

1006 - Baum-Kappler

Die Arbeit schreibt die bestehende städtebauliche Struktur behutsam fort und zeigt einen sensiblen Umgang mit dem Umfeld. Der Rathausplatz wird mit dem S-Bahnhof über eine direkte Achse verbunden, die am Haltepunkt in einen neuen Platzraum mündet. Er entsteht durch das Zurückweichen des südwestlichen Baufeldes zum einzigen Hochpunkt im Plangebiet. Der Hochpunkt selbst positioniert sich nach Auffassung der Jury richtig am Kreuzungspunkt von S-Bahn und Le-Crès-Brücke.

Der neue Platz ist baumbestanden und schafft gegenüber dem Rathausplatz ein alternatives Angebot an öffentlichem Raum. Das Öffnen und Weiten dieser Wegeverbindung wird jedoch aufgrund der Konkurrenzsituation beider Plätze kontrovers diskutiert. Darüber hinaus erscheint die Dimension der Aufweitung und die Aufenthaltsqualität des Platzes in Bezug auf Lärm und Wind kritisch.

Die Nutzungen werden im Plangebiet auf einfache und überzeugende Art in drei Bausteine sortiert: Nördlich der Wegeverbindung zeigt sich das Wohnen, südlich die gewerblichen Nutzungen. Der durchgehende Ladenbesatz im Erdgeschoss des nördlichen Baufeldes zeigt sich nach Auffassung des Preisgericht noch zu indifferent und weist in Bezug auf die Erschließung sowohl für die Kundschaft als auch für die Anlieferung Mängel auf. Befürwortet wird die Positionierung des Discounters als nördlichen Endpunkt der Ladenfolge. Die Anlieferung der Läden ist nicht dargestellt und daher schalltechnisch nicht prüfbar.

Die verschiedenen Seiten des Wohnblocks zeigen sich in der Geometrie differenziert und reagieren auf die unterschiedlichen Seiten. Der allseitig umschlossene, ruhige Innenhof ist gut proportioniert und bietet den Bewohnern ein differenziertes Nutzungsspektrum.

Durchgesteckte Grundrisse - und damit verbunden eine natürliche Belüftung - sind über eine lärmabgewandte Fassade und ruhige Außenbereiche realisierbar. An lärmbeaufschlagten Fassaden im Wohnbereich wären bauliche Schallschutzmaßnahmen (zum Beispiel verglaste Laubengänge) notwendig.

Die beiden südlichen Baufelder sind mit den Nutzungsbausteinen Hotel und Büro gut dimensioniert und nutzbar. Die geforderte Realteilbarkeit ist nachgewiesen.

Aus dem südlichen Baufeld wird auch die durchgehende Tiefgarage zentral angefahren. Sie ist in das Hotel integriert und funktioniert schalltechnisch gut. Als eingeschossige Tiefgarage ist sie jedoch nicht ausreichend bemessen.

Fahrradabstellmöglichkeiten sind zwar den Wohnungen, nicht jedoch den Einzelhandelsnutzungen zugeordnet. Sie sind nur an der Bahn im Westen vorgesehen. Die vier Bushaltestellen funktionieren in der dargestellten Form nicht.

Insgesamt zeigt die Arbeit eine einfache aber schlüssige städtebauliche Lösung für das Stadtzentrum von Unterschleißheim. Sie könnte sich als robuste Grundlage für eine weitere Entwicklung erweisen und ließe für die architektonische Ausformung genügend Spielraum und Potential, ohne dass das städtebauliche Grundgerüst in Frage gestellt würde.