Begrünung unter

ingenehmes Mikroklima. Kombiniert mit einer flächer

Entlang des schallemittierenden Industriegebiets Garching

veitestgehend geschlossene Bebauung wird nur durch die

ler Häuser lässt einhüftige Grundrisstypen zu, sodass alle

chützenswerten Räume zum ruhigen qualitativ hochwertigen

inmittelbares Nebeneinander des Gewerbegebiets und dem neuen Quartier problemlos möglich ist.

gemeinschaftlichen Grünzug orientiert werden können und ein

Hochbrück im Norden sind die Häuser fünfgeschossig. Die

nbeziehung von Dach und Fassadenflächen schafft ein





Stadt Garching Städtebaulicher Wettbewerb Wohnen am Schleißheimer Kanal

Dokumentation, Juli 2020



Städtebaulicher Wettbewerb "Wohnen am Schleißheimer Kanal"

ausgelobt durch

GSW Gesellschaft für Siedlungs- und Wohnungsbau Baden-Württemberg mbH vertreten durch Roy Lilienthal



Wettbewerbsbetreuung

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München Judith Praxenthaler, Birgit Kastrup Arnulfstraße 60, 80335 München 089-539802 -70/ -76



Vorprüfung

bauwärts Reiterer Weber-Ebnet GbR

Viktoria David, Christine Uske, Jan Weber-Ebnet Zeppelinstraße 57, 81669 München 089-71684017



| Wettbewerbsaufgabe | Seite | 4- 9 | Inhalt |
|--------------------|-------|---------|--------|
| Preisgericht | Seite | 8 - 9 | |
| 1. Preis | Seite | 10 - 11 | |
| 2. Preis | Seite | 12 - 13 | |
| 3. Preis | Seite | 14 - 15 | |
| Anerkennung | Seite | 15 - 17 | |
| Weitere Arbeiten | Seite | 18 - 22 | |
| Impressum | Seite | 24 | |

Wettbewerbsaufgabe

Der Wettbewerb wird als städtebaulicher Einladungswettbewerb mit 10 Teilnehmern ausgelobt.

Anlass

Die Stadt Garching hat sich im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses und im Rahmen der Flächennutzungsplanneuaufstellung entschlossen, den Stadtteil Hochbrück mit seiner vorhandenen Infrastruktur zu sichern und zu weiterzuentwickeln. Insbesondere sollen Wohnungen mit hoher Qualität und Bezug zum Schleißheimer Kanal geschaffen werden. Es sollen eine gestalterische Vielfalt und verschiedene Gebäudetypologien entstehen. Dabei hat sich die Stadt Garching bei der Ausweisung von Baugebieten zum flächensparenden Bauen bekannt. Auch sollen angemessene Flächenanteile für verdichteten Einfamilienhausbau vorgesehen werden. Die Stadt Garching strebt eine qualitätsvolle städtebauliche Entwicklung durch gute städtebauliche und architektonische Gestaltung und eine Ressourcen schonende, nachhaltige und energetische Bauweise an. Die Wohnbebauung wird durch einen privaten Investor realisiert. Es soll Wohnraum für ca. 1.100 Personen geschaffen werden. Als Stadt der kurzen Wege zielt die Stadt Garching auf eine umweltverträgliche Verkehrsmittelnutzung ab. Rad- und Fußverkehr sollen durch komfortable Wegebreiten und attraktive Wegeführung unterstützt und gefördert werden. Die Nutzung des Autos soll auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Städtebau

Aufgabe ist es, den Ortsteil Hochbrück durch Ergänzung um ein hochwertiges Wohngebiet mit ergänzenden Infrastruktureinrichtungen, die sowohl dem neuen Quartier als auch dem bestehenden Ort dienen, qualitätsvoll weiterzuentwickeln. Der Umgang mit der heterogenen Umgebung - wie z.B. die Berücksichtigung der Immissionsschutzanforderungen im Norden und Verzahnung mit dem Freiraum im Süden - stellt eine besondere Herausforderung dar. Zu beachten ist, dass sich die Stadt eine Weiterentwicklung der Wohnbebauung nach Osten grundsätzlich vorbehält. Das Ermöglichen einer Fortführung von z.B. Freiraumverbindungen, Fuß- und Radwegen oder auch Erschließungsstra-

Ben ist somit Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Um die Vernetzung zwischen Altort und Neubaugebiet sicherzustellen, ist an Wegebeziehungen aus der Umgebung anzuknüpfen. Ebenso gilt es den Schleißheimer Kanal angemessen in die städtebauliche Konzeption einzubeziehen und Wege- und Sichtbeziehungen zu diesem landschaftsprägenden Baudenkmal herzustellen.

Ziel ist ein lebendiges Wohnquartier mit vielfältigen Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum wie auch den quartiersinternen öffentlichen Freiräumen. Die Orientierung soll durch die Bildung von ablesbaren Nachbarschaften und einem hochwertigen öffentlichen Raum leicht möglich sein.

Der Wohnungsbau sollte innovative Konzepte für den Geschosswohnungsbau hervorbringen und eine hohe Qualität im verdichteten, klassischen Einfamilienhausbau bereitstellen. Gerade für junge Familien sind Wohnstandorte interessant, die kostensparende Bauweisen ermöglichen. Die Höhenentwicklung der Gebäude und die Dachgestaltung ist Teil der Aufgabenstellung. Eine höher als fünfgeschossige Bebauung ist jedoch nicht gewünscht. Die Stadt Garching legt Wert auf ein hochwertiges Freiraumkonzept, das Freiflächen unterschiedlicher Funktion zu einem System vernetzt und gestaltprägend für das Quartier einsetzt.

WOHNEN

Im Wettbewerbsgebiet sind Flächen für ca. 1.100 Einwohner vorzusehen. Der Stadt geht es um die Schaffung eines attraktiven Wohnraumangebots, das eine Vielfalt an Wohnformen zulässt und marktgängige Wohnungsgrößen berücksichtigt. Sowohl im Geschosswohnungsbau als auch im Einfamilienhausbau soll vor allem den Wohnbedürfnissen junger Familien Rechnung getragen werden.

Rd. 70% der entstehenden Geschossfläche ist für den Geschosswohnungsbau und rd. 30% für verdichteten Einfamilienhausbau in Form von Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern vorzusehen. Gebiete mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern sollen zu etwa 50% mit Einfamilien- und Doppelhäusern und zu weiteren 50% mit Reihenhäusern bebaut werden.

