

KRITERIUM	Bebauungsvorschlag 1 – Stand: Juni 2022 –	Bebauungsvorschlag 2 – Stand: Juni 2022 –	Bebauungsvorschlag 3 – Stand: Juni 2022 –
STÄDTEBAU & GEBÄUDE-TYPOLOGIEN & WOHN-EINHEITEN (WE)	<p><u>Raumbildung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Quartiersplatz wird mittels den Geschosswohnungsbauten und den Townhouses (TH) räumlich gefasst. • Südlicher Quartierseingang mit dem Gebäude für die Kita, Arzt- und Büronutzung gut gefasst sowie gliedert sich in das Straßenbild der Königsberger Straße ein. • Nördliche des Quartiersplatzes: Verdichtung und Geschossigkeit als Pendant zu den Schulen und der Sporthalle. • Seichter Übergang von östlicher Bebauung des Neubauquartiers mit ihren Privatgärten zum Nord-Süd-Grünstreifen • Außerhalb des Einzugsgebietes der Quartiersgarage (150-Meter-Radius) nimmt die Baumasse ab. <p><u>Gebäudetypologien & Wohneinheiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Effiziente Nutzung der zur Verfügung stehenden Fläche mit der Realisierung einer hohen Anzahl von zirka 110 Wohneinheiten bei gleichzeitiger ansprechender Bebauungsdichte. • Im Vergleich höchste Vielfalt an verschiedenen Gebäudetypologien. Dadurch sind viele unterschiedliche Wohnformen möglich. Am Quartiersplatz soll es exklusiv Townhouses geben. Daher kann nach Realisierung von einem gesellschaftlich durchmischten Quartier ausgegangen werden. • Wie in der Präsentation festgehalten, kann im nachfolgenden Bebauungsplan-Verfahren der Anteil von Einfamilien- und Reihenhäusern variabel gegenüber anderen Gebäudetypologien erhöht werden, wenn die Festsetzungen in diesem Punkt flexibel gestaltet werden. → Bereits bei diesem Planungsstand werden vergleichsweise am meisten Einfamilienhäuser (EFH) ermöglicht. <p><u>Geschossigkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geringe Geschossigkeit (II) südlich des Quartiersplatzes mit Akzentuierungen von bis zu III Geschossen. • Abgrenzung des nördlichen Bestandes mit Geschosshöhen von bis zu IV Geschossen. • Die Quartiersgarage wird mit III Geschossen geplant, um das Quartier möglichst kfz-frei gestalten zu können. 	<p><u>Raumbildung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildung von drei innenliegenden Angern. Diese sind als kleine nachbarschaftliche Plätze einzuordnen. Fraglich ist, ob tatsächlich der Bedarf an drei nebeneinander folgenden Plätzen in diesem Quartier bestehen wird. Positiv ist hervorzuheben, dass dieser autofreie öffentliche Raum in Ruhe von der Nachbarschaft genutzt werden kann. Außerdem werden die Anger nicht optimal mit Raumkanten begrenzt. • Mehrfamilienhäuser am Stockerhutweg wirken aufgrund ihrer Geschossigkeit ebenfalls als Pendant zu den Schulen und der Sporthalle. Jedoch besteht Nachverdichtungspotential (vgl. Variante 1). • Im Vergleich zu Variante 1 ist der südliche Quartierseingang nicht optimal räumlich gefasst. • Die Gebäudetypologien im Neubauquartier nehmen keinen Bezug zum umgebenen Bestand. • Überbauung der Tiefgarage wird als problematisch erachtet. <p><u>Gebäudetypologien & Wohneinheiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mischung verschiedener Gebäudetypen mit Schwerpunkt auf kleinere Typologien • Ebenfalls eine hohe Dichte mit Angebot von ungefähr 110 WE, wie bei Variante 1. • Mehrfamilienhäuser bzw. Geschosswohnungsbau sind nicht direkt an der TG angeschlossen, obwohl dort vsl. ein hoher Stp-Bedarf bestehen könnte. <p><u>Geschossigkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Parallel zu Varianten 1 und 3 ist eine Geschossigkeit von II und III bei den Mehrfamilienhäusern Standard. Wie bei Variante 1 ist eine Geschossigkeit von IV entlang des nördlichen Quartiers vorgesehen. 	<p><u>Raumbildung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die zwei Anger werden durch die umgebenen Gebäude gefasst. • Klare Adressbildung zur Durchfahrtsstraße, welche als zentrale Erschließungsachse fungiert. • Konzeption nimmt keinen Bezug zum umgebenen baulichen Bestand auf. <p><u>Gebäudetypologien & Wohneinheiten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Geringe Mischung verschiedener Gebäudetypen. Es liegt der Fokus auf Reihenhäusern. • Die Bebauungsdichte ist gering und folglich wird die städtisch integrierte Fläche nicht ausreichend effizient genutzt. • Bei dieser Variante werden im Sinne der Wohnraumschaffung vergleichsweise wenige neue WE geschaffen (lediglich 70 neue WE). Dies liegt u.a. daran, dass nur ein Mehrfamilienhaus errichtet werden soll. <p><u>Geschossigkeit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weitestgehend Geschossigkeit von II • Einmündung der Durchfahrtsstraße werden mit III – IV geschossigen Gebäuden betont. • Geringe bauliche Reaktion auf nördlich gelegenen Bildungseinrichtungen.

