

Schwarzplan M1:2000



Blick von Westen in Richtung Rathausplatz



Lageplan M 1:500

STÄDTEBAU UND BAUKÖRPER

Die für Ausübung gewünschte oberirdische Geschossfläche mit einer Gesamtsumme von circa 44.700m² für Handel, Gewerbe – und Wohnnutzung lässt angesichts der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche kaum eine andere Möglichkeit als mit zumindest punktuell deutlich hohen Häusern zu reagieren. Diese Entwicklung in die Höhe im Stadtzentrum von Unterschleißheim stellt jedoch nichts Neues dar: sowohl mit dem geplanten Rathaus als auch mit anderen hohen Gebäuden in der unmittelbaren Umgebung sind bereits Gebäude mit großer Höhe vorhanden. Zu nennen sind hier beispielsweise die Bestandsgebäude in der Sirius-, der Raiffeisen- oder der Sankt-Benedikt-Straße. Die genannten Bestandsgebäude gelten als Hochhäuser. Sie haben jeweils 14 oberirdische Geschosse und sind circa 40-45m hoch. Auch der vorgesehene Rathausurm soll mit einer Höhe von insgesamt circa 42m verwirklicht werden.

Diese in Unterschleißheim vorgefundene Entwicklung wird durch die von uns vorgeschlagenen Hochpunkte entlang der S-Bahn aufgegriffen und städtebaulich sinnvoll ergänzt. In der Folge entsteht ein insgesamt starkes Ensemble und eine eindeutige und von weitem sichtbare „Stadtadresse“ mit großer und identitätsstiftender Fernwirkung. Die neuen Hochpunkte sind möglichst verträglich für die vorhandene, östlich des Planungsbereichs gelegene Nachbarschaft auf der entgegengesetzten Seite entlang der S – Bahnlinie angeordnet. Am östlichen Rand ist die neue Bebauung unter besonderer Rücksichtnahme auf die bestehenden, östlich am Robert - Koch - Weg liegenden Nachbarn nur mehr vier – bis fünf Geschosse hoch.

Die neue Bebauung stärkt bereits bestehende wichtige Wege – und Blickbeziehungen wie beispielsweise vom Rathausplatz Richtung S – Bahn oder vom Rathausplatz Richtung Norden und gibt diesen wichtigen fußläufigen Verbindungen einen attraktiven architektonischen Rahmen. Dem Hotelum an der Le-Cres-Brücke ist auf der Seite der S-Bahn als Auftakt ein Platz mit einem schattenspendenden Baumdach vorgelagert. Die detaillierte Gestaltung des Platzes akzentuiert zusammen mit dem Hotelum als Landmarke die wichtige Wegebeziehung zwischen S-Bahn und Rathausplatz.

HÖHENENTWICKLUNG - HOCHPUNKTE

Im bisherigen Entwurf waren die von uns vorgesehenen Hochpunkte entlang der Bahntrasse mit zehn beziehungsweise vierzehn Geschossen vorgesehen. In Metern ausgedrückt wären die Türme damit circa 48 - 50 beziehungsweise circa 33m hoch. In der Überarbeitung haben wir die Anregungen von Preisgericht und Bevölkerung aufgegriffen und die Höhe der Türme deutlich reduziert. Zwei der Gebäude sind nun mit circa 25m (Attika) und acht Geschossen unter der Hochhausgrenze. Das Haus zwischen den beiden 25m hohen Gebäuden ist mit zehn Geschossen (bisher vierzehn) circa 32m hoch. Den Hochpunkt mit Hotelnutzung an der Le-Cres-Brücke haben wir wegen seiner besonderen Lage als Landmarke und auch in Verbindung mit dem geplanten Rathausurm von 14 auf 12 um zwei Geschosse verringert. Das Gebäude wäre dann circa 41m hoch. Eine weitere Verringerung der Geschossigkeit würde sich deutlich auf die in der Ausübung geforderten Flächen auswirken. Betroffen wäre auch unsere städtebauliche Absicht einer eindeutigen und von weitem sichtbaren Stadtadresse.