Im Geschosswohnungsbau soll die mittlere Wohnungsgröße rd. 90 gm Geschossfläche betragen.

30% der Geschossflächen sind für sozialgerechte Bodennutzung im Geschosswohnungsbau und verdichteter Einzelhausbebauung vorzusehen (davon 12% für Wohnungen im Einheimischenmodell, 7,5% für Genossenschaften und 5% für sozialen Wohnungsbau, 5% für sonstige besonderen Angebote).

NICHT-WOHNNUTZUNGEN

Nicht-Wohnnutzungen, wie Einzelhandel, Büros, Praxen, Cafes, Restaurants, Bewohnertreff und Sozialstation sind punktuell und konzentriert an städtebaulich besonders geeigneten Standorten vorzusehen. Die Räume müssen zu wohnungen umnutzbar sein.

GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN - KINDERBETREUUNG Der Stadtteil Hochbrück hat eine Grundschule, einen Kinderhort sowie Kindertageseinrichtungen. Durch die Ausweisung des neuen Wohngebiets wird die Errichtung neuer Kindertageseinrichtungen erforderlich. Es sind dies zwei Gruppen für eine Kinderkrippe für 0 - 3 Jährige und zwei Gruppen für einen Kindergarten für 3 - 6 Jährige. Für Krippe und Kindergarten ist eine Geschossfläche von ca. 1.300 bis ,1.400 qm und eine Grundstücksfläche von rd. 2.000 - 2.500 qm vorzusehen.

Für die Einrichtungen der Kinderbetreuung kommt sowohl die Unterbringung im Erdgeschoss des Geschosswohnungsbaus als auch in einem eigenen Gebäude in Betracht. Auf eine verkehrsgünstige Lage an einer Wohnsammelstraße ist zu achten, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Eine 2-zügige Grundschule mit räumlich zugeordnetem Hort (2 Gruppen für 6 - ca. 10 Jährige) sowie eine 2-fach-Turnhalle und Freisportflächen soll unmittelbar östlich an Wettbewerbsgebiet angrenzend entstehen.

Von Immissionskonflikten mit der Wohnnutzung im Wettbewerbsgebiet muss nicht ausgegangen werden. Die Erschließung der Schule für den motorisierten Individualverkehr soll von Norden her erfolgen.

Nutzungen

Erschließung

MOTORISIERTER LNDIVIDUALVERKEHR

Die Hauptzufahrt in das Wettbewerbsgebiet für den motorisierten Individualverkehr ist von den beiden Anschlusspunkten im Norden und Osten vorzusehen. Der Straßenverlauf zwischen diesen beiden Punkten bleibt dem städtebaulichen Entwurf vorbehalten, es soll jedoch eine durchgängige Fahrverbindung entstehen. Gestaltung und Charakter der Straße sind auf den Verlauf und die damit verbundene Funktion abzustimmen. Sich begegnender Busverkehr (Fahrbahnbreite 6,5 m) muss möglich sein.

Östlich, außerhalb des Wettbewerbsgebiets, wird die Straße am Südrand des Gewerbegebiets weitergeführt. Gemäß Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak (2016) wird eine Verkehrsbelastung von rd. 2.800 Kfz/ 24h prognostiziert. Für die Straße (geplante Fahrbahnbreite 7,5m) incl. Begleitgrün sowie Fuß- und Radwegen steht ein ca. 18,5 m breiter Grundstücksstreifen zur Verfügung.

Über die Fl. Nr. 1254 sowie den südlichen Teil der Fl. Nr. 1255/3 soll auch eine Straßenanbindung an den Ortsteil Hochbrück entstehen, damit der Ortsteil neben der Voithstraße eine weitere Zufahrtsmöglichkeit erhält. Auch eine Straßenanbindung an die Heidenheimer Straße ist vorzusehen. Die guartiersinterne Erschließung für den MIV soll über Wohnsammelstraßen und Wohnstraßen erfolgen, die, soweit es sinnvoll erscheint, möglichst als Tempo 30 Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgestaltet werden sollen. Ziel ist eine leichte Orientierung im öffentlichen Raum und die Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohnbereichen. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Wohnstraßen ist die Stadt Garching offen für innovative Ansätze, die die funktionalen Belange der Erschließung berücksichtigen und gleichzeitig den Straßenraum als vielfältig nutzbaren öffentlichen Raum erlebbar machen.

Die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Zugangsbereich zu den Gemein- bedarfseinrichtungen muss vorrangig die Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern berücksichtigen. Kurzzeitbesucherstellplätze für den motorisierten Hol-/Bringverkehr (max. 1 je Kinderbetreuungseinrichtung) sind in angemessener Entfernung und so vorzu-

sehen, dass möglichst keine Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr entstehen.

FUSS- UND RADWEGE

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist den Belangen von Fußgängern und Radfahrern bei der quartiersinternen Erschließung ein hoher Stellenwert einzuräumen. Ein engmaschiges Wegenetz, insbesondere für Fußgänger, ist ggf. auch abseits von Fahrerschließungsstraßen vorzusehen. Wichtig sind auch Anbindungen für Fußgänger und Radfahrer an den bestehenden Ortsteil Hochbrück im westen ebenso wie Verbindungen nach Norden, Osten (U-Bahnhaltestelle Garching-Hochbrück) und Süden (Schleißheimer Kanal und angrenzende Freiflächen). Die Durchlässigkeit des Quartiers für den Fuß- und Radverkehr in Nordsüdwie auch in Ostwestrichtung ist sicherzustellen. Besonders wichtig ist eine gute Fuß- und Radverkehrsanbindung des geplanten Grundschulstandortes östlich des Wettbewerbsgebiets. Sonstige wichtige Verbindungen sind im Flächennutzungsplanentwurf dargestellt, sie sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Derzeit wird die Machbarkeit einer Radschnellverbindung südlich des Wettbewerbsgebiets geprüft.

ÖPNV

Um das geplante Wohnquartier an den Öffentlichen Nahverkehr direkt anzuschließen, ist es nicht ausgeschlossen, dass eine Buslinie künftig z.B. über die neue Haupterschließung führt. Es sind daher Vorschläge für Haltestellen und die verträgliche Einbindung in das Quartier zu entwickeln.