Grünstreifen mit integriertem Weg:

- **Optimale Nord-Süd-Vernetzung:** Verlauf von Königsberger Straße bzw. via Flurstück 5340/90, Gemarkung Weiden entlang des östlichen Projektgebietes bis zum Stockerhutweg/Europaberufsschule. Von dort aus geht es weiter zum Fußweg am Weidingbach.
→ Dadurch dient der Grünstreifen mit seinem Nutzungsangebot auch der **Naherholung** weiter Teile des Stadtteils Stockerhut.
- **Ausgestaltung:** Freizeit- und Sportangebot, wie ein **Trimm-Dich-Pfad**, Bäume sowie Anlagen zur örtlichen **Niederschlagsentwässerung** (Graben und Regenrückhaltebecken).
- Der Grünstreifen dient als Element, welches das Neubauquartier mit dem **Bestand verbindet**. Gleichzeitig ermöglicht er einen **ausreichenden Abstand** von der Wohnbebauung zur Albert-Schweitzer-Grundschule (i. S. v. bspw. Lärmschutz)

Öffentlicher Raum:

- **Horizontales Band** verbindet den bisherigen großen Spielplatz mit dem Quartiersplatz, dem Grünstreifen sowie dem Schulhof der Albert-Schweitzer-Schule. Dadurch wird eine neue attraktive **Wegeverbindung** für den Fuß- und Radverkehr geschaffen.
- Grünstreifen entlang Anliegerstraße für Raumgefühl und Versickerung von Niederschlagswasser.
- Umfangreiches **Angebot am Quartiersplatz:** Kleinkinderspielplatz (wegen Geschosswohnungsbau), Sitzgruppen, Bäume und Urban Gardening, Quartiersgarage mit Mobilitätsangebot und Quartierskiosk mit Paketdepot.
→ Dadurch werden die Voraussetzungen eines **belebten** Platzes geschaffen.
- Der Quartiersplatz soll, außer bei Ausnahmen, vom motorisierten **Verkehr nicht befahren** werden (*siehe Mobilität*).
- Shared Space/Verkehrsberuhigter Bereich: *siehe Mobilität*

Privatgrün:

- Anordnung der **Gärten auf Westseite** der Parzellen ermöglichen Nutzung bei möglichst vielen Sonnenstunden.
- Ausnahme: die Gärten der östlichen Bebauung ermöglichen einen **Übergang** zum Grünstreifen.
- Begrünte Gärten mit Bäume dienen der **Versickerung** von Niederschlagswasser und der **Artenvielfalt** im dem Quartier.

Grünstreifen mit integriertem Weg:

- Der vorgeschlagene Grünstreifen ähnelt jenem von Variante 1. Es ist im Bauleitplanverfahren zu prüfen, wie groß tatsächlich das **Regen-Rückhaltebecken (RRB)** ausfallen muss.
- Es gibt **3 Verknüpfungspunkte** anstatt von 2 wie bei Variante 1, welche den Grünstreifen mit dem Neubauquartier verbinden.
- Auf dem Grünstreifen sind ebenfalls Anlagen zur **Niederschlagsentwässerung**, Bäume sowie ein **Volleyballplatz** vorgesehen.
- Es gibt keinen direkten Zugang zum Schulhof Albert-Schweitzer-Schule. Dadurch **verlängern sich Schulwege**.

Öffentlicher Raum:

- Auf den **drei kleinen Angern** sind jeweils eine Baumgruppe und variierend weitere kleine Nutzungen untergebracht. Außerdem ist die Tiefgarage mittels Zugängen von den Angern aus erreichbar.
- Es gibt auf der **Durchfahrtsstraße** Stellplätze und einen beidseitigen Gehweg. Dadurch ist die von der Stadt Weiden zu bauende und zu unterhaltende Verkehrsfläche größer als bei Variante 1.
- Der **südliche Quartierseingang** ist aufgrund der großen Parkplatfläche als nicht einladend zu bewerten.