ÖFFENTLICHE AUSSENÄUERE

Ein wesentlicher Teil unserer städtebaulichen Vorschlags ist das Gefüge der starken öffentlichen Außenräume. Diese haben je nach Lage unterschiedliche Charaktere und tragen so zu einem insgesamt vielfältigen und belebten Straßen- und Stadtraum und einer attraktiven neuen Stadtmitte für Unterschleißheim bei. Der gesamte neu gestaltete Bereich zwischen Bahnhof, Rathaus und Robert-Koch-Straße wird verkehrsbereit und barrierefrei. Verengungen und Aufweilungen schaffen in Verbindung mit den Arkaden abwechslungsreiche Raumfolgen mit unterschiedlichen Atmosphären. Es entstehen attraktive Adressen mit Vorzonen für den Einzelhandel und Freizeitanlagen für die Gastronomie. Für die Fahrräder werden ausreichend Stelplätze angeboten. Beläge und Ausstattungselemente nehmen die Impulse des neu gestalteten Rathausplatzes auf. Aufenthalts-, Spiel- und Rückzugsbereiche unter schattenspendenden Baumgruppen fügen sich als geschützte Inseln in den öffentlichen Raum ein. Am Auftakt des Quartiers zwischen S-Bahn und Hotel im Süden entsteht ein besonderer, mit einem Baumraster übersandelter Platz als Entree zur neuen Stadtmittel. Unmittelbar anschließend befindet sich in der Robert-Schumann - Straße unter der Le-Cres-Brücke der neue Busbahnhof mit drei Bussteigen, großzügigem Wartebereich und Taxistellplätzen. Der Grünstreifen entlang der S-Bahn mit seinem dichten Baumbestand wird parkartig gestaltet und durch weitere Flächen zum Stadtpark ergänzt. Er wird ausgestattet mit Spiel- und Sportelementen für Groß und Klein. Es entstehen zusätzliche, direkte Wegeverbindungen zur S- Bahnhaltestelle.

WOHNUNGSMIX

Neben konventionellem Wohnungsbau sind in den Türmen Flächen für Clusterwohnformen denkbar, welche den Bedürfnissen der urbanen Stadtbevölkerung entsprechen. Das Seniorenwohnen ist am zentralen Ort, gut erreichbar mit privaten Grünflächen angedacht. An den schallgeprägten Bereichen entlang der S-Bahn sind in die Höhe orientierte kleinere Wohnungen mit Laubengangschließung vorgesehen.

ÜBERGEORDNETE ERSCHLIEßUNG

Die grundsätzliche Erschließung des Quartiers erfolgt über die Robert-Schumann-Straße. Die Anlieferung für den Einzelhandel erfolgt wie bereits beschrieben unterirdisch.

WEGEVERBINDUNGEN

Die fußläufigen Verbindungen zur S-Bahn beziehungsweise zum Busbahnhof werden mit einer zusätzlichen Wegeverbindung in der Mitte des oberen Baufeldes verstärkt. Ein großer Teil der Außenfassade ist im Erdgeschoss mit Arkaden vorgesehen.

