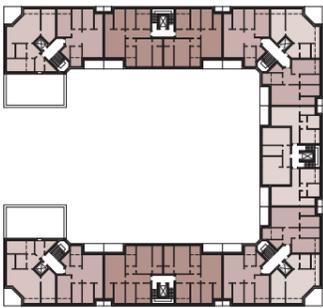
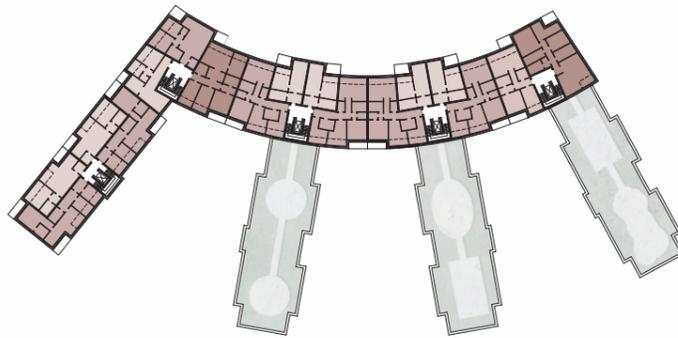




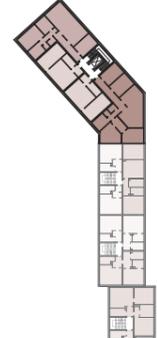
Vogelperspektive



Bereich A Neubaubauung Dachgeschoss M 1:500



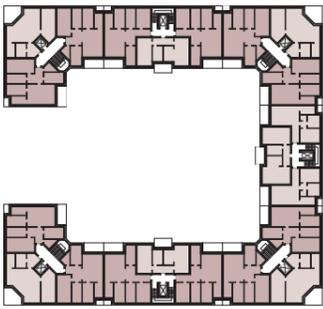
Bereich B Neubaubauung Dachgeschoss M 1:500



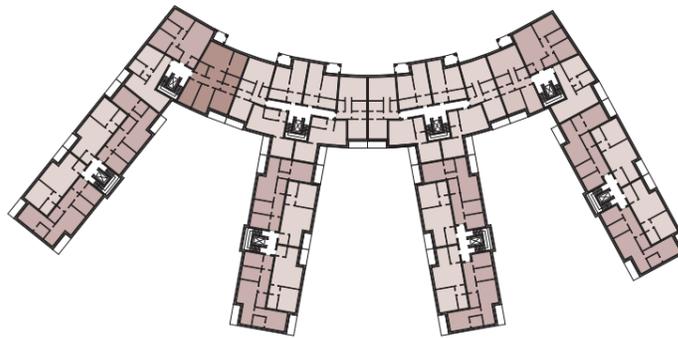
Bereich B Sanierung und Schallschutzbauung Dachgeschoss M 1:500



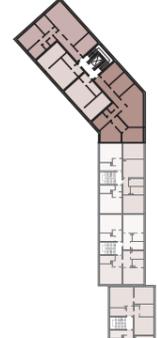
Wohngemeinschaftshaus Dachgeschoss M 1:500



Bereich A Neubaubauung Erdgeschoss M 1:500



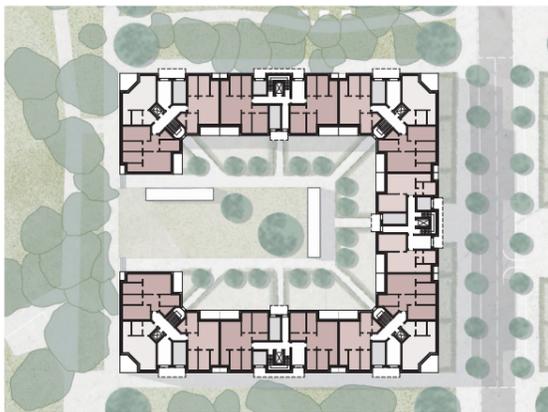
Bereich B Neubaubauung Erdgeschoss M 1:500



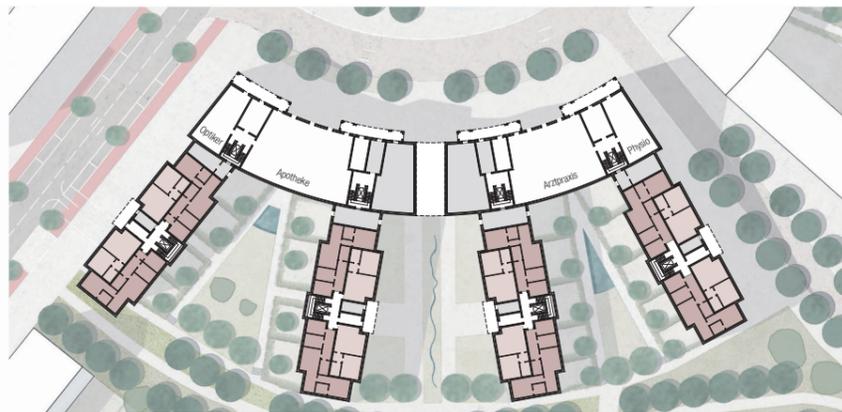
Bereich B Sanierung und Schallschutzbauung Erdgeschoss M 1:500



Wohngemeinschaftshaus Erdgeschoss M 1:500



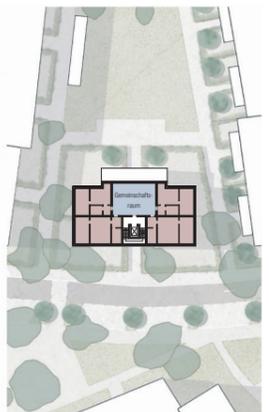
Bereich A Neubaubauung Erdgeschoss M 1:500



Bereich B Neubaubauung Erdgeschoss M 1:500



Bereich B Sanierung und Schallschutzbauung Erdgeschoss M 1:500



Wohngemeinschaftshaus Erdgeschoss M 1:500

Photovoltaikanlagen schaffen in Kombination mit den aus der Kraftwärmekopplung resultierenden Stromerträgen garübrig ein konstant hohes Angebot, dass auf unterschiedlichen Ebenen zum Betrieb des Gesamtquartiers herangezogen werden kann. Dazu werden sowohl die unverschatteten, süd-östlich angeordneten Schallschutzwälle als auch die Dachflächen der Gebäude herangezogen.

In Zeiten elektroenergetischer Überschüsse während des Tages werden die Stromerträge genutzt, um die semizentralen Wassernetze des Quartiers zu betreiben, in denen sowohl Regenwasser als auch Grauwasser als wertvolle Ressource betrachtet werden während der Phasen des Tages mit erwartbarem Lastspitzen an Nutzenergie dient der gewonnene regenerativ Strom dem Betrieb von Abwasserwärmepumpe zur Versorgung der Neubauten mit Wärmeenergie.

Die zusätzlich im Quartier integrierten und kaskadierend betriebenen Blockheizkraftwerke, die an das bestehende Gasnetz angeschlossen werden, erlauben es, zusätzlich hochtemperante Wärme für den heizenergieintensiven Bestand bereitzustellen. Ein wachsender Anteil an verfügbarer regenerativ gewonnenem Gas wird dadurch den Betrieb der Modellstadt Moosach zunehmend klimaneutral gestalten.

**Moosach schafft Raum für Vielfalt in der Mobilität**

Die kompakte flächensparende PKW-Erschließung erfolgt über geschlossene Straßennetze ohne Sackgassen. Um die grünen Wohnhöfe möglichst von KFZ-Stellplätzen freizuhalten, konzentriert sich der ruhende Verkehr auf wenige in den Stadtkörper integrierte Quartiersgaragen an den Zufahrten ins Quartier, deren Entfernung zur Wohnung dem Einzugsradius des ÖPNV entspricht. Parkplätze entlang der öffentlichen Straßen können flexibel für private PKWs, Besucher, Carsharing-Unternehmen oder Fahrräder reserviert werden. Durch den reduzierten motorisierten Verkehr, Neuprofilierung der Straßenschnitte und veränderte Verkehrsführung lässt der öffentliche Raum zum Aufenthalt und Spiel ein. Wasserflächen, Kühlen an heißen Sommertagen und Stützstrukturen unter Bäumen bieten Ruhepunkte. Offene Veloplatze werden dezentral in der Nähe der Hauseingänge positioniert.

Ein maßgeschneidertes Mobilitätskonzept für Moosach sieht die Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) sowie der geteilten Mobilität (Carsharing, BikeSharing mit Mobilitätsstationen, Fahrradwerkstätten und Servicestationen, Stellplatzmanagement, Paketstation) vor, das den freiwilligen Verzicht auf die Nutzung des eigenen PKW komfortabel und ökonomisch attraktiv macht.

Die innere ÖPNV-Erschließung wird gestärkt durch einen Shuttle-Bus, der ausgehend von der S-Bahn-Station Moosach ringförmig das Gebiet erschließt. Hier sollen kleine Elektro-Fahrzeuge (z.B. 6-12 Sitze) zum Einsatz kommen, die hochfrequent mit geringen Haltestellenabständen (300m) für eine attraktive Nah-Erschließung sorgen. Da aufgrund der geringen Liniendichte die Fahrgeschwindigkeit hier nicht im Vordergrund steht, kann hier auch ein Einsatz von heuteutage eher langsam fahrenden autonomen Fahrzeugen geplant werden.

Die bestehenden Radwege auf den das Gebiet umgebenden Straßen sowie der Hugo-Troendle-Straße bleiben als wichtige Radverkehrsachsen bestehen. Es wird ein neuer Radweg von der Dachauer Straße über die Alfred-Dreier-Straße und die Nanaga-Parbat-Straße durch die neue Grünverbindung zum neuen Stadtplatz angelegt. Im sonstigen Straßennetz werden keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen, sondern der motorisierte Verkehr u.a. durch Tempo 30, versetztes Parken und geschwindigkeitreduzierende Schwellen so beruhigt (vgl. FGSV RAS), dass Mischverkehr auf der Straße sicher möglich ist (vgl. FGSV EPA, Sichere Fahrschulmöglichkeiten (1. Astellplatz pro 40qm Wohnfläche) machen das Radfahren noch attraktiver!

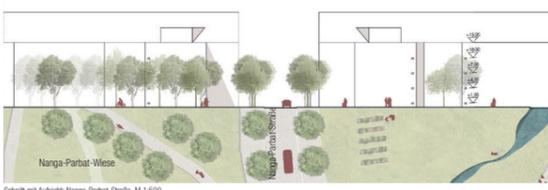
Die Qualität des Fußverkehrs wird durch breite Geh-wege (vgl. FGSV EFA) entlang der Straße und vor allem auch in den Grünanlagen gestärkt. Das Fuß- und Radwegenetz besteht aus zwei Bereichen unterschiedlicher Qualität und Ausprägung: ein grüner Ring für Freizeit/Erholung und ein sozial kontrolliertes Siedlungsnetz, das direkt zum ÖPNV führt. Die Verbindungsqualität von Süden wird durch zwei Brücken gestärkt, die ein sicheres Queren des Weichwegs ermöglichen.

Die geteilte Mobilität und damit ein Verzicht auf das eigene Fahrzeug wird gefördert durch ein dichtes Netz von Sharing-Stationen. (Lasten-)Fahrradverleihsstationen sind innerhalb von 150m erreichbar, Carsharing-Stationen innerhalb von 300m. Spätere Umwandlungen von freien Anwohnerparkplätzen zu weiteren Carsharing-Stationen werden bereits eingeplant, um eine steigende Nachfrage abbilden zu können. Moosach wird - auch - für den privaten PKW und Lieferverkehr erschlossen sein. Der Autoverkehr soll aber die Wohnsiedlungen nicht dominieren, sondern auf ein nötiges Minimum reduziert werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Abbiege- und Durchfahrverbote sorgen zum einen dafür, dass der Durchgangsverkehr auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen verdrängt wird.

Zum anderen wird aber auch der Erschließungsverkehr reduziert, indem dieser möglichst schnell wieder auf die Hauptverkehrsstraßen zurückgeleitet wird und die Zufahrt zur Quartiersgarage und zur Tiefgarage im Süden außerhalb des Quartiers liegt. Dies steigert die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erheblich und schafft insbesondere am Hugo-Troendle-Platz einen attraktiven verkehrsberuhigten Bereich. Parken wird in Tiefgaragen (mit ca. 1000 neu geplanten Stellplätze), einer neuen Quartiersgarage (435 Stellplätze) und mit straßenbindigen Parken (426 Stellplätze) realisiert. Um die Dominanz des Pkw im Straßenraum zu brechen und damit die Aufenthaltsqualität zu steigern, werden die Parkplätze regelmäßig durch Baumpflanzungen unterbrochen. Dadurch ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von 0,6, der sich durch das umfangreiche Mobilitätskonzept begründen lässt.

**Brandschutz**

Durch die städtebauliche Neukonzeption können Flächen für Rettungsfahrzeuge gebündelt und besser in die Bebauungsstruktur integriert werden. Es werden möglichst zweiseitig orientierte, „durchgesteckte“ Grundrisse geplant, um die Innenhöfe von jeglichem Verkehr freizuhalten. In besonderen Fällen, dort wo Wehungen von der Drehleiter des Hubrettungsfahrzeugs nicht erreicht werden, wird der zweite Rettungsweg baulich mittels zusätzlicher Treppen oder Sicherheitstreppe nachgewiesen.



Schnitt mit Aufsicht Nanaga-Parbat-Straße M 1:500



Schnitt mit Aufsicht quer zum Wittring mit neuer Fußgängerbrücke M 1:500



Schnitt mit Aufsicht parallel zum Wittring mit neuer Fußgängerbrücke M 1:500