



Projekt: **Durchführung des Wettbewerbsverfahrens Neuentwicklung Stadtzentrum Unterschleißheim**

## **Eckpunkte für den Wettbewerb (5. ENTWURF – Stand 18.09.2018)**

- 1 Der **Wettbewerbsumgriff** beinhaltet die Fl. Nr. 179, 179/41 und 179/36 sowie die Fl. Nrn. 179/38 und 179/42. Der angrenzende Parkplatz (Fl. Nr. 179/34) samt Zufahrt (Fl. Nr. 179/35) sind ebenfalls Teil des Planungsumgriffes. Die Robert-Schuman-Straße (Fl. Nrn. 179/6, 179/18, 179/46 und der östliche Teil der Fl. Nr. 179/3) ist ebenfalls inbegriffen, sowie der Parkplatz unter der Le-Crès-Brücke. (Fl. Nrn. 179/47, 179/2 und 179/5). Teilweise inbegriffen ist der westliche Bereich des Rathausvorplatzes (179/9).
- 2 Die Flächen mit Fl. Nr. 179/38, 179/42, 179/41, 179 und 179/36 sollen **im engen funktionalen Zusammenhang entwickelt** werden.
- 3 Eine **Realteilung** zwischen den Grundstücken Fl.Nr. 179/42+179/38 und dem Grundstück Fl. Nr. 179 ist zwingende Voraussetzung. Die **bauabschnittsweise Realisierung** muss gewährleistet sein.
- 4 Es soll eine **städtebauliche Einheit zusammen mit dem Rathaus, der Rathuserweiterung und dem Bürgerhaus** entstehen. Eine individuelle Architektur der Gebäude ist aber vorstellbar.
- 5 Der restliche **Rathausvorplatz** und das **Rathaus** sind nicht Gegenstand des Wettbewerbs. Die geplante **Rathuserweiterung** ist jedoch im Wettbewerb zu berücksichtigen.
- 6 Die **Höhenentwicklung** der Gebäude soll sich im Wesentlichen an der direkten Umgebung, einschließlich der geplanten Rathuserweiterung, orientieren. Weitere Hochpunkte sind in dieser zentralen Lage vorstellbar und Thema des Wettbewerbs.
- 7 Die existierende **Sicht- und Wegebeziehung** vom Bahnhof zum Rathaus und Rathausvorplatz sollen erhalten bleiben und weiterentwickelt werden.
- 8 Die angrenzenden Flächen der **Deutschen Bahn** sind nicht veränderbar. Der barrierefreie Ausbau ist zu übernehmen.
- 9 Entlang der S-Bahn-Linie soll möglichst ein grundrissorientierter **Lärmschutz** entwickelt werden bzw. durch entsprechende Nutzungsverteilungen innerhalb des Gebiets auf die Anforderungen reagiert werden. Lärmschutzwände oder ähnliche aktive Maßnahmen können genutzt werden, wenn zwingende Gründe sie notwendig machen.
- 10 Die Eingangs- / Auftaktsituation von Seite des Bahnhofs soll durch eine attraktive **Gestaltung** und **sinnvolle Nutzungsverteilung** entlang der Robert-Schuman-Straße und der S-Bahn-Linie deutlich aufgewertet werden.
- 11 Im Rahmen des Wettbewerbs soll der geplante Ausbau **der Bushaltestelle** (Robert-Schuman-Straße) und die Anforderungen des ÖPNV berücksichtigt werden.



- 12 Der **ruhende Verkehr** ist überwiegend unterirdisch zu organisieren. Im Zuge der Rathausenerweiterung werden zusätzliche Stellplätze von Nöten, welche es im Rahmen des Wettbewerbs zu verorten gilt.
- 13 Alle **Tiefgaragen für eine gewerbliche Nutzung** (inkl. bestehender Rathausenerweiterung) müssen so angelegt sein, dass sie unterirdische Verbindungen zulassen. Eine Bündelung der Zufahrten und Ausfahrten wäre wünschenswert. Bei einer bauabschnittsweisen Realisierung ist eine Erschließung der restlichen TG Stellplätze zu berücksichtigen. Die Zufahrt zu den neuen Tiefgaragen kann über die bestehende öffentliche Rathautiefgarage erfolgen.
- 14 Dachgärten bzw. die gemeinschaftliche Nutzung der **Dachlandschaft** sind ausdrücklich erwünscht, um den Mangel an privaten Freiflächen möglichst zu kompensieren.
- 15 **Überdachte Wegebeziehungen** sind grundsätzlich vorstellbar und Aufgabe des Wettbewerbs.
- 16 Der **Einzelhandel ist nicht im Sinn einer klassischen Mall** zu entwickeln, sondern alle Einzelhandelsflächen sollen sich deutlich zum öffentlichen Raum orientieren (z.B. Wegebeziehung Rathaus zu S-Bahn).
- 17 Die **Eingänge** zu den **Obergeschossen**, insbesondere für die medizinische Nahversorgung (Arztpraxen), sollen ebenfalls zu den zentralen öffentlichen Plätzen und Wegeverbindungen orientiert sein, um eine möglichst große Belebung dieser Bereiche zu ermöglichen.
- 18 **Einzelhandelsnutzungen sowie Hotel und Gastronomie sollen eine deutliche** Visibilität aufweisen und in der Geschossigkeit ablesbar sein.
- 19 Ein lebendiges Zentrum benötigt eine hohe **städtebauliche Dichte**, was einen starken Versiegelungsgrad nach sich zieht. Der Wettbewerb soll trotzdem versuchen Grünraum zu schaffen (GRZ < 1,0 ist anzustreben).
- 20 Für die Fl. Nr. 179, 179//36, 179/35 und 179/34 ist eine **Geschossfläche** zwischen ca. 37.000 qm und ca. 42.000 qm anzustreben. Auf den Fl. Nr. 179/38 und 179/42 wird eine Geschossfläche zwischen ca. 7.700 qm bis ca. 8.600 qm angestrebt.
- 21 Neben den Flächen des Einzelhandels sollen die verbleibenden Flächen zu **ca. 40% für Gewerbenutzungen** (Büro, Dienstleistung, Hotel und medizinische Nahversorgung) und zu **ca. 60% für Wohnnutzung** vorgehsehen werden.
- 22 Vom gesamten Wohnanteil soll ca. 10% für **seniorengerechtes Wohnen** geeignet sein. Im gewerblichen Anteil ist ein **Hotel** mit einer Geschossfläche von ca. 5.000 qm bis ca. 7.000 qm (ca. 120 bis ca. 170 Zimmer) zu integrieren.
- 23 Folgenden **Nutzungsverteilung bzgl. des Einzelhandels** soll im Wettbewerbsumfang entstehen:
- 1x großflächiger Vollsortimenter mit einer VK von ca. 1.200 qm bis ca. 1.600 qm und mit einer Geschossfläche von ca. 2.000 qm bis ca. 2.200 qm
  - 1x Lebensmittel Discounter mit einer VK von 1.000 qm bis 1.200 qm und mit einer Geschossfläche von ca. 1.600 qm
  - 1x Drogeriemarkt mit einer VK von ca. 700 qm bis ca. 1.000 qm und mit einer Geschossfläche von ca. 1.000 qm bis 1.200 qm
  - Mehrere kleinere Einzelhandels- und Gastronomieflächen mit einer VK von je