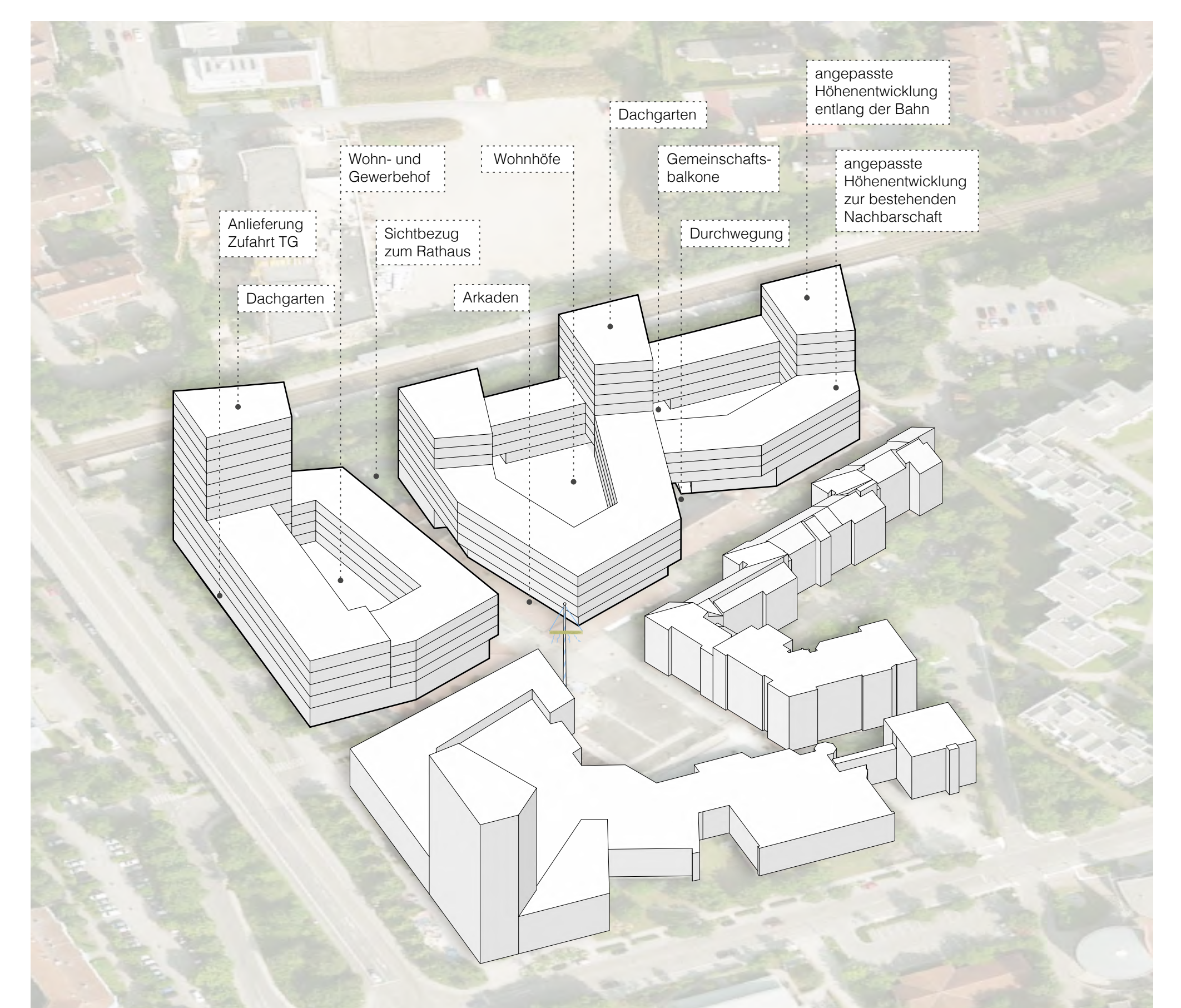
FASSADENBERÜHRUNG

Als mögliche Reaktion auf den Klimawandel und die vorhersehbar steigenden Temperaturen in den Innenstädten stellen wir uns möglichst umfangreiche Fassadenbegrünungen vor. Besonders geeignet wären beispielsweise die Bereiche der Laubengangschließungen zur Seite der S-Bahn oder auch individuelle Lösungen für die einzelnen Bewohner in Form von Pflanztrögen. Neben positiven Auswirkungen auf Erscheinungsbild und Stadtbild ist auch eine Verbesserung des Mikroklimas zu erwarten.



PRIVAT UND GEMEINSCHAFTLICHE FREILÄCHEN

Im ersten Obergeschoss befinden sich angenehm proportionierte Wohnhöfe, welche den Bewohnern sowohl qualitative als auch quantitative Freiräume bieten. Den unteren Wohnheiten sind hier Vorgärten zugeordnet, welche durch Pflanzbänder vom Gemeinschaftshof abgegrenzt werden. In der Mitte treffen sich die künftigen Bewohner. Dort befinden sich Sitzlemente und Kinderspielflächen. Die Pflanzung nimmt Motive der Heide Landschaft auf. Für zusätzliche Orientierung und für interessante Ausblicke werden an wesentlichen Stellen zweigeschossige Ausschnitte nach Westen vorgesehen. Diese überdachten und zur Bahn hin verglasten Bereiche dienen den Bewohnern ebenso wie die Gemeinschaftsterrassen als möglicher Treffpunkt. Auf dem mittleren Turm entsteht ein gemeinschaftlich genutzter Dachgarten mit extensiver Begrünung und Aufenthaltsbereichen mit weiten Blicken über die Schotterebene bis hin zu den Alpen.



Axonometrie M 1:500

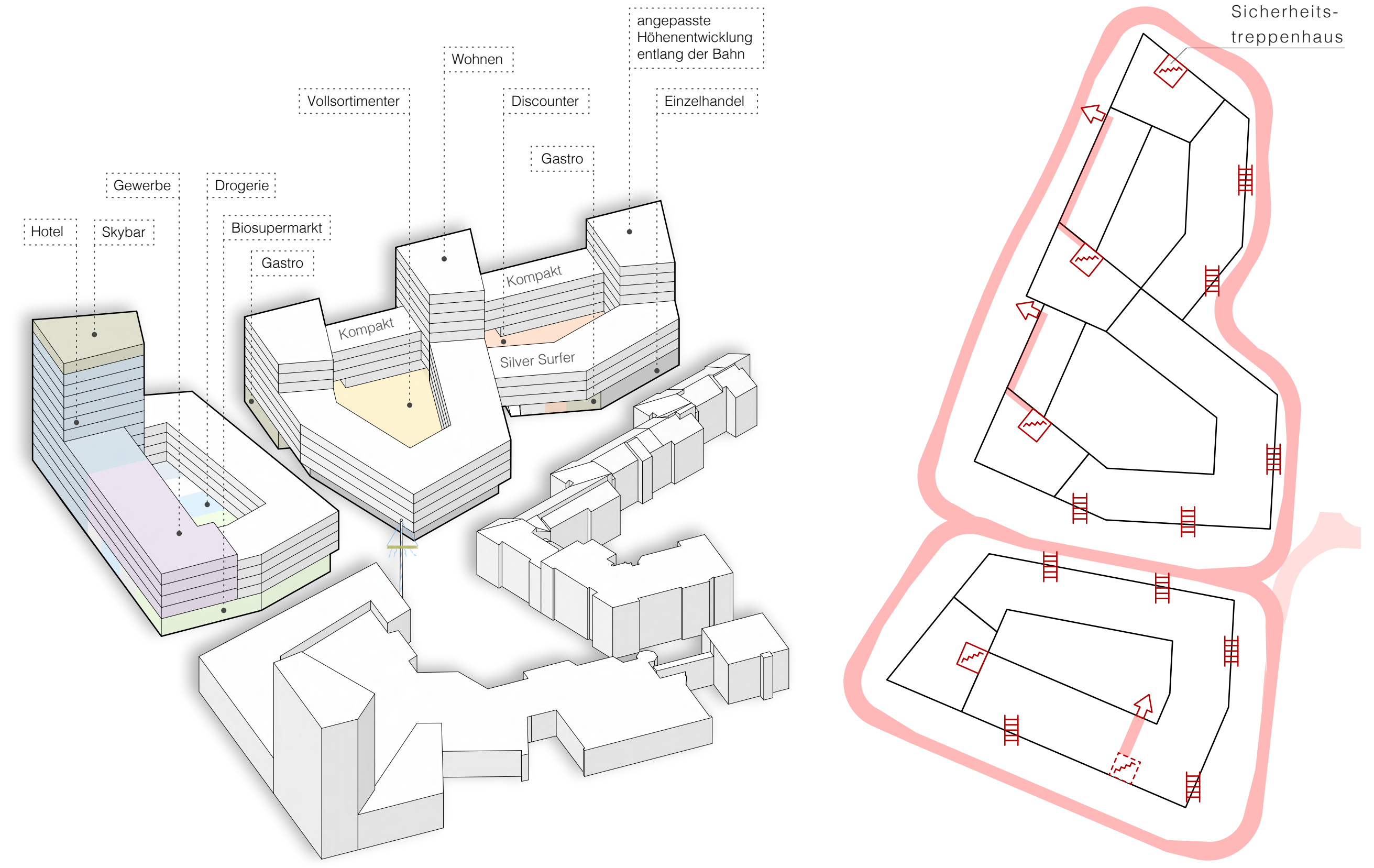
NEUENTWICKLUNG STADTZENTRUM UNTERSCHLEISSHEIM

Städtebaulicher & landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb

Robert Meyer und Tobias Karlhuber Architekten
mit Burkhardt | Englmayer | Mendel Landschaftsarchitekten Stadtplaner



