

1 Gemeinschaft fördern Teil Nord

Soziales / Gemeinschaft

Soziales / Gemeinschaftsflächen Teil Nord

(Detaillierte Zusammenstellung durch Ten Brinke, April 2021):

Gemeinschaftsflächen für Spiel und Kommunikation im Quartier:

- Freifläche / Spiel- und Begegnungsstätte für alle Altersklassen:
 - Ca. 700 qm Kinderspielfeld (baurechtl. Erforderlich sind lediglich ca. 360 qm)
 - Boule-Platz
 - Schachfeld
- kommunikative Erschließung
 - durch überwiegende Laubengangerschließung
 - durch Gemeinschafts- / Erschließungshof auf dem Dach des Supermarktes als Erschließung, zur Kommunikation und zum Spiel (Quartiershof für 16 Wohnungen, ca. 170 qm)

- Gemeinschaftsflächen für Soziales:

- „Haus für Kinder“ (650 qm GF, Kinderbetreuung für alle Altersgruppen bis ca. 12 Jahre)
- Soziale Durchmischung durch unterschiedliche Wohnungsgrößen und -typologien, vom 1-Zimmer-Single-Appartement bis zur 4-Zimmer-Familienwohnung

Gemeinschaftsflächen für Mobilität

- Mobilitätszentrum / -station ca. 54 qm GF
- Stellplätze für Car- und Bikesharing (z.B. MVG-Rad/ Stattdauto)
- Fahrradwerkstatt / Hobbywerkstatt zum selber Schrauben
- Innenliegende Fahrradabstellanlagen im Untergeschoss (ca. 450 qm BGF, über großzügige Rampe erreichbar)
- Abstellmöglichkeiten für Cargobikes und Fahrrad-Lastenanhänger

Gemeinschaftsflächen für gebietsübergreifende Identifikation:

- Café ca. 250 qm GF mit zum Patchway-Anger (zentrale Grünfläche) hin ausgerichteter Außengastronomie
- Fläche für Gemeinschaftsräume (GF 125 qm), Mehrzweckraum o. ä., Veranstaltungen
- Flächenabtretung zugunsten grünem Anger / gemeinschaftlicher Spielwiese (ca. 1.800 qm)
- Vernetzte Wegeverbindung / Öffentliches Fuß- und Radwegenetz über Privatgrundstück, ca. 230 qm (öffentliche Widmung durch Bebauungsplan)

2 Mobilität und Verkehr

Mobilitätskonzept²⁾

Basis ist ein Stellplatzschlüssel von 0,6 bei der Geschossfläche vom Planungsstand am 6. Oktober 2020

- Wechselwirkungen mit dem Maß der baulichen Nutzung
 - Plus 0,1 Stellplatzschlüssel = Minus 5% Brutto-Geschossfläche
- Bestandteile eines wirksamen Mobilitätskonzeptes
 - Mobilitätsstationen mit Bike- und Carsharing unterschiedlicher Fahrzeugklassen
 - Betrieb und Wartung über lokale Anbieter
 - Eine Sammelgarage mit gemeinsamer Zufahrt von der Ammerseestraße
 - Zur Entlastung der Wohnstraßen
 - Durchwegung in Nord-/Süd- und Ost-/West-Richtung
 - Das Wegerecht wird im Grundbuch eingetragen
 - Verknüpfung mit dem Gesamtverkehrskonzept durch
 - Optimierung der Wegebeziehungen zum S-Bahnhof mittels Ertüchtigung der Kreuzung Ammersee-/Paul-Hey-Str. für Radfahrer und Fußgänger
 - Anbindung der Durchwegung an das Fahrradstraßennetz
 - Querungsmöglichkeiten der Ammerseestraße
 - Bushaltestelle am Quartier
 - Fahrradparken im EG innen (als Gemeinschaftsraum)³⁾
 - Parkraummanagement im gesamten Umgriff
 - Oberirdische Parkflächen vor Supermarkt und Kinderhaus primär für Fahrradstellplätze (geeignet für Lastenräder und Anhänger) und mobilitätseingeschränkte Personen

Fraktion
Grüne

MiFu

- Bedarf für ein Mobilitätsmanagement: für Car-Sharing, E-Ladestationen
- Bike-Sharing sowohl im nördl. Planungsbereich als auch bei VbWo + KSWM

Gemeinschaftsantrag Sept.2020

- Es sollen ergänzende Mobilitätsangebote durch Car- und Bikesharing auf allen Flächen geschaffen werden.

