

5.+6.OG

3.+4.OG

1.OG+2.OG

EG+UG

### Diversifiziertes Wohnungsangebot

Der vorgeschlagene Mix aus Erhalt, Ergänzung und Neubebauung bietet die Möglichkeiten für vielfältige Wohnformen unterschiedlichster Zielgruppen.

### Differenzierte Nutzung der Erdgeschosszone in Kopfbauten

Die jeweils quer zu den Gebäuden angeordneten Kopfbauten bilden das Herzstück des Mobilitätskonzeptes in allen Bereichen. Sie ermöglichen einen Stellplatzschlüssel von 0,6.

Im EG sind alle Nebenfunktionen wie Fahrräder, Leihfahrräder, Lastenfahrräder, Packstationen, TG Ein- und Ausfahrten, sowie der Müll organisiert.

Je nach Größe können folgende Nutzungen bei Bedarf ergänzt werden:

Gemeinschaftsraum, Co-Working/Home Office, Ambulanter Pflegedienst, Werkstatt, Elterninitiative und selbstverwaltete Kitas, Seniorentreff, Gastwohnung, Mobilitätsraum

- Wohnen
- Wohnen - Nebennutzung "Kopfbauten"
- 01 - Hausverwaltung
- 02 - Nachbarschaftstreff
- Gewerbe
- 03 - Ladenzeile
- 04 - Grundversorgung
- 05 - Gesundheitszentrum
- 06 - Ärztezentrum
- 07 - Gastronomie
- 08 - Büro
- 09 - Co-Working
- 10 - Streetwork
- Freizeit
- 11 - Fitness
- Erziehung / Bildung
- 12 - KiGa
- 13 - Bildungslokal
- 14 - Erziehungsberatung
- 15 - ambulante Erziehungshilfe
- 16 - Tages-, Nachtpflege Senioren
- Tiefgarage
- 17 - Hochgarage
- 18 - Mobilitätskonzept

### Mobilität

Für den Stadtteil entsteht ein eigenes Mobilitätskonzept, das neben der Organisation, Neuordnung und Bündelung von Stellplätzen des MIV vor allem nachhaltige Mobilitätsangebote im Gesamtstadtteil, den Quartieren und in den Nachbarschaften verankert, Logistik und Warenverkehr integriert und gleichzeitig den Umbau bzw. den Rückbau der Straßenquerschnitte vorantreibt.

Die Wohnstraßen werden zu Einbahnstraßen, der MIV wird somit geregelt und abgeleitet. Die Einbahnstraßen werden für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Packstationen für Lieferdienste unter den Flachbauten sind ein weiterer Faktor zur Vermeidung von Verkehr. Dort sind auch die allermeisten ebenerdigen Stellplätze für Räder und Lastenräder zu finden. Damit wird die Akzeptanz des Radverkehrs deutlich gesteigert.

### Mobilitätsstation Typ wohnungsnah

In der kleinsten Variante der Mobilitätsstationen werden zwei bis drei e-Car-Ladestationen mit Fahrradstellplätzen, Leihfahrrädern sowie einer Lastenrad-Sharing-Möglichkeit und einer Paketstation im Erdgeschoss der Querbauten gekoppelt.

### Mobilitätsstation Typ Carsharing

In den Tiefgaragen werden Stellplätze für Car-Sharing-Autos vom Kleinwagen, Familienkutsche, Kleinbus oder Transporter ausgewiesen und reserviert.

### Mobilitätsstation Typ groß

An den zentralen Stellen der Quartiersgaragen an der Dachauerstraße und Hugo-Tröndle Straße entsteht jeweils eine große Mobilitätsstation mit Car-Bike-Sharing, die zusätzlich in den Erdgeschossflächen mit Fahrradservice und Post- bzw. Paketservicestationen belegt werden und somit attraktive, belebte Begegnungssituationen im Stadtraum schafft.

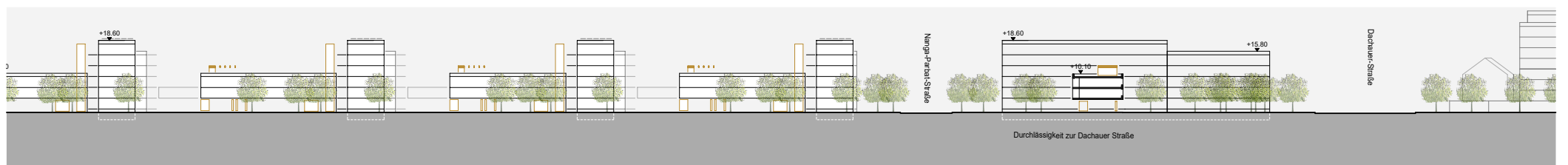
E- Ladestationen die direkt von den PV-Modulen auf den Dächern versorgt werden runden das Angebot ab.

### Ruhender Verkehr

In den Siedlungsgebieten wird der ruhende Autoverkehr zurückgedrängt, der Radverkehr gestärkt und zielgerichtet ergänzt, sowie die fußläufigen Wege attraktiver gestaltet.

Gestützt werden diese Ziele durch ein flächendeckendes Mobilitätskonzept, dass den ÖPNV und den Radverkehr in den Mittelpunkt stellt. Der ruhende Verkehr findet in den beiden Parkhäusern, sowie in ergänzenden TGs Platz.

Die Stellplätze im öffentlichen Raum werden überwiegend nur noch einseitig angeboten. So erhalten Fußgänger und Fahrradfahrer mehr Platz. Die Parkbuchten dienen auch PKW-Charing, Elektro-Ladestationen und Besuchern.



Schemaschnitt C-C 1:500 Welzenbachstraße - Dachauer Straße