Blick von Süden in Richtung Turmsilhouette



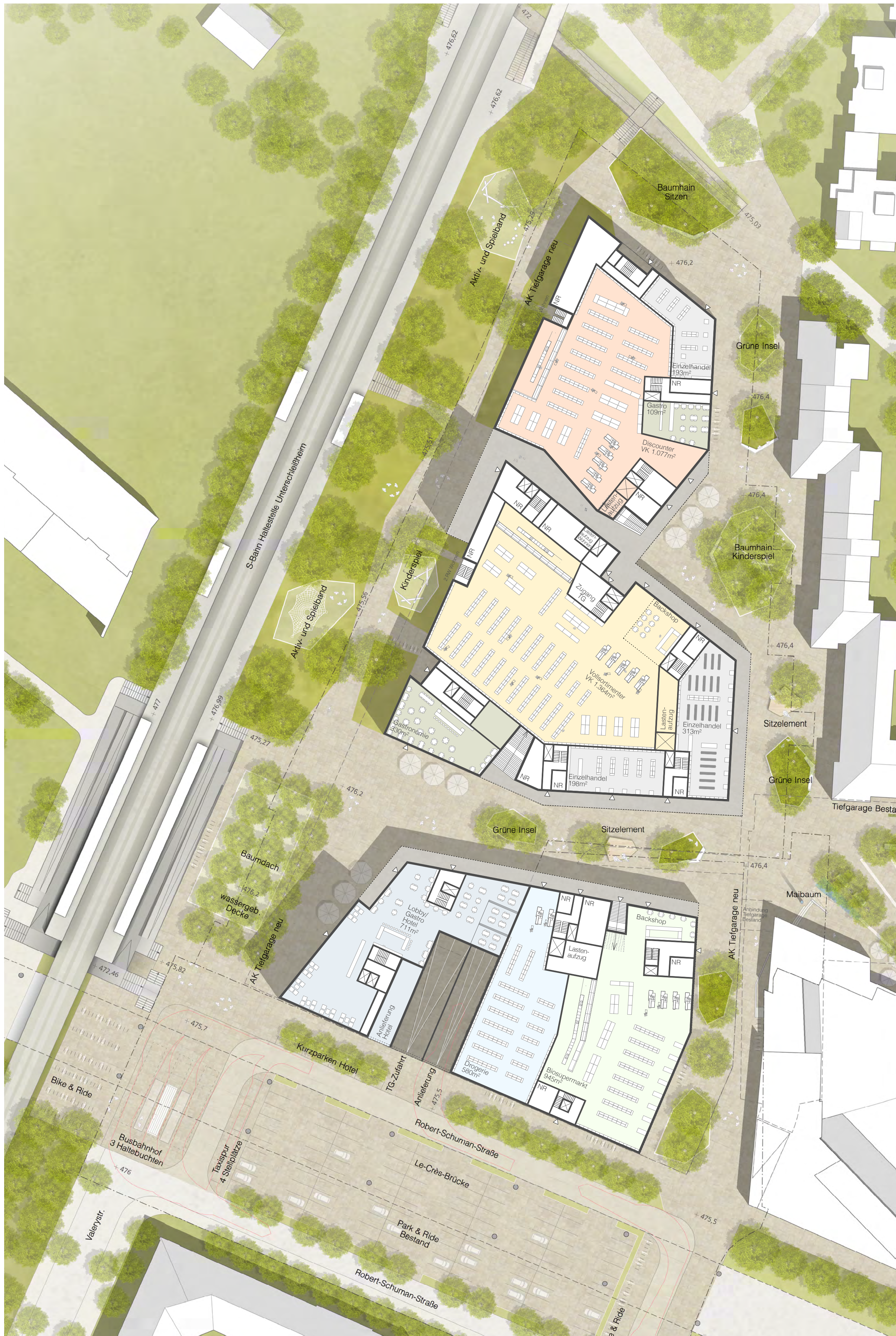
NUTZUNGSVERTEILUNG

Wie in der Auslobung gewünscht wird der Einzelhandel im Erdgeschoss entlang der zwei quatersinneren Straßenseiten angeordnet. Die kleinteiligeren Läden legen sich entlang der quatersinneren Straßen wie Schalen um die größtflächigen Nutzungen. Im Untergeschoss sind keine Verkaufsflächen vorgesehen. Die gesamte Flächengröße für den Einzelhandel wird im Vergleich mit der Ursprungsarbeit in etwa beibehalten.

Zentral gelegen und von der Robert-Schumann-Straße gut zu erreichen ist ein Büro- und Ärztehaus vorgesehen. Gastronomische Nutzungen laden zum Verweilen sowie zum Sehen und Gesehenwerden ein. Sie finden sich gegenüber des Hotels, am kleinen Platz vor dem Eingang zu den großen Einzelhandelsflächen mit Orientierung nach Süden sowie auf dem 11. Obergeschoss des Hotels mit Blick über Stadt und Land. In den oberen Geschossen wird die in der Auslobung gewünschte Wohn- und Büronutzung in entsprechenden Anteilen angeboten.

VORBEUGENDER BRANDSCHUTZ

Den Vorgaben des vorbeugenden Brandschutzes kann vollkommen entsprochen werden. Die Feuerwehre kann die einzelnen Gebäudeteile für die Anlieferung beziehungsweise zum Nachweis des 2. Rettungsweges umfahren. Die vier- bis achtgeschossigen Häuser können von außen angeleitet werden. Höhere Gebäudeteile oder Bereiche, welche von der Feuerwehre nicht erreicht werden können werden mit Sicherheitstreppehäusern oder Doppelhelixtreppehäusern ausgerüstet.