Die unterirdische Anordnung der Kfz-Stellplätze in Tiefgaragen wird bevorzugt. Bei den Gemeinbedarfseinrichtungen und bei Einfamilienhausbebauung sollte diese Unterbringungsart aber nicht ausschließlich vorgesehen werden. Die Anordnung der Fahrradabstellplätze soll oberirdisch, überdacht und abschließbar, sowie gut erreichbar, erfolgen (nähere Bestimmungen zur Beschaffenheit von Fahrradabstellmöglichkeiten siehe S 9 der Fahrrad - und Stellplatzsatzung der Stadt Garching (Garagen-, Fahrrad- und Stellplatzsatzung - GAFSTS).

Die notwendigen Stellplätze und Fahrradstellplätze für Wohngebäude bestimmen sich nach der GAFSTS (s. Anlage) Gemein bedarf Kinderbetreuu ng 4 Stellplätze (zwei pro Einrichtung)

Die übrigen Bestimmungen der Stellplatzsatzung sind zu beachten. Die durch die Stellplatzsatzung vorgesehen Stellplalzreduzierungen durch Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes sind grundsätzlich gewünscht. Da jedoch zum Zeitpunkt des Wettbewerbs noch keine konkreten Umsetzungsvorstellungen vorliegen, ist die Anzahl der Stellplätze ohne Stellplatzreduzierung zu ermitteln und die Unterbringung darzustellen.

Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität erwartet die Stadt Vorschläge für innovative Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene (z.B. carsharing, Bike-Sharing). Sie eröffnet damit auch die Möglichkeit der Reduzierung der Stellplatzanforderungen gemäß GAFSTS. Im Hinblick auf das Mobilitätskonzept wie auch auf den Ausbau der e-Mobilität (Ladeinfrastruktur) sind Konzepte zu entwickeln, wie diese Angebote im privaten wie auch im öffentlichen Raum untergebracht werden können. Auch ein Standort des Leihfahrradsystems der MVG ist an geeigneter Stelle im Gebiet unterzubringen.

Ruhender Verkehr

Innovatives Mobilitätskonzept

| Termine | Diskussion Auslobung Im Stadtrat | 23. Juli 20019 |
|---------------------------|--|---|
| | Beschluss Auslobung Im Stadtrat | 26. September 2019 |
| | Preisrichtervorgespräch Ausgabe der Unterlagen Rückfragen / Kolloqium Abgabe Arbeit, Modell Sitzung Preisgericht | 12. Dezember 2019 19. Dezember 2019 23. Januar 2020 19./ 26. März verschoben auf 23. April 2020 22. April verschoben auf 14. Juli 2020 |
| Fach preisrichter/innen | Falk Böhm Johannes Ernst Eva Fischer Astrid Weisel Michael Wimmer Lisa Yamaguchi | Architekt, GSW Sigmaringen Architekt, München Landschaftsarchitektin, München Architektin, München Architekt, München Architektin, München |
| Stellvertreter/innen | Gerold Heugenhauser Ingrid Liebald Martina Schneider | Architekt, München Landschaftsarchitekt/in, München Landschaftsarchitektin, München |
| Sachpreisrichter | Dr. Dietmar Gruchmann Walter Kratzl Christian Furchtsam Dr. Joachim Krause Roy Lilienthal | 1. Bürgermeister Stadtrat Stadtrat Stadtrat GSW Sigmaringen |
| Stellvertreter | Albert Biersack Rudolf Naisar | Stadtrat Stadtrat |
| Berater (ohne Stimmrecht) | Gerhard Steger | Sachverständiger für Lärmimmissionsschutz, Mün- chen |
| | Birgit Kastrup Annette Knott Klaus Zettl | Stadtplanerin, PV München Stadt Garching Stadt Garching |

В

VORPRÜFUNG

Die Vorprüfung der eingereichten Arbeiten erfolgt durch das Büro bauwärts, München. Die Beiträge werden anhand von allgemeinen Prüfkriterien und Beurteilungsgesichtspunkten vorgeprüft. Die Vorprüfung erfolgt ohne Bewertungen, die dem Urteil des Preisgerichts vorgreifen könnten.

Im Wettbewerb waren insgesamt 10 Teilnehmer zugelassen. Der ursprüngliche Abgabetermin für die Planunterlagen war der 19.03.2020, für die Modelle der 26.03.2020. Aufgrund der Corona-Beschränkungen wurde der Abgabetermin verlegt auf den 23.04.2020 (Pläne und Modell). Zu werten war der tatsächliche Eingang beim Wettbewerbsbetreuer. Alle 10 Arbeiten wurden fristgerecht abgegeben.

Alle abgegeben Arbeiten wurden mit Tarnzahlen anonymisiert. Im nächsten Schritt wurden die Arbeiten auf ihre formale Vollständigkeit hin überprüft. Die geforderten Leistungen wurden von allen Teilnehmern erbracht. Alle Entwürfe wurden gemäß den Anforderungen und Zielsetzungen aus der Auslobung geprüft. Die Ergebnisse der

Aus Sicht der Vorprüfung sind alle Arbeiten ausreichend dargestellt, um zur Beurteilung durch das Preisgericht zugelassen zu werden.

Vorprüfung sind in einem Bericht zusammengefasst.

Bei Arbeit 1004 ist unter einem Luftbild der Name eines Büros eingetragen, das zu den Teilnehmern am Wettbewerb gehört. Das Preisgericht entscheidet daher mit 8:3 Stimmen, die Arbeit nicht zur Bewertung zuzulassen.

Die Arbeit 1003 zeigt Renderings, die von der Vorprüfung abgedeckt wurden. Die Arbeit 1005 enthält Grundrisse; der Plan mit den Grundrissen wird von der Vorprüfung ebenfalls abgedeckt.

INFORMATIONSRUNDGANG

Die Vorprüfung stellt jede Arbeit ausführlich vor und gibt dabei wertungsfreie Erläuterungen.

Es wird festgestellt, dass es sehr deutliche Unterschiede gibt, zum Beispiel in der Größe des Nettobaulands. Die entwurfsbedingten Gründe für diese Unterschiede sollten in der späteren Diskussion genau betrachtet werden.

In Fällen, in denen Gewerbeflächen nur in den unteren Erdgeschossen vorgeschlagen wer-den und darüber Wohnungen liegen, sind diese Gewerbeflächen aus systematischen Grün-den den Wohnflächen zugeschlagen. Dadurch können sich Verzerrungen bei den Kennziffern ergeben. Bei den Wertungsrundgängen sollte dies besonders berücksichtigt werden.