Für die Flächen im Planungsgebiet besteht Baurecht nach entsprechend Bebauungsplan 100. Die Ausübung dieses Baurechts zieht, ebenso wie die aktuelle Planung, ein Verkehrsaufkommen nach sich. Interessant ist daher der Vergleich der beiden Konzepte.

Vergleich Verkehrsmengen B-Plan 100/ B-Pläne 189/190 (Büro Obermeyer):

Verkehrsabschätzung mit Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes im B-Plan 189/190 (Hin- und Rückfahrten):

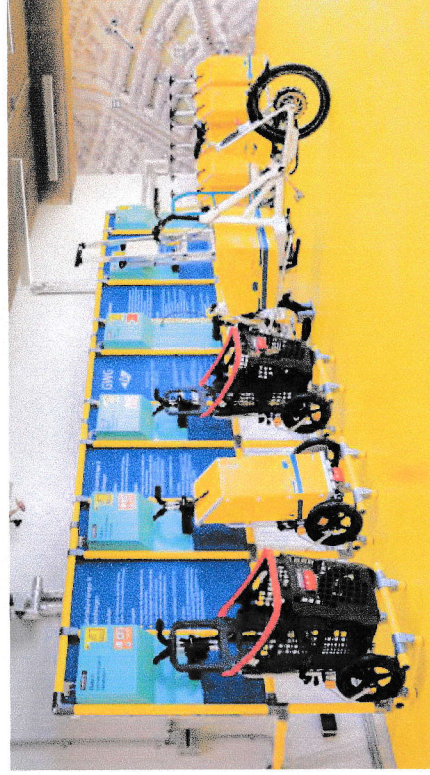
- Neuverkehrsaufkommen B-Plan 100:
1.860 Kfz-Fahrten /24h
- Neuverkehrsaufkommen B-Plan 189 / 190:
2.080 Kfz-Fahrten / 24h
- Differenz: 220 Kfz-Fahrten / 24h

Durch die Verkehrsverteilung ergibt sich auf der Ammersee Straße eine Differenz von 50 Kfz-Fahrten / 24h im Querschnitt.

Dies beläuft sich auf einen Unterschied von 1 %.

2 Flächen für Mobilitätsbausteine

Mobilität und Verkehr



- Eingesparte Fläche durch Stellplatzreduzierung: 2713 m²
- davon 20% für Bausteine des Mobilitätskonzeptes: 543 m²
 - 10% für Car-Sharing-Stellplätze: 271 m² = 18 Stellplätze (realistischer Anfangswert 5 – 6 PKW, je nach System und Anbieter)
 - 5% für fahrradbasierte Lastentransportmöglichkeiten (136 m²), gebündelt in Sharing-Station

Verteilung von Sharingstationen im Plangebiet für eine geschlossenen bzw. definierten Nutzerkreis (Nachbarn)

Öffentliche (offener Nutzkreis) Elemente im Bereich AOA/Vollsortimenter wie MVG-Station, E-Lastenrad, Car-Sharing.

Gute erreichbare (Rampenneigung), in der Anzahl ausreichende Fahrradstellplätze in guter Qualität. Zusätzlich Stellplätze für private Lastenräder.

Car-Sharing über das Plangebiet verteilt, möglichst oberirdisch.

Gemeinschaftseinrichtungen wie Café, Treffpunkt für die Nachbarschaft (ggf. in Kombination, Fahrradreparatur, Quartiers- und Mobimangement)

2 Stellplatzschlüssel / Fahrräder

Mobilität und Verkehr

Mobilitätskonzept²⁾

Basis ist ein Stellplatzschlüssel von 0,6 bei der Geschossfläche vom Planungsstand am 6. Oktober 2020

- Wechselwirkungen mit dem Maß der baulichen Nutzung
 - Plus 0,1 Stellplatzschlüssel = Minus 5% Brutto-Geschossfläche
- Fahrradparken im EG innen (als Gemeinschaftsraum)³⁾
- Parkraummanagement im gesamten Umgriff

Fraktion
Grüne

- Oberirdische Parkflächen vor Supermarkt und Kinderhaus primär für Fahrradstellplätze (geeignet für Lastenräder und Anhänger) und mobilitätseingeschränkte Personen