- ca. 150 qm bis ca. 400 qm mit einer gesamten Geschossfläche von ca. 5.000 qm.
- Optional kann ein weiterer Lebensmittelmarkt, z.B. ein Biosupermarkt, mit einer VK von ca. 1.000 qm bis 1.200 qm und mit einer Geschossfläche von ca. 1.600 qm integriert werden. Sollte dieser im Entwurf vorgesehen werden, ist die Fläche an kleinteiligen Einzelhandelsflächen entsprechend um diese GF zu reduzieren.
- 24** Innerhalb der kleinteiligen Einzelhandelsflächen ist eine Fläche für die **Dienstleistungen der Post** vorzusehen.
- 25** Es ist eine **flexible Einteilung der kleinteiligen Ladeneinheiten** hinsichtlich Größe und Anzahl der Einheiten erforderlich, um auch langfristig auf neue Anforderungen oder Betriebsformen eingehen zu können.
- 26** Die **Einzelhandelsflächen** sollen sich im Wesentlichen auf die Erdgeschosszone konzentrieren. Lager und Nebenräume können in anderen Geschossen untergebracht werden
- 27** Die **Erreichbarkeit** der Einzelhandelsflächen soll neben dem Niveau des Rathausplatzes sowohl von der Tiefgarage als auch vom Niveau des S-Bahnzugangs bzw. Bushaltestelle an der Robert-Schuman-Straße möglich sein.
- 28** Die **Anlieferung(en)** für die größeren Einzelhandelsmärkte und das Hotel sollen vollständig im Gebäude integriert bzw. eingehaust werden.
- 29** Für die Anlieferung(en) sind entsprechende **Wenderadien und Schleppkurven** für Sattelschlepper bzw. größerer LKW vorzusehen. Sollte ein Rangieren erforderlich sein, ist hierbei auf eine **konfliktfreie Situierung in Bezug auf Radverkehr und Fußgänger** zu achten.
- 30** Im Rahmen des Wettbewerbs ist zu prüfen ob ggfls. **mehrere Anlieferungen sinnvoll kombiniert** werden können. Die getrennte Realisierbarkeit ist dabei zu beachten. Unterirdische Verteilungen von Waren sind grundsätzlich denkbar, die maximal verträglichen Wegstrecken sind dabei aber zu berücksichtigen.
- 31** Aufgrund von Lärmwerten > 70 dB(A) tags/nachts ist die alleinige Orientierung von schutzbedürftigen **Aufenthaltsräumen auf die bahzugewandte Seite nicht möglich**. Durch eine entsprechende Gebäudeabschirmung und Grundrissorientierung ist sicherzustellen, dass alle Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Büroräume) über lärmabgewandten Seiten belüftet werden können. Dies ist unabhängig vom Abstand zur Bahnlinie.
- 32** Aufgrund von Lärmwerten > 65 dB(A) nachts können **nach Süden zur Le-Crés-Brücke keine Schlafräume** orientiert werden. Die Anordnung von Aufenthaltsräumen mit vorgelagerten verglasten Loggien oder vorgehängten Lärmschutzelemente ist dort möglich.
- 33** Die **Robert-Schuman-Straße ist als Einbahnstraßenring** (gegen den Uhrzeigersinn) auszubilden um eine konfliktfreie Abwicklung der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen und P+R-Plätze zu ermöglichen.



- 
- 34** In der Robert-Schuman-Straße sind **drei Haltestellen für Busse** vorzusehen. Alle Busse müssen zeitgleich dort warten können und unabhängig voneinander abfahren können. Entsprechende **Wartebereiche für die Fahrgäste** sind vorzusehen.
- 35** Der **Fahrradverkehr** soll ein wichtiger Bestandteil der verkehrlichen Erschließung des Gebietes darstellen, weshalb ausreichend und vorteilhaft positionierte und überdachte **Radabstellanlagen** eingeplant werden sollen.