Insgesamt zeigt sich, dass es drei grundsätzliche Ansätze gibt, die Aufgabe zu lösen:

- 1. flächig strukturelle Besetzung des Areals,
- 2. Ausprägung von Straßenzügen mit zwischenliegenden Freiflächen und
- 3. Inseltyp in drei Varianten.

Das Preisgericht beschließt nach dem Informationsrundgang, alle Arbeiten mit Ausnahme der bereits vor dem Rundgang ausgeschiedenen Arbeit 1004 zur Bewertung zuzulassen.

1. WERTUNGSRUNDGANG

Es wird keine Arbeit wegen grundsätzlicher Mängel ausgeschieden.

2. WERTUNGSRUNDGANG

Die Entwürfe mit den Tarnziffern 1001, 1003, 1005, 1007, 1010 scheiden nach intensiver Diskussion aus.

RANGFOLGE

Nach ausführlicher Abwägung der Vorzüge, aber auch der kritischen Punkte bezüglich der Qualität der jeweiligen Arbeiten der Engeren Wahl kommt das Preisgericht zu folgender Rangfolge:

| Rang 1 | | 1006 |
|--------|--|------|
| Rang 2 | | 1002 |
| Rang 3 | | 1009 |
| Rang 4 | | 1008 |
| | | |

Die Ausloberin stellt eine Wettbewerbssumme von 65.000 € netto zur Verfügung. Die Verteilung der Preissumme wurde durch das Preisgericht mit einstimmigem Beschluss geändert und wird wie folgt aufgeteilt:

| 1. Preis | 25.000 € |
|-------------|----------|
| 2. Preis | 15.000 € |
| | |
| 3. Preis | 7.500 € |
| Anerkennung | 2.500 € |

Empfehlung des Preisgerichts für die weitere Bearbeitung: Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig, die Verfasser der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit auf der Grundlage ihres Wettbewerbsentwurfs und unter Berücksichtigung der Feststellungen des Preisgerichts, mit den in der Auslobung unter "weitere Beauftragung" formulierten Planungsleistungen zu beauftragen.



Preisgericht

1. Preis

Architekten Mühlich, Fink & Partner, Ulm mit Architekten Fink + Jocher, München Peter Fink, Dietrich Fink

> Studio B Landschaftsarchitektur, München Elke Berger



Das städtebauliche Bild ist ansprechend und sofort ablesbar, zum einen die klare Achse in West-Ost-Richtung, aber auch die Erschließung und Raumbildung in die Tiefe. Sehr positiv fällt die Durchmischung des Geschoßwohnungsbaus und der Einfamilien-/Doppel- und Reihenhäuser auf, insbesondere durch die dreigeschossigen Gebäude an den Stichstraßen. Die vier großen, gleichzeitig offenen Hofstrukturen gliedern das Gebiet positiv und beruhigen den Verkehr. Die soziale Durchmischung ist durch die Gebäudeanordnung in den Stichstraßen sehr wohltuend. Hier sind alle Eigentumsformen denkbar und umsetzbar. In allen Bereichen ist eine hohe gestalterische Umsetzung im Miet- und Eigentumsbereich möglich.

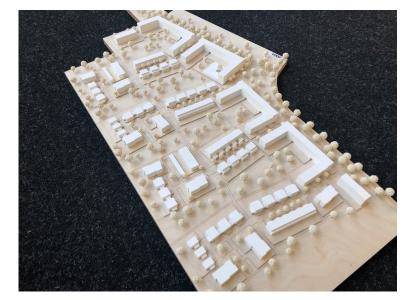
Die großen Wohngebäude mit fünf Geschossen sind sehr gut dimensioniert, eine Abminderung des Dachgeschosses mit Hilfe von Dachterrassen fehlt und ist wünschenswert. Die vorgeschlagene Nutzung der EG-Flächen als Gewerbeflächen ist sinnvoll, insbesondere im Bereich des Quartiersplatzes.

Der Schallschutz wird durch die 16 m hohe Randbebauung hergestellt. Im Bereich der Gebäudelücken gilt das Schallschutzprinzip keine öffenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen auch für die Ost- und Westfassaden ebenso wie am Nordrand. Die Gebäudetiefe von 10 m am Nordrand kommt der erforderlichen Grundrissgestaltung entgegen.

Der Quartiersplatz liegt günstig an der Haupterschließung und bildet einen angemessenen, hochwertigen Auftakt in das neue Quartier. Die Fokussierung auf einen Quartiersplatzes ist für das Gebiet richtungsweisend und prägend. Die Ausgestaltung gegebenenfalls mit Bushaltestelle ist zu detaillieren, bietet aber bereits jetzt alle Möglichkeiten. Positiv ist die gelungene Integration der Kindertagesstätte an dieser Stelle.

Die vorgeschlagene Straßenanbindung ist positiv, weil zum Gewerbegebiet ein Anschluss als Norderschließung besteht. Die Ost-West-Anbindung ist gegeben, ein Einbahnstraßen-Anschluss an die Voithstraße ist möglich, außerdem ist der Anschluss zur U-Bahn vorhanden und der möglicherweise hier neu entstehende Schulkomplex kann gut angegliedert und er-schlossen werden. Zur Heidenheimerstraße ist ein Fuß- und Radweg vorhanden und verbindet das Quartier in Ost-West-Richtung. Der ruhende Verkehr befindet sich in Garagen und Stellplätzen, der Anteil an Tiefgaragenstellplätzen ist nicht unnötig hoch. Ein Überangebot an Stellplätzen wird zukunftsweisend vermieden.

Der Entwurf trifft mit seinem Städtebau und den dadurch entstandenen Grünflächen den richtigen Maßstab für den Ort. Die Freiräume lassen mannigfaltige Nutzungen, Qualitäten und Möglichkeiten zur Aneignung erwarten. Kammartig verweben sich die Grünfinger mit der Baustruktur, öffnen sich nach Süden und geben den Blick frei in die weite Landschaft. Die Bauzeilen werden von einer abwechslungsreichen Angerzone erschlossen, die geschützte, identitätsstiftende Eingangsbereiche bieten. Warm welcome. Alle Wohnungen haben Zugang zu den großzügigen Freiräumen und zum allseits präsenten Schleißheimer Kanal.