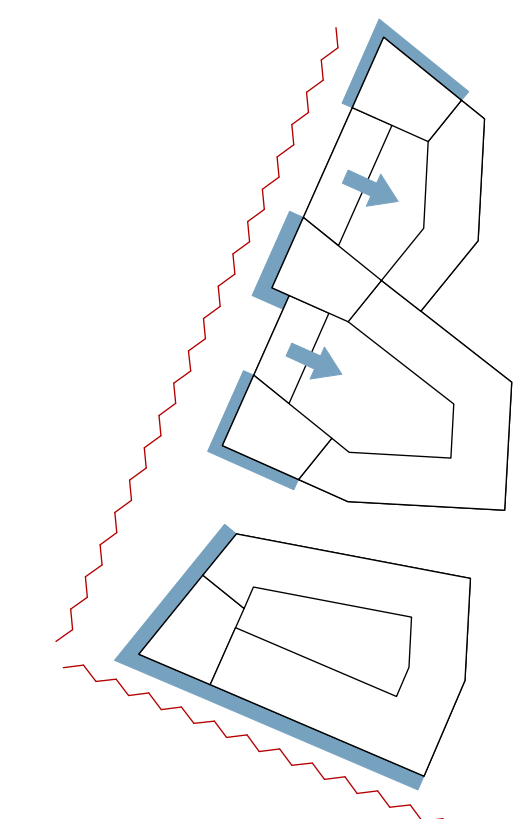


Erdgeschoss Nutzungsschema M 1:500



1. Obergeschoss Nutzungsschema M 1:500

Regelgeschoss Nutzungsschema M 1:500



SCHALLSCHUTZ

Die Schallbelastung durch die Bahn ist erheblich. In den zeilenförmigen Gebäuden entlang der Bahntrasse kann hierauf mit einer sinnvollen Grundrisstypologie reagiert werden, welche beispielsweise Erschließungsbereiche sowie Nebenräume wie Küchen, Bäder, WCs Richtung Bahn und die schützenswerten Aufenthaltsräume in die ruhigen und grünen Innenhöfe orientiert. In Bereichen, welche nicht über eine entsprechende Grundrisstypologie reagieren können, beispielsweise in den Türmen, können passive Schallschutzmaßnahmen in Form von mittlere üblichen Schallschutzloggen vorgesehen werden.

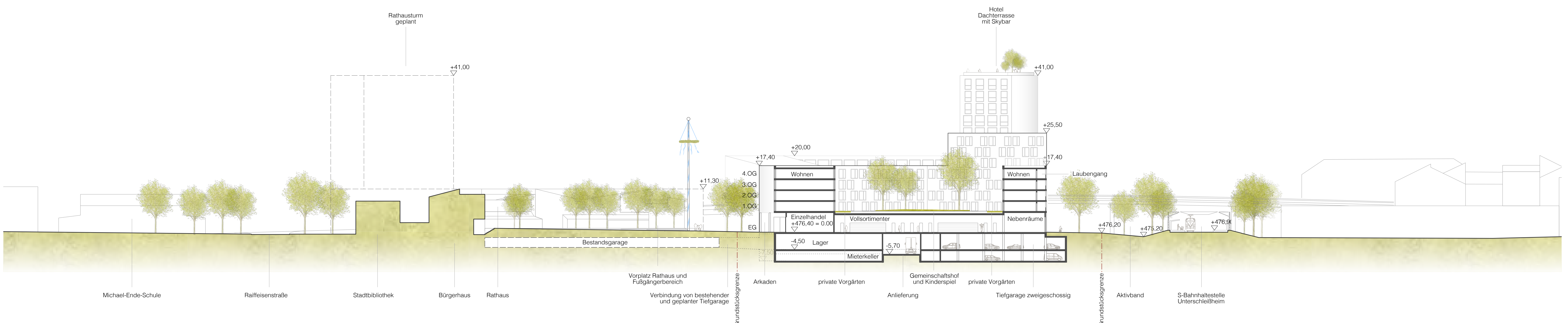
ADRESSBILDUNG UND IDENTIFIKATION

Das komplette Erdgeschoss wird von Handel, Hotel und Gastronomie beziehungsweise den notwendigen Zufahrten, Anlieferungsflächen und Erschließungskernen beansprucht. Das Wohnen beginnt deshalb erst im 1. Obergeschoss. Dort entstehen grüne und ruhige Innenhöfe. Um vom Erdgeschoss dorthin zu gelangen werden den Bewohnern und deren Besuchern großzügige Freitreppe und ein zentraler Lastenaufzug für Fahrräder und die Gartenpflege angeboten.

Ganz selbstverständlich ergeben sich im Erdgeschoss eindeutige Adressen für Bewohner und Besucher. Die Eingangsbereiche sind sorgfältig ausformuliert und gut auffindbar. Dies schafft Maßstäblichkeit, fördert die Identifikation der Bewohner mit ihrem Haus und ermöglicht Besuchern eine einfache Orientierung.

FAHRRAD UND INFRASTRUKTUR

Die vielfältigen fußläufigen Verbindungen können von Fahrradfahrern im Sinne eines „shared space“ zusammen mit den Fußgängern benutzt werden. Fahrradabstellplätze sind in ausreichender Zahl den Verkaufsfächen beziehungsweise den Wohnnutzungen in den oberen Geschossen zugeordnet. Im 1. Obergeschoss können zusätzlich Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollatorräume angeboten werden. Im Bereich der Eingänge sind jeweils 10-15 oberirdische Fahrradstellplätze vorgesehen. Erforderliche Müllräume sind im Erdgeschoss in ausreichender Zahl und Dimension situiert.