FDP

- Stellplatzschlüssel Süd 1,0

MiFü

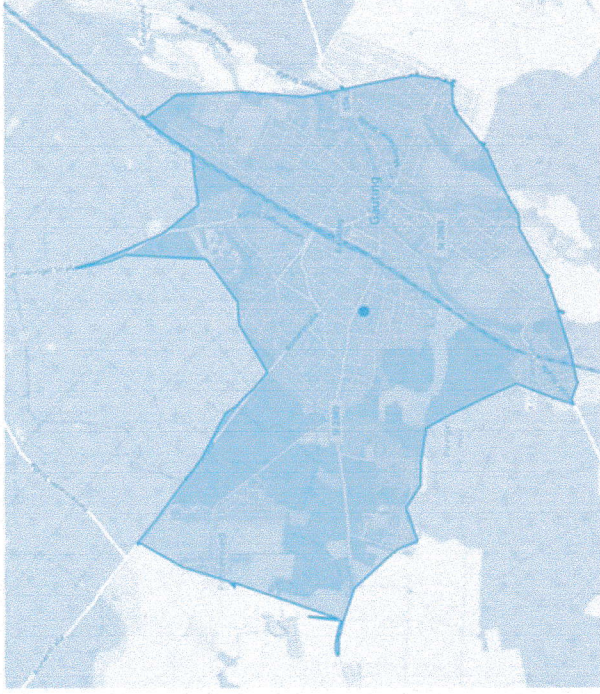
- Stellplatzschlüssel Süd mindestens 1,0

Konzeptvorschlag:

Stellplatzschlüssel >> Mobilitätskonzept STATTBAU

- Teil Nord i. V. mit Mobilitätskonzept:
1,0 St / WE (freifinanziert)
0,8 St / WE (Wohnungen SoBoN)
- Teil Süd i. V. mit Mobilitätskonzept:
0,8 St / WE Verband Wohnen und KSWM
1,0 St / WE Gemeinde
- Gegenüber der gemeindlichen Stellplatzsatzung reduzieren sich die Stellplätze von ca. 420 auf 240 St im Quartier
- Für den Teil Nord ist eine großzügige und mit einer vom Anger aus zugänglichen **bequemem Rampe zu erreichender Fahrradraum** (ca. 450 qm GF) im Untergeschoss geplant
- Die **Lage der Fahrradstellplätze** im Teil Süd sollte in der weiteren Planung näher abgestimmt werden. Zu viele Fahrradstellplätze im EG führen unbelebten Erdgeschosszonen, dies kann zu einer anonymen / unangenehmen Wirkung führen. Wenn Fahrradstellplätze ins Gebäude integriert werden, sollten diese nicht die zulässige Geschossfläche für die Hauptnutzungen reduzieren.
- Die **Andienung der Kita** für mit dem Rad Ankommende könnte ggf. von Süden her erfolgen, *nähere Prüfung in der weiteren Planung*
- **Gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und ein gesicherter Zugang für Fußgänger für den Supermarkt** werden als wichtig erachtet > *nähere Prüfung in der weiteren Planung*

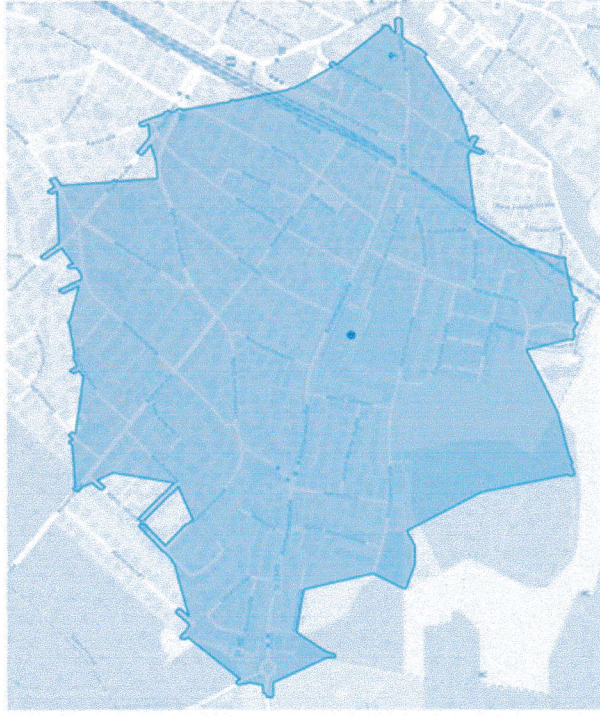
2 Einbindung in die Umgebung Mobilität und Verkehr



10-Min.-Isochrone Fahrrad

Kartengrundlage: Open Streetmap

Quelle: <http://iso4app.net/>



10-Min.-Isochrone zu Fuß

Kartengrundlage: Open Streetmap

Quelle: <http://iso4app.net/>

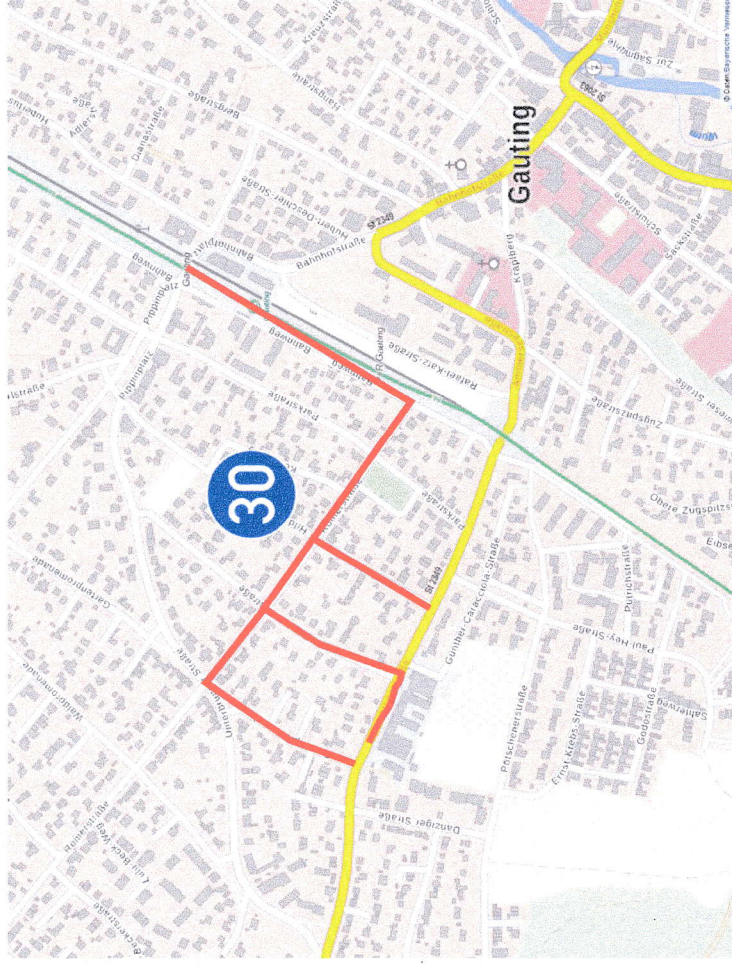
Lage und Erreichbarkeit:

Einschätzung im Rahmen Mobilitätskonzept stattbau:

- Die Lage des Grundstückes ist in die städtebauliche Struktur der Gemeinde integriert.
- Selbst fußläufig ist ein Großteil des Gemeindegebietes (inkl. S-Bahn, bis zum Rathaus) gut zu erreichen.
- Mit dem Fahrrad wird nicht nur das nahezu gesamte Gemeindegebiet, sondern bereits auch wichtige Naherholungsgebiete erreicht.
- Dadurch besteht schon heute die gute Möglichkeit, den Alltag vom Patchway-Anger aus ohne die Nutzung des privaten PKW bewältigen zu können.
- Diese Bewertung wird noch herausragend durch den am Standort geplanten Vollsortimenter zur Nahversorgung/Cafe gestärkt.

2 Einbindung in die Umgebung

Mobilität und Verkehr



Mögliche Fuß- und Radwegeanbindung an Bahnhof durch Tempo-30-Zonen

Hintergrund: Einschätzung durch Büro Obermeyer:

Die Planungen im B-Plan 189 /190 enthalten eine Durchgängigkeit der Fuß- und Radwege, sodass der nicht-motorisierte Individualverkehr gestärkt und gefördert wird.

Weiterhin wird durch die geplanten Querungsmöglichkeiten an der Ammersee Straße - mit Ergänzung der bereits bestehenden Fußgängerschutzanlage - eine verkehrssichere Querung der Ammersee Straße auf der Länge des B-Planes gewährleistet. Nördlich der Ammersee Straße sind heute Zone-30 eingerichtet, in denen der Fahrradverkehr gemäß RAST 06 und ERA 2010 auf der Straße geführt wird. Hierdurch sind viele Wegemöglichkeiten für den Radverkehr zum Bahnhof gegeben.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

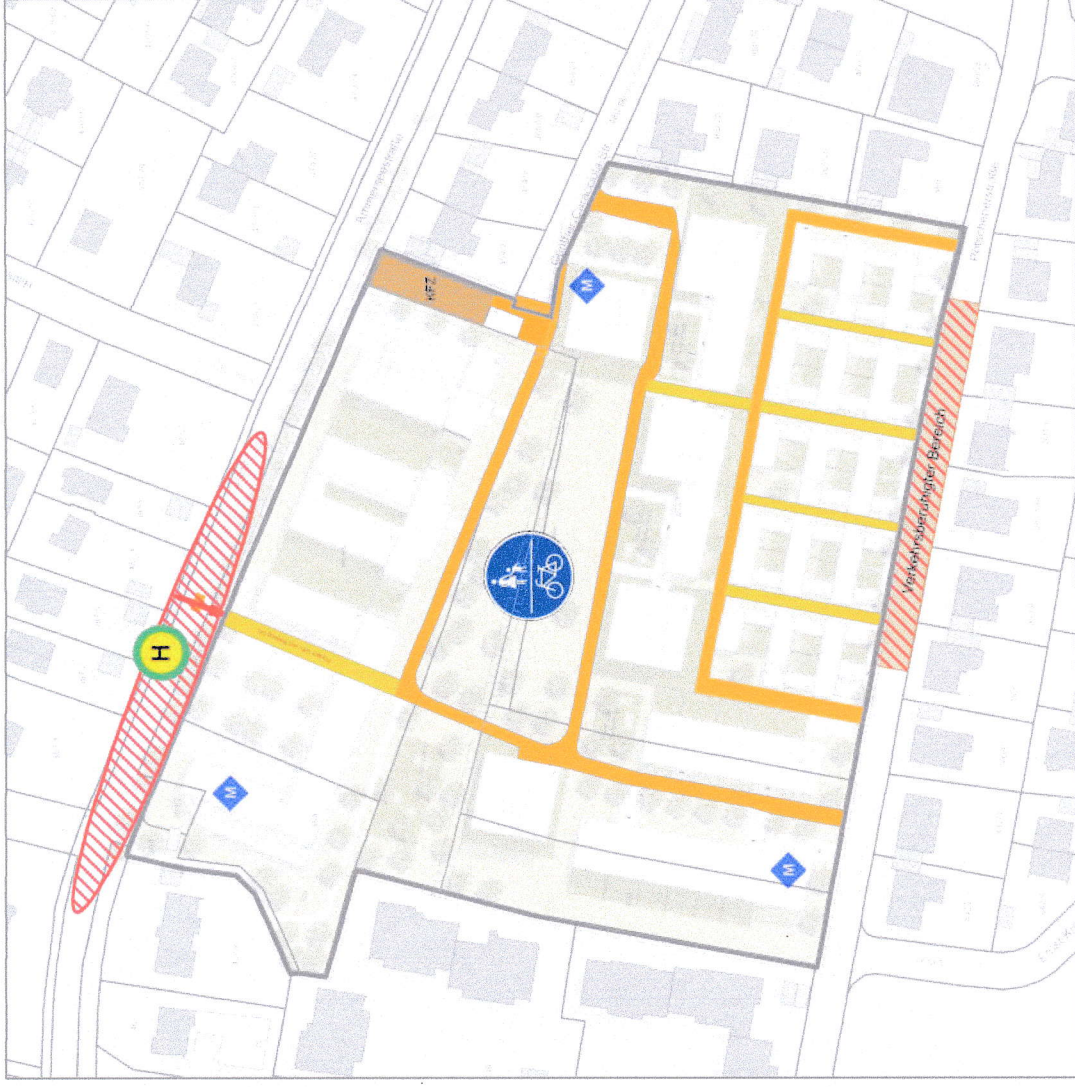
- Eine Querungsmöglichkeit über die Ammerseestraße wurde bereits angedacht und grundsätzlich geprüft. Die Planung sollte konkretisiert werden und muss anschließend mit dem Straßenbauamt verhandelt werden

Anbindung an das Fahrradstraßennetz (Einschätzung stattbau)

- Es bestehen gute Möglichkeiten, mit dem Fahrrad sicher zum Bahnhof/zum Ortszentrum zu gelangen
- Perspektivischer Ausbau Radweg Ammerseestraße
- Errichtung von Radfahrer und Fußgängerquerung über die Ammerseestraße

2 Im Quartier

Mobilität und Verkehr



Darstellung der Durchwegung. Straßenplanungen und Mobilitätsangebote im Konzept

Konzeptvorschlag:

- **Autofreies Quartier**, innere Erschließung nur für Fußgänger und Radfahrer sowie für Müll / Rettung
- **Mobilitätsstationen** mit Bike- und Carsharing entsprechend Mobilitätskonzept, Anzahl / Lage zu klären
- **Durchwegung**: die Wegeflächen werden öffentlich gewidmet bzw. als Dienstbarkeiten zu Gunsten der Öffentlichkeit ins Grundbuch eingetragen
- **Querungsmöglichkeit** an der Ammerseestr. ist angedacht, näheres muss mit Straßenbauamt abgestimmt werden
- Die **Pötschener Straße** soll als verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet werden
- **Verlegung Bushaltestelle** beabsichtigt (Abstimmung MVV, Straßenbauamt)
- Eine Sammelgarage mit einer gebündelten Ausfahrt zur Ammerseestraße wird nicht empfohlen. Auch an der Ammerseestr. befindet sich Wohnnutzung. Eine gebündelte Tga-Ausfahrt würde diese Bewohner zusätzlich zum ohnehin vorhandenen Verkehr belasten. Eine „Lastenverteilung“ erscheint sinnvoller. Kleinere Tiefgarageneinheiten erhöhen das Sicherheitsgefühl und damit die Attraktivität. Die Eigentümer möchten aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen individuelle Garagenbereiche errichten.

Energieversorgung

3 Ökologie

Ökologie⁴⁾

- Geothermie-Anschluss verpflichtend
 - Planung als oberste Priorität vorantreiben
 - Kommunikation der Verwaltungstätigkeit bzw. des Projektfortschritts
- Redundanzkraftwerk energieneutral (Hackschnitzel oder Luft-Wärmepumpe mit Photovoltaik-Strom)
 - Verbund mit anderen Quartieren prüfen, z.B. Asklepios, Handwerkerhof, Gautinger Feld
 - Standort prüfen und festlegen bis zum 1.4.2021
- Photovoltaik-Anlage auf allen Flachdächern/Fassaden/Balkonen
 - primär zur Quartiersversorgung
 - als Betreiber-Modell oder von Quartiers-Genossenschaft betrieben
- Gebäude-Energieverbrauch orientiert an Zielsetzungen der Klimaneutralität des LKR Starnberg bis 2035
- Baustoffwahl orientiert an höchstmöglicher CO₂-Neutralität und nach Prinzip "cradle-to-cradle"
- Biodiverse Quartiersbegrünung (Dächer ohne PV, Freiflächen, Gemeinschaftsgärten)
- Regenwassernutzung und Brauchwasseraufbereitung
 - Zur Brauchwasserreduktion und Bewässerung der Freiflächen

Fraktion
Grüne

Einigkeit in allen Fraktionen:

Ziel ist die Nutzung der Geothermie sobald möglich, ggf. Übergangstechnologie

Konzeptvorschlag Wärmeversorgung:

- Die Gemeinde Gauting plant die Realisierung von Geothermie im Gemeindegebiet. Eine Absichtserklärung zur Realisierung ist im April 2021 zwischen Gemeinde Gauting und ENGIE geschlossen worden. Ein Erbbaurechtsvertrag über die Nutzung gemeindeeigener Flächen als Bohrplatz für die Geothermie wird aktuell mit dem Bohrkonsortium ausgehandelt.
- Eine vernetzte Lösung bei der Wärmeversorgung zwischen Handwerkerhof, Patchway-Anger und Gautinger Feld ist seitens Gemeinde Gauting gewünscht, allerdings abhängig von zeitlichen Entwicklungsschritten dieser Vorhaben. Flächen für Spitzen-/Redundanzheizwerk ist im Gautinger Feld bereits eingeplant.
- Leitungsrechte für die Geothermie sollen in den B-Plänen inkludiert werden.

Konzeptvorschlag Stromversorgung:

- PV auf den Dächern (und Fassaden) soweit städtebaulich, architektonisch und technisch / wirtschaftlich möglich
- PV auf allen Dächern, Fassaden, Balkonen im Hinblick auf Gestaltung, Ortsbild und Blendwirkungen wird nicht empfohlen. Ausarbeitung konkreter Vorschläge in der weiteren Planung, die Dachflächen stellen potenziell große und geeignete Flächen für PV bzw. extensive Begrünung dar