Privatgrün:

- Einige **Gärten** sind zur Sonne abgeneigten Ostseite ausgerichtet.
- Für alle privaten Gärten ist festzuhalten, dass sie eine **attraktive Größe** für Eigenheime haben.

Grünstreifen mit integriertem Weg

- Der Grünstreifen fällt **bedeutend breiter** aus als in den beiden anderen Varianten. Auch hat er eine vergleichbare **Verbindungsfunktion**, jedoch ebenfalls **ohne Anschluss** an die Albert-Schweitzer-Schule. Auf diese Weise können **bedeutend weniger Wohneinheiten** angeboten werden.
- Es gibt **keine Möglichkeit** an Freizeit- oder Sportaktivitäten.

Öffentlicher Raum:

- Vergleichsweise sehr hoher Anteil an Verkehrsfläche, dadurch vsl. **mehr Investitionen in Bau und Unterhalt** nötig. Zudem ist eine weitere Folge, **dass weniger Bauland** geschaffen wird.
- **Sackgassen** werden im Sinne des Verkehrsnetzes, der Fahrdynamik und der Erschließung nicht empfohlen.
- **Einmündungen** im Stockerhut Weg liegen zu nah beieinander. Wegen der umfassenden Infrastruktur für den Kfz-Verkehr besteht die Gefahr, dass das Neubaugebiet als **Abkürzung** zu den Bildungseinrichtungen dienen könnte.
- Die breiten Straßenräume, welche auf den Kfz-Verkehr ausgelegt wurden, unterstützen **kein nachbarschaftliches Zusammenkommen**.
- **Südlicher Quartierseingang** aufgrund Straßenverlauf und Anordnung der Parkplätze als nicht flächeneffizient zu beurteilen. Vor allem bei Variante 1 wird an dieser Stelle eine effizientere Parzellierung erzielt.
- Attraktivität und Sicherheit der **Anger** zu hinterfragen, da von Verkehrsfläche und Stellplätze umgeben.

Privatgrün:

- Gärten mit **variierenden Größen** zu verschiedenen Himmelsrichtungen ausgerichtet.

Erschließungskonzept:

- Grundlegend ist, dass es in dem Quartier ein **Nebeneinander** zwischen motorisiertem Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr geben wird. Dennoch ist eine Erreichbarkeit aller Grundstücke mit dem motorisierten Verkehr gewährleistet.
- **Stärkung des Umweltverbundes:**
Für den Fuß- und Radverkehr bestehen in alle Himmelsrichtungen Zugänge in das Quartier. Es werden bestehende Wegeverbindungen aufgenommen, damit sich **optimale Verbindungen innerhalb des Stadtteils** Stockerhut ergeben. Es werden **kurze und attraktive Wege** innerhalb des Stadtteils ermöglicht, wodurch nicht für jedes Anliegen mit einem eigenen Kfz gefahren werden muss.
→ *Planung entspricht dem Leitbild Mobilität, welches 2021 vom Stadtrat zum Beschluss erhoben wurde.*
- Konkret kann das Quartier von Süden aus auf der **Anliegerstraße** mit dem eigenen Kfz befahren werden. Der von dort ausgehende **verkehrsberuhigte Bereich** erlaubt zudem ein kurzes Halten für bspw. das Ausladen von Einkäufen oder dem Abholen von Personen (**Shared-Space-Prinzip**).
- Der **Quartiersplatz** ist außer zur Teilerschließung der Quartiersgarage, für den Verkehr der Ver- und Entsorgung sowie für Einsatzfahrten **nicht befahrbar**. Dadurch wird für die Nachbarschaft ein **Treff- und Verweilpunkt** geschaffen.
- Eine Fußweegeanbindung von der **Albert-Schweitzer-Grundschule** zum Grünstreifen ist eingeplant und somit wird den künftigen Familien im Quartier die Möglichkeit eines **sicheren Schulweges** gegeben.