Schnitt Ost West M 1:500



Blick von Norden in Richtung Rathausplatz



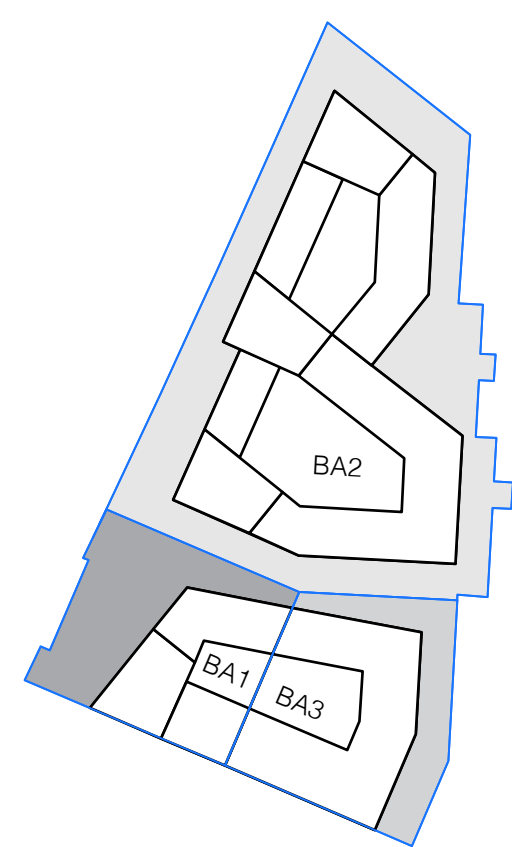
Blick von Osten in Richtung S-Bahn



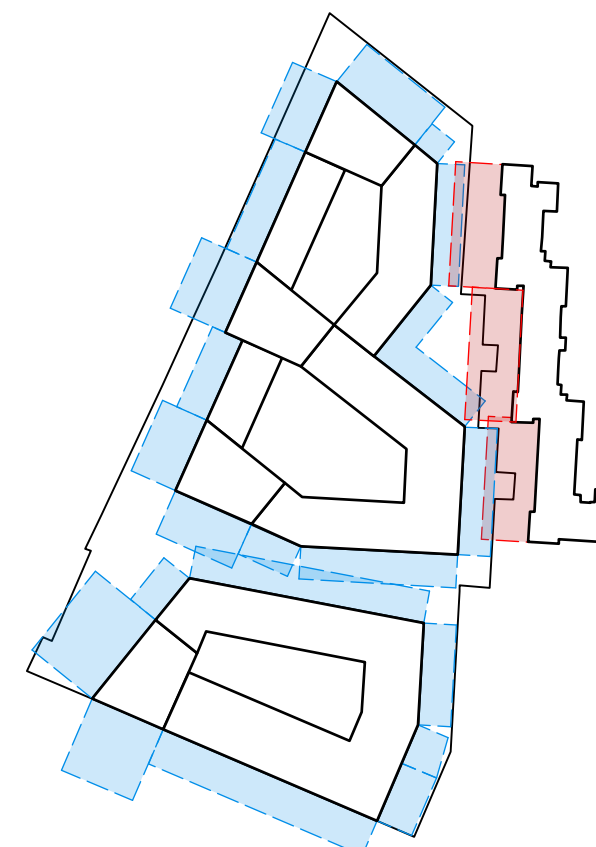
Turmgeschoss Nutzungsschema M 1:500

1. Untergeschoss Nutzungsschema M 1:500

2. Untergeschoss Nutzungsschema M 1:500

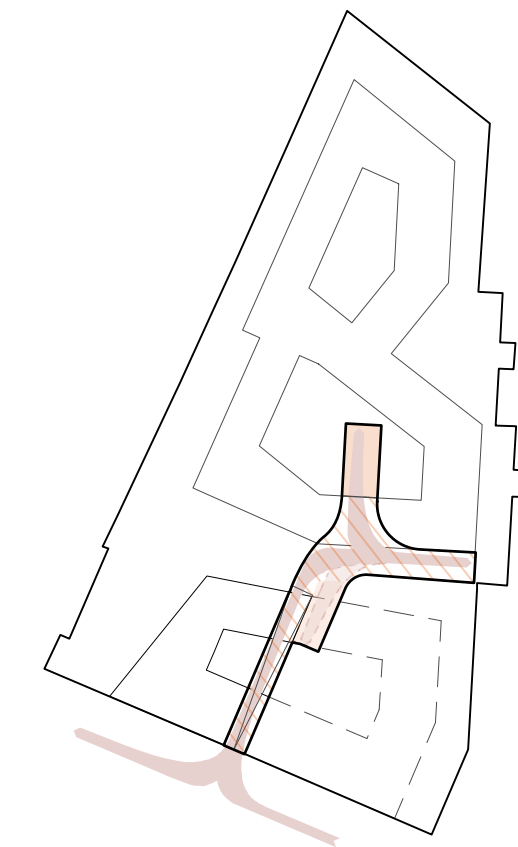


BAUABSCHNITTE UND REALTEILUNG
Das Bauvorhaben lässt sich sinnvoll in drei Bauabschnitte aufteilen, welche unabhängig voneinander funktionieren können. Die Flurstücke 179/38 und 179/42 sind im Falle einer vorzeitigen Realisierung über die bestehende Tiefgarageneinfahrt am Rathaus erschlossen.

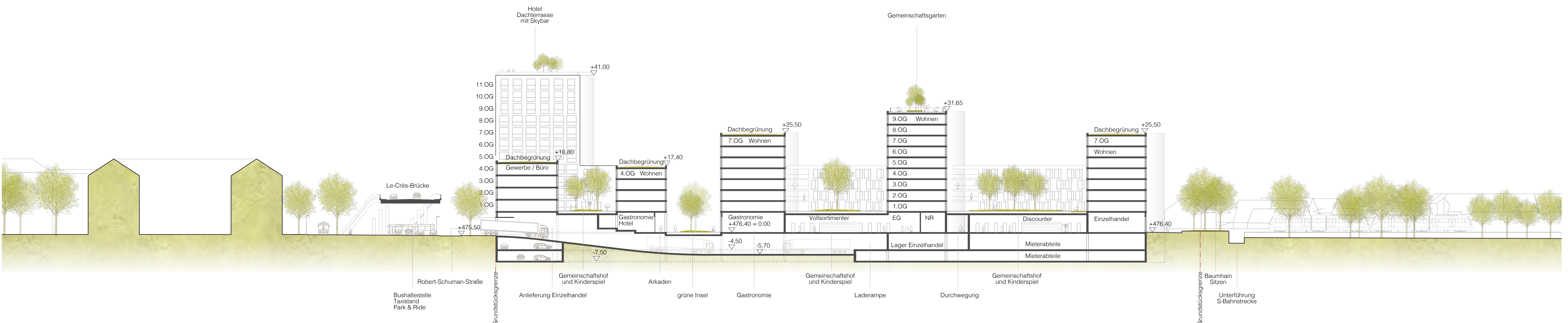


ABSTANDSFLÄCHEN
Im anstehenden Bebauungsplanverfahren wird das Planungsgebiet als „Sondergebiet SO“ definiert werden. Es ist deshalb möglich die erforderlichen Abstandsflächen auf 0,5H zu verkürzen. Bei besonderer Betrachtung der Situation zwischen Neubebauung und den östlichen Nachbarn könnten die Abstandsflächen sogar im Sinne einer Wechselbezüglichkeit mit 1H eingehalten werden. Nachbarliche Rechte in Bezug auf eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung sind auch zukünftig gewährleistet.

RUHENDER VERKEHR
Die zu erwartenden PKW werden in einer zweigeschossigen Tiefgarage nachgewiesen. Die Kunden des Einzelhandels fahren nur bis zur 1. Ebene. Die Stellplätze der Bewohner werden im 2. Untergeschoss nachgewiesen. Aus beiden Parkebenen führen bequeme und sichere Verbindungen zu den Flächen des Einzelhandels und in den öffentlichen Raum. Die Zufahrt zur Kunden- und Bewohnergarage erfolgt in räumlichem Zusammenhang mit der unterirdischen Anlieferung des Einzelhandels ausschließlich von Süden von der Robert-Schumann-Straße. Die zweigeschossige Tiefgarage für das südliche Baufeld Flurstummer 179 / 38 und 179 / 42 wird unabhängig vom westlichen und nördlichen Baufeld über die Rathausliefergarage erschlossen.



ANLIEFERUNG IM UNTERGESCHOSS
Im Zuge der Überarbeitung unseres Wettbewerbsbeitrags haben wir uns dafür entschieden, die bisher im Westen des Planungsgebiets vorgesehene Anlieferung mit der Anlieferung im Süden zusammenzulegen und insgesamt im Untergeschoss zu organisieren. Die Zufahrt erfolgt dann ausschließlich von Süden von der Robert-Schumann-Straße. Die Einfahrten für die Kunden- und Bewohnergarage und die Anlieferung sind räumlich zusammengefasst. Erforderliche Rangierbewegungen der LKWs finden nur noch in der unterirdischen Anlieferzone und nicht auf Fußgängerzone statt. Auf Fußgängerebene erscheinen nur Ein- und Ausfahrten mit minimiertem Unfallrisiko. Das südliche gelegene Baufeld Flurstummer 179 / 38 und 179 / 42 kann wie in der Auslobung vorgegeben unterirdisch separat angefahren werden. Damit kann auch eine gewünschte Realteilung beider Baufelder mit entsprechenden Dienstbarkeiten aufrechterhalten werden. Die erforderlichen Lagerflächen werden räumlich getrennt für jede Einheit nachgewiesen. Durch die unterirdische Organisation der Anlieferung erfährt die westlich gelegene Fläche zwischen Neubau und S-Bahn trotz der Nähe zum Gleiskörper eine große Aufwertung als attraktiver Außenraum und Adresse für die künftigen Bewohner. Zur Bahn entsteht keine Rückseite, sondern ein Stadtraum mit eigener Prägung. Die räumliche Konzentration aller Zufahrten an der Robert-Schumann-Straße ermöglicht es, dass gesamte Quartier von motorisiertem Individual- und Anlieferverkehr komplett freizuhalten.



Schnitt Nord Süd
M 1:500