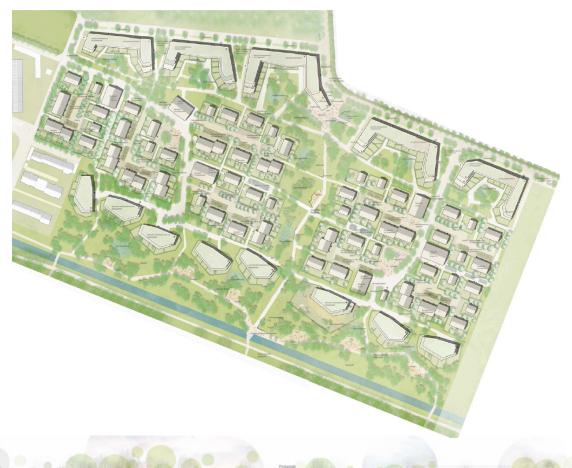




2. Preis

Leupold Brown Goldbach Architekten, München Christian Goldbach

mahl·gebhard·konzepte Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München Andrea Gebhard



Die Arbeit schlägt eine flächige Bebauung des Grundstücks vor. Clusterartig gruppierte Einfamilienhäuser liegen zwischen Geschosswohnungsbauten im Norden und Süden.

Sehr überzeugend sind die um Spielhöfe herum gruppierten Einfamilienhäuser, die zwei "Dörfer" bilden. Die Dimension der einzelnen Häuser lässt sich voraussichtlich auch als Mehrgenerationenwohnen umsetzen. Die Parkierung der Einfamilienhäuser über Parkstadel kann voraussichtlich nur durch den Einsatz von Duplexparkern in ausreichender Anzahl gewährleistet werden. Die Darstellung der Parkierung im Modell als eingeschossiges Gebäude mit flach geneigtem Dach löst das ländliche Versprechen des Wortes Parkstadel nicht ein.

Die südlichen Geschosswohnungsbauten orientieren sich auf eine Grünzone, die den Bereich am Kanal parkartig aufwertet. Die quer zum Kanal gewählte Ausrichtung ist für die Wohnungen in den Gebäuden optimal, verhindert jedoch die Teilhabe der dahinter liegenden Bewohner an der Grünzone. Die Bebauung erscheint an dieser Stelle zu dicht, insbesondere in Hin-blick auf die westlich anschließende Nachbarbebauung.

Die Geschoßwohnungsbauten am nördlichen Rand lassen durch die Terrassierung gute Wohnsituationen erwarten; sie scheinen jedoch mit 12,5 m bis 15,5 m deutlich zu tief. Es stellt sich die Frage, ob die Tiefe der nördlichen Baukörper zugunsten einer geringeren Dichte reduziert werden kann, wodurch jedoch auch ca. 40-50 Wohnungen verloren gingen.

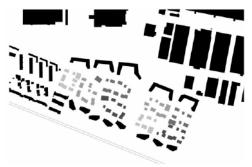
Der Schallschutz wird durch die 12 m hohe Randbebauung hergestellt. In der weiteren Bearbeitung ist die Größe von Gebäudelücken in Hinblick auf den Schallschutz für die dahinter liegende Bebauung zu prüfen, ebenso der Schallschutz für den offenen Ostrand der Bebauung. An den Nordfassaden sowie den Ost- und Westfassaden in den Gebäudelücken der Schallschutzrandbebauung dürfen sich keine öffenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen befinden. Die Gebäudetiefe von bis zu 15 m stellt diesbezüglich besondere Anforderungen an die Grundrisse und Fensterkonstruktionen.

Der Quartiersplatz ist am Übergang zum Gewerbegebiet richtig gelegen, die Wegebeziehungen der anschließenden Quartiere sind jedoch nicht auf diesen Platz ausgerichtet, so dass er am nördlichen Rand isoliert bleibt. Die Marktplätze in den Dörfern schwächen den Quartiers-platz, neben den Spielhöfen erscheinen sie fast als Überangebot.

Das Grünkonzept sticht durch die übergeordnete Ost-West-Fuß- und Radverbindung hervor, die in dem Grünzug zwischen den Geschoßwohnungsbauten und den beiden Dörfern liegt. Im Süden erstreckt sich ein breiter Parkstreifen mit umfangreichen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Verlegung des "Radschnellweges" auf die Südseite des Kanals erscheint in naher Zukunft nicht durchführbar. Die Freianlagen sind detailliert ausgearbeitet und bieten zahlreiche interessante und zeitgemäße Ideen.

Durch die Dreiteilung besteht die Gefahr der Vereinzelung der unterschiedlichen Bewohnergruppen, eine stärkere Verbindung zwischen den drei Bereichen des Entwurfs ist erforderlich. Allgemein zeigt die Arbeit sehr gute Einzellösungen, die jedoch im Zusammenspiel nicht ganz überzeugen können.





3. Preis

Deffner Voitländer Architekten und Stadtplaner, Dachau Dorothea Voitländer, Konrad Deffner

Schegk Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Haimhausen Ludwig Schegk





Die städtebauliche Konfiguration verzahnt den weiten Landschaftsraum im Süden mit den Siedlungsstrukturen auf angenehm selbstverständliche Weise. Dabei werden an die in Ost-West-Richtung verlaufende Anbindungsstraße im Norden drei Erschließungsräume, "drei Siedungs-Finger", angehängt. Sie sind als Shared-Space-Räume angelegt und erstrecken sich nach Süden in Richtung Schleißheimer Kanal. Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Rei-henhäuser umspielen diese Räume in loser Reihung dreigeschossig mit Staffelung zur Gartenseite. Ähnlich eines Dorfangers haben diese vielseitig nutzbaren öffentlichen Räume das Potenzial, Nachbarschaften zu stärken.

Der zwischen die Siedlungsräume fließende Landschaftsraum bietet weitere Freiraumqualitäten. Die Grünanlagen verweben sich kammartig mit der Gebäudestruktur und stellen gleich-zeitig die Verbindung zum Schleißheimer Kanal und dem angrenzenden Landschaftsraum her. Durch die baulichen Setzungen entsteht ein breiter öffentlicher Grünstreifen zum Denkmal Schleißheimer Kanal.

Die Kita ist am Übergang zur Nachbarschaft im Westen gelegen, an einem Grünraum, der den Schleißheimer Kanal öffentlich und frei einsehbar an den bestehenden Ortsteil anbindet und auch als Aufwertung für die bestehenden Siedlungen im Westen gesehen werden kann. Die Einfamilienhausstrukturen orientieren sich zu diesen Freiflächen "back to back", also mit ihren Gärten. Alle Bewohner können an den Freiflächen gleichermaßen partizipieren. Zudem wird ausreichend Abstand zum Naturraum des Kanals eingehalten.

Nach Norden ist die Bebauung geschlossen und bildet klare Straßenkanten aus. Zentral wird hier ein qualitätsvoller städtischer Quartiersplatz formuliert, an dem vornehmlich die gewerblichen Nutzungen vorgesehen werden. Als zentraler Ort ist dieser positiv zu bewerten. Seine stadträumliche Ausbildung wirkt im Kontext allerdings etwas fremd. Der östlichste "Finger" hat keinen unmittelbaren Zugriff auf den Platz und ist somit räumlich etwas abgehängt.

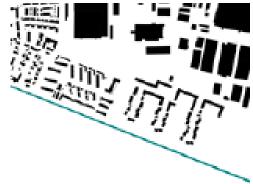
Der Übergang zwischen dem Geschosswohnungsbau und den aufgelockerten Strukturen erscheint etwas abrupt, die blockartigen Figuren etwas wenig differenziert. Die Gebäudetiefe von 12 m wird für eine einseitig orientierte Wohntypologie als schwierig umsetzbar erachtet. Die Spielplätze in den Hofräumen der Geschosswohnungsbauten könnten freier verteilt wer-den.

Der Schallschutz am Nordrand wird durch fünfgeschossige Wohngebäude hergestellt. An den Nord- und teilweise auch an Ost- und Westfassaden in den Gebäudelücken der Schallschutzrandbebauung dürfen sich keine öffenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen befinden. An der südlich der Gebäudeabschirmung liegenden Bebauung bestehen in der Regel keine Schallschutzprobleme. An den Nordfassaden der zweiten Baureihe am Quartiersplatz müsste der Schallschutz in Hinblick auf die Wirkung der 25 m breiten Gebäudelücke am Nordrand geprüft werden.

Die Erschließung von Norden über verkehrsberuhigte Stichstraßen mit hoher Aufenthaltsqualität wird grundsätzlich positiv gesehen. Der Geschosswohnungsbau erhält Tiefgaragen, deren Zufahrten relativ weit in den Siedlungsraum hineingezogen werden, was nicht optimal gelöst ist, da sie den Verkehr zu weit in die Aufenthaltszonen hineinziehen. Die Einfamilienhäuser weisen eine integrierte Garage auf und haben zusätzliche Stellplätze im Angerraum. Das wird kritisch bewertet, da der gemeinsame Straßenraum dann teilweise durch parkende Autos besetzt wird. Eine Umnutzung bei zukünftig geändertem Mobilitätsverhalten erscheint nicht realistisch.

Positiv hingegen wird das Angebot einer Mobilitätsstation im Norden bewertet.





ANERKENNUNG

wup_wimmerundpartner, Wien Andreas Gabriel

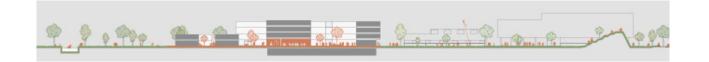
EGKK Landschaftsarchitektur, Wien Clemens Kolar



Die städtebauliche und landschaftliche Leitidee ist eine Anordnung von vier ähnlichen, kompakten Inselstrukturen, die einzelne Nachbarschaften ausbilden und von der Bebauungsstruktur unterschiedliche Typologien ausweisen. Durch die kompakten Inseln entsteht ein fließender Grünraum, der die Grünzone im Norden mit dem Schleißheimer Kanal verbindet, was prinzipiell sehr positiv gesehen wird. Ein kleinstrukturiertes Gebiet mit Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern wird als Abschluss des bestehenden Quartiers ausgebildet, fügt sich städtebaulich aber weder zum Bestand noch zur Inselbebauung überzeugend ein. Die Haupterschließung läuft im Norden, um das Quartier weitestgehend autofrei zu halten. Dadurch ist die Pkw-Anbindung größtenteils über die Sammelgaragen gelöst.

Die einzelnen Inseln bieten eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen und lassen auch eine Mischung der Bewohnerstruktur erwarten. Gerade die beiden nördlichen Inseln haben das Potential, interessante Anknüpfungspunkte zur Umgebung zu schaffen, was durch den multifunktionalen Platzbereich unter den Gebäuden auch baulich unterstrichen wird. Allerdings ist in diesem Zusammenhang die Anordnung der gemeinschaftlichen Einrichtungen im Hofinneren nicht überzeugend.

Am Nordrand sollen die bis zu 12 m hohen Baukörper den Schallschutz für die dahinterliegende Bebauung herstel-



len. An allen Fassaden, von denen aus freie Sicht auf das nördliche Gewerbegebiet besteht, ist der Grundsatz, keine öffenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen, als Planungsgrundsatz zu beachten. Aufgrund der relativen Offenheit des Nordrands der Bebauung sind von diesem Planungsgrundsatz nicht nur die Nordfassaden, sondern auch die nach Außen orientierten Ostfassaden betroffen.

Durch die kompakte Bebauung lässt sich außerhalb der Inseln ein hochwertiges Freiraumnetz mit zahlreichen Nutzungen entwickeln. Die Freiraumqualität innerhalb der Inseln, mit ihren stark versiegelten Flächen wird kritisch gesehen. Die Bau- und wirkt hier teilweise schematisch und ist räumlich nicht überzeugend. Auch bei der Ausbildung der zentral gelegenen, südlichen Insel würde man sich eine weitere Differenzierung der Baukörper und Freiraumstrukturen wünschen, die auf die besondere Lage reagiert.

Angesichts der umfangreichen Freiflächen im Süden und auch innerhalb des Quartiers er-scheint der eher im Osten gelegene Quartiersplatz mit den umfangreichen Spiel- und Sport-angeboten überdimensioniert und seine Lage unmittelbar an der Haupterschließungsstraße nicht nachvollziehbar. Er kann seine Qualität erst im Zusammenhang mit einer anknüpfenden Bebauung und der neu geplanten Schule entfalten. Der Städtebau ermöglicht einen respektvollen Grünstreifen zum Schleißheimer Kanal.



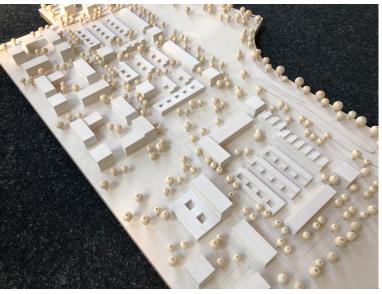


Beer Bembé Dellinger Architekten und Stadtplaner, München Anne Beer

Burkhardt I Engelmayer I Mendel Landschaftsarchitekten Stadtplaner, München Oliver Engelmayr



Der Entwurf bildet ein klar abgegrenztes Wohnquartier, der sich mit einer großzügigen Freiflächenzone zum bestehenden Gewerbegebiet gliedert, Dies ist möglich, da das gesamte bebaute Quartier nach Süden an den Schleißheimer Kanal rückt. Damit wird diese wichtige Freiraumachse sehr schmal ausgebildet, In diesem Beitrag wird der Geschosswohnungsbau im Süden angeordnet. Die Wohnbebauung im Norden, bestehend aus verdichteten Einfamilienhausstrukturen und Reihenhäusern erhält keinen Lärmschutz, was zu Einschränkungen bei der Ausgestaltung der Einzelgebäude und zu hohem baulichen Aufwand führen würde.





Der Entwurf gliedert die Fläche in einen nördlichen Abschnitt mit Geschosswohnungsbauten und den südlichen Bereich mit Einfamilienhäusern. Im Norden entstehen aufgebrochene Hofstrukturen, die sowohl privaten Freiflächen als auch gemeinsame Hofflächen ermöglichen. Die Fugen zwischen den Gebäuden sind zu groß, so dass die Gebäudestellung dem Lärmschutz nicht gerecht werden kann. Die Einfamilienhäuser im Süden sind locker verteilt, bilden damit aber kaum räumlich erfahrbare Qualitäten, der freie Bereich entlang des Kanals ist sehr eng. Kritisiert wird die Erschließung über die Heidenheimerstraße.





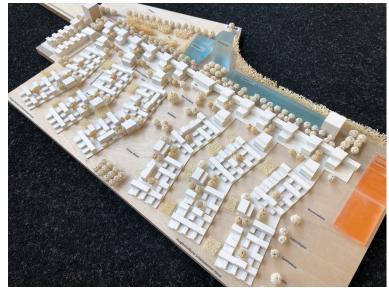


H2R Architekten, München Hans-Peter Hebensperger-Hüther

Zaharias Landschaftsarchitekten, München Gabriella Zaharias



Der Entwurf beschreibt eine klare Gliederung des urban geprägten Bereichs mit Gewerbe, Schulen und Läden im Norden und den dichten Wohnbauflächen im Süden, die durch den stringenten Gebäuderiegel mit Geschosswohnungsbau getrennt sind. Grundsätzlich ist der gebildete Übergang des angrenzenden Gewerbegebietes ins Quartier schlüssig. Allerdings ist die Länge des nördlichen Gebäuderiegels für die Situation nicht maßstäblich. Die dichten Wohnbauflächen nehmen die Qualitäten der landschaftlichen Lage wenig auf. Die Konzeption der Tiefgaragen erscheint schwierig.



Der Entwurf bildet Baufelder aus, wobei das westlichste schlüssig an die vorhandene Wohnbebauung anschließt und diese damit an das neue Wohnquartier anbindet. Die Baufelder schließen nach Norden mit viergeschossigem Geschosswohnungsbau ab. Im Süden verortet der Entwurf die Einzel- und Doppelhäuser in lockerer Stellung entlang der Straße. Die strenge Trennung zwischen Einfamilienhäusern im Süden und sehr dichtem Geschosswohnungsbau im Norden wird kritisch bewertet. Die Stellung von Reihenhausstangen zwischen den Geschoßwohnungsbauten erschließt sich nicht. Positiv hervorgehoben werden die großzügige Grünachse entlang des Kanals und die Vernetzung der Freiräume nach Nor-



bauchplan).(landschaftsarchitekten und stadtplaner, München Tobias Baldauf

Kofink Schels Architekten, München Sebastian Kofink

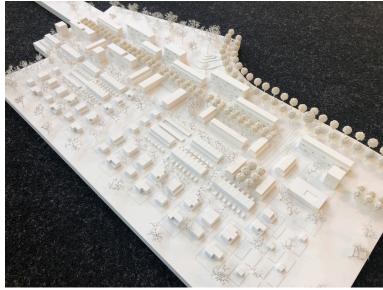




Peter W. Schmidt Architekten, Pforzheim Peter W. Schmidt



Die Arbeit ist geprägt durch eine in Nord-Südrichtung verlaufende Schichtung, die sich flächig über das gesamte Areal ausdehnt. Mittig und südlich zum Kanal werden öffentliche Grünbereiche angeboten. Insbesondere die mittig angeordnete Freifläche, beginnend mit dem zentralen Stadtplatz und gesäumt von Einfamilienhäusern erscheint zu klein dimensioniert. Ganz im Norden bilden eine Reihe versetzter Riegel den Abschluss zum Gewerbegebiet, es folgt eine sehr breite Allee, deren extrem lineare Ausformung dem Ort nicht angemessen ist. Im Weiteren werden die unterschiedlichen Wohntypologien schichtenweise separiert angeboten, bis hin zum Einfamilienhaus am Kanal. Hier wäre eine intensivere, auch soziale Durchmischung wünschenswert gewesen. Insgesamt bietet der Entwurf, trotz nachvollziehbarer Ansätze in Bezug auf die angestrebte Quartiersbildung, zu wenige Angebote.





bauwärts Stadt Raum Bildung Kultur

Zeppelinstrasse 57 81669 München

www.bauwärts.de

Jan Weber-Ebnet Dipl.-Ing. Architekt

jan.weber-ebnet@bauwärts.de +49 (0)89 - 71 68 40 17



bauwärts

arbeitet interdisziplinär an der Schnittstelle von Stadt, Raum, Bildung und Kultur.

> wir nformieren und vermitteln, begleiten und beteiligen, nitiieren und aktivieren, entwickeln und gestalten, pszenieren und bauen -

im Öffentlichen Raum, im Gebäude, Baudenkmal, in der Schule, im Museum und an Orten der Kultur.

Entwurfskonzept im Überblick





Leitidee Städtebau Grünordnung

- "Das grüne Quartier am Schleißheimer Kanal": alle Bewohner sollen gleichermaßen von der "Lagegunst" am Kanal bzw. an der südlich angrenzenden Heidelandschaft profitieren; die Gebäudekonfiguration strebt eine "stabile Durchmischung unterschiedlicher Wohnmodelle und Eigentumsformen" an
- vier große Hofstrukturen, dicht nach Norden an die Grenze gerückt, im Norden durch U-förmige Winkel gefasst, öffnen sich nach Süden zur Landschaft und umgrenzen jeweils große Freiräume, wobei die Stellung der Baukörper nach Süden zu lockerer wird und eigene kleine Nachbarschaftsquartiere entstehen; bestehende Wohngebäude werden als Begrenzung in den westlichen Hofkomplex einbezogen

 im Norden formen die Raumkanten durch leichte Verdrehung einen Quartiersplatz, an dem Kita sowie Nichtwohnnutzungen und Bushaltestelle liegen

 südlich anschließend Bereiche für verschiedene EFH-Modelle, jeweils mit gemeinsamer Erschließungs- und Kommunikationszone

 die großen zentralen Freiräume ("urbane Finger") werden durch ein gleichmäßiges Netz vorn Fuß- und Radwegen sowie kleinen Mistwegen mit der übergeordneten Erschließungsstruktur verbunden

Wesentliche Werte im Überblick

| Trooping troite iii | CDCIDITOR | | |
|-------------------------|-----------|-----|--|
| Bauland | m2 | % | |
| Öffentl. Verkehrsfläche | 11.100 | 9 | |
| Öffentli. Freiflächen | 46.700 | 37 | |
| Nettobauland | 69.500 | 54 | |
| Grundfl. Gebäude | 20.400 | 29* | |
| *vom Nettobauland | | | |

| Flächen | Grundst.FI | % | Gesch.Fl. | % | WE | % |
|--------------------------|------------|----|-----------|----|------|----|
| Geschosswoh- nungsb. | 35.600 | 51 | 45.800 | 67 | 509 | 81 |
| Verdichteter EFH- Bau | 31.500 | 45 | 20.300 | 30 | 120 | 19 |
| Nichtwohnnutzung | 0 | 0 | 1.000 | 1 | 0 | 00 |
| Kinderbetreuung | 2.400 | 4 | 1.300 | 2 | 0 | 00 |
| gesamt | 69.500 | 11 | 68.400 | | 629 | |
| Einwohner/innen | | | | | 1650 | |

1006

| | Funktionalität der geforderten Nutzungen | 1000 |
|----------------------------|--|-----------------|
| Erschließung | Haupterschließung über breite Straße am Nordrand, genau zoniert mit Radweg, Gweg und Senkrechtparkern, 17,5 m breit; dort auch Einfahrten in TG; im Westen Aschluss an Heidenheimerstraße, aber kein Schleichweg aus dem Quartier möglichen Weiterverteilung in die südlichen Quartiere über vier Wohnstraßen, 6 m breit, die weils mit kleinem Platz enden, zur Erschließung der einzelnen Garagen notwendinige Zufahrten beengt | An- h ie- |
| | viele oberirdische Stellplätze im Straßenraum Vorschlag für Ladesäulen/E-Mobilität bzw. car-sharing Raum für Fahrradstellplätze ausgewiesen shared space am Quartiersplatz | |
| Öffentliche Freiflächen | vier große Freiflächen-Finger, quer dazu Ost-West-Fuß-und Radweg mit kleinen F zen sowie Spielflächen bei den verschiedenen Nachbarschaften genaue Zonierung in den Wohnquartieren für Radl- und KFZ-Stellplätze, Pflanz- u Spielflächen; Baumreihen in Wohnstraßen Quartiersplatz gepflastert und mit standorttypischen Kiefern überstellt | |
| Geschoss- wohnungsbau | U-förmige Wohnriegel im Norden, IV und V; Tiefe der nördlichen Riegel 11 m, für hüftige Grundrisse geeignet; Tiefe der ost-west-orientierten Riegel 12 m; weitgehe EG-Gärten angeboten Punkthäuser, III, in den südlichen Quartieren in Nachbarschaft mit EFH-Einheiten Verschattung: 45°-Winkel nicht überall gegeben: im Norden im Straßenraum zu krebenso zwischen einigen Punkthäusern und Doppelhäusern GFZ ca.1,29 | end |
| EFH, DHH, RH | sehr viele verschiedene Typen angeboten, I – II oder II – III, variierend in Geschos che und Grundstücksanteil, für unterschiedliche Familien- oder Einkommensverhä se; Typen mit 132, 144, 168, 184, 198 oder 200 m² BGF klare Zonierung für wohnungsnahe Bereiche, Spielflächen und Stellplätze angebo einzelne Nachbarschaften konzipiert, mit gegenüberliegenden Eingangsbereichen gemeinsamer Wohnstraße angeordnet GFZ ca. 0,64 | ältnis- oten |
| Nichtwohnnutzung | am Quartiersplatz konzentriert, verkehrsgünstige Lage durch Bushaltestelle, Fläch als Größenordnung in Berechnung konkret festgelegt | e nur |
| Kinderbetreuung | - Grundstück in Wohnhof am Quartiersplatz integriert | |
| Bauabschnitte | drei Abschnitte, beginnend im Westen; schon im ersten BA werden der zentrale Q tiersplatz angelegt sowie die Kita realisiert; Größen mit mindestens 150 WE ausre chend einzelne Wohnquartiere bzw. Bauabschnitte jeweils durch Randbebauung im Nord geschützt | i- |
| Fuß/ Radwege | Ein zentraler Ost-West-Fuß- und Radweg vernetzt die Wohnquartiere und Grünrär mit Heidenheimerstraße und Grundschule; daran angelagert sind kleine Plätze un Spielbereiche Untergeordnet engmaschiges Netz von kleineren Wegen und Mistwegen | ume d |
| ÖPNV | - Bushalt zentral am Quartiersplatz | |
| Parken KFZ | Tiefgaragen unter nördlichen Riegeln, unter Gebäuden und Freiflächen (im NBL); zusätzlich ca. 100 oberirdische Stellplätze an der nördlichen Erschließungsstraße Bedarf aus 509 Wohnungen wären 763 Stellplätze; vorhanden: ca. 500 Stellplätze EFH-Einheiten haben immer eine Garage sowie Platz für 2. Stellplatz davor, also a dem eigenen Grundstück zusätzlich ca. 70 oberirdische Stellplätze in südlichen Nachbarschaften für die Wohnungen der Punkthäuser; ca. 6 Stellplätze für Kita | auf |
| Energie | - kompakte Baukörper; Photovoltaik auf Flachdächern; Fernwärme | |
| Schallschutz | Öffnungen in Geschosswohnungs-Riegeln jeweils ca. 25 m breit; U-Form schützt Innenhöfe | n- |