Stellplatz-Konzept:

- Innerhalb des **150-Meter-Radius'** zur Quartiersgarage könnten bspw. die Stellplätze nach dem Vorschlag des beauftragten Planungsbüros in der Quartiersgarage nachgewiesen werden (*siehe Präsentation*). Auf diese Weise kann der Straßenschnitt statt 12,50 Meter (Varianten 2+3) auf 10 Meter Breite reduziert werden. Dadurch verringert sich die Stadt Weiden zu bauende und zu unterhaltende Verkehrsfläche. Gleichzeitig ist von dem Effekt auszugehen, dass der motorisierte Verkehr **aufgrund der engeren Straße langsamer fahren** wird.
- Nachfolgend ist bei der Bauleitplanung zu prüfen, ob dennoch in der Anliegerstraße für bspw. den **Lieferverkehr** oder Menschen mit Behinderung wenige Stellplätze im Grünstreifen angeordnet werden sollten. Jedoch wird darauf verwiesen, dass in der multicodierten Quartiersgarage ein **Paketdepot** integriert werden soll.
- Das Planungsbüro konnte rechnerische auf Ebene der konzeptionellen Rahmenplanung nachweisen, dass voraussichtlich **ausreichend Stellplätze** für die Gebäude innerhalb des Einzugsgebietes der vorgeschlagenen Quartiersgarage (bei Geschossigkeit III) zur Verfügung gestellt werden können.
→ Vergleich: mittels der Quartiersgarage können im Vergleich zu einem klassischen Parkraumkonzept **vs. zirka 3.600 m² Fläche eingespart** werden. Dies entspricht z. B. ungefähr 5 Einfamilienhaus-Grundstücke
- Aufgrund der Wegedistanz zur Quartiersgarage wird es als angemessen betrachtet, dass außerhalb des 150-Meter-Radius' die Nutzung der Quartiersgarage **freiwillig** erfolgt.
- Der **kleine Parkplatz** bei dem Kita-/Bürohaus ist notwendig, damit Kinder abgeholt werden können oder eine Haltemöglichkeit am Entsorgungsplatz vorhanden ist (die Quartiersgarage ist mehr als 200 Meter entfernt). Der Parkplatz kann direkt von der Königsberger Straße angefahren werden, wodurch kein zusätzlicher Verkehr in das Quartier geleitet wird.

Erschließungskonzept:

- Das Quartier wird zentral mittels der **Durchfahrtsstraße** erschlossen. Von dieser Erschließungsachse gehen die zwei **Zufahrten** in die Tiefgarage sowie die Wege zu den drei kleinen **Angern** ab.
- Hohe **Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs**, da der Kfz-Verkehr ausschließlich auf der Durchfahrtsstraße fahren darf.
- Unklar ist, wie die **Ver- und Entsorgung & die Erreichbarkeit von Einsatzfahrzeugen** bei der innenliegenden Wohnbebauung sichergestellt ist. Eine Befahrbarkeit der Tiefgarage durch z.B. Einsatzfahrzeuge müsste bei der **Objektplanung** betrachtet werden.
- Der **Quartierseingang** an der Königsberger Straße ist nicht flächeneffizient und verkehrstechnisch sinnvoll gestaltet.
- Die **nordwestliche Einmündung** und somit neue Kreuzungssituation, hervorgerufen durch die neue Durchfahrtsstraße, wird aufgrund der unmittelbaren Nähe zum bestehenden Spielplatz für die **Sicherheit von Kindern als unpassend** erachtet.
- Die Königsberger Straße ist derzeit nach Westen kurz vor dem Gelände von der Bundeswehrkaserne für den Durchfahrtsverkehr gesperrt. Es besteht das Risiko, dass die neue Durchfahrtsstraße als neue Wegeverbindung bzw. **Abkürzung für den motorisierten Individualverkehr** aufgegriffen wird, um zu den nördlich vom Quartier gelegenen Bildungseinrichtungen zu gelangen. Somit würde **zusätzlicher Verkehr** in das Quartier geleitet werden. Es wird empfohlen, dass das bestehende Straßennetz (Stockerhutweg und Königsberger Straße) zur Erschließung dieser Einrichtungen weiterhin genutzt wird.
- Keine direkte Fuß-/Radweegeanbindung zur **Albert-Schweitzer-Grundschule**.

Stellplatz-Konzept:

- **Tiefgarage:**
Im Vergleich zu Variante 1 ermöglicht es die Tiefgarage, dass die meisten **Stellplätze oberirdisch nicht sichtbar** sind. Jedoch kann die Tiefgarage **nicht multicodiert** genutzt werden, wie es bei der Quartiersgarage der Fall ist (bspw. Photovoltaik → s. Variante 1). Trotzdem müssen aufgrund des städtebaulichen Entwurfs **mehr Stellplätze oberirdisch nachgewiesen werden, als es bei Variante 1** der Fall ist.
- Zu hinterfragen ist auch im Sinne der **Wirtschaftlichkeit** die Form der Tiefgarage, da sie lang und schmal ausfallen soll.
- Auf der Durchfahrtsstraße werden straßenbegleitende Stellplätze zur Verfügung gestellt, welche unter Umständen auch von **Lieferverkehr** etc. genutzt werden könnten.
- Im Vergleich besteht bei Variante 1 mittels der Quartiersgarage der Vorteil, dass aufgrund der Flächeneinsparung von Parkplätzen **mehr Bauland generiert** wird. Zu hinterfragen ist, ob dieser Vorteil noch bei Variante 2 besteht, da neben der Tiefgarage **noch weitere 3 Parkplätze** bei den MFH, der Kita sowie dem Ärzte- und Bürohaus von Nöten sind. Vor allem sind die meisten **Mehrfamilienhäuser** nicht an die Tiefgarage angeschlossen, welche aufgrund ihrer Typologie viele Stellplätze erfordern. Folglich ist der **wirtschaftliche und funktionale Nutzen der Tiefgarage** auch dahingehend zu überdenken.

Erschließungskonzept:

- Diese Variante ist für den **motorisierten Individualverkehr ausgelegt**, da jedes Grundstück direkt mit dem Pkw erreichbar und in unmittelbarer Nähe geparkt werden kann. Dadurch liegt im Vergleich zu den anderen zwei Varianten ein **hoher Anteil an Erschließungsfläche** vor. Dadurch ist künftig viel öffentliche Fläche zu unterhalten.
- Auch hier ist die Durchfahrtsstraße eine **zentrale Erschließungsachse**, welche von Nord nach Süd durch das Quartier führt.
- Die gegenüber der Volkshochschule **zwei neuen Kreuzungspunkte** liegen voraussichtlich zu nah beieinander im Sinne der Verkehrssicherheit.
- Von zentraler Erschließungsachse gehen zwei befahrbare Anger ab. Diese Anger sind im Gegensatz zu Varianten 1+2 **befahrbar** und bieten Stellplätze an (*siehe Freiraumplanung*).
- Zu hinterfragen ist die Anbindung an die Königsberger Straße, da die **Fahrbahn sehr kurvig** ist. Jedoch kann dies im positiven Sinne auch zur Geschwindigkeitsreduzierung des Verkehrs beitragen.
- Von der Möglichkeit der Anbindung an die bestehende südlich vom Quartier liegende Anliegerstraße (Flst.-Nr. 5340/93, Gemarkung Weiden) sowie zur Albert-Schweitzer-Grundschule wird kein Gebrauch gemacht. Somit werden **nicht alle Potentiale der Integration des Wegenetzes im Stadtteil Stockerhut** ausgeschöpft.

Stellplatz-Konzept:

- Es gibt **ausschließlich oberirdische Stp**, welche entweder straßenbegleitend oder als Parkplätze angelegt sind. Darüber hinaus kann vereinzelt auch in Garagen geparkt werden.
- Anzahl der Stp und Garagen **verhindert eine Dichte** mit mehr WE wie bei den Varianten 1 + 2.
- Der Parkplatz an dem **Entsorgungsplatz** kann gleichzeitig auch zum Halten für die Müllentsorgung genutzt werden. Jedoch ist dieser nur einseitig erreichbar (vgl. Varianten 1+2), wodurch es zu einer höheren Verkehrsbelastung am südlichen Quartierseingang kommen könnte.
- Varianten 1+2 haben gemeinsam, dass mittels der Quartiers- oder Tiefgarage jeweils nur die Bewohner*innen des Quartiers die Kfz-Stellplätze nutzen. Vor allem bei Variante 3 besteht das **Risiko, dass Besucher der Bildungseinrichtungen** ihre Fahrzeuge auf den oberirdischen Parkplätzen und straßenbegleitenden Stellplätzen abstellen könnten (welche für die Bewohner prinzipiell gedacht sind) und es somit zu **Nutzungskonflikten** kommen könnte.

<p style="text-align: center;">NUTZUNGEN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Quartier dient hauptsächlich dem Wohnen. • Der Quartiersplatz soll der umliegenden Nachbarschaft als ein Ort der Begegnung dienen. Erkennbar ist anhand seiner Dimensionierung, dass er nicht in Konkurrenz zum Stockerhutpark treten wird. Die Ausgestaltung des Quartiersplatzes ist den vorherigen Kriterien zu entnehmen. Die multicodierte Quartiersgarage wird einen wichtigen Beitrag zur Belegung leisten. • Weitere Nutzungen im Quartier: Entsorgungsplatz, BHKW, Gebäude mit integrierter Kita, Büros und Arztpraxis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Quartier dient ebenfalls hauptsächlich dem Wohnen. • Die verschiedenen Funktionen sind vor allem am südlichen Quartierseingang angeordnet, hierzu gehören der Entsorgungsplatz an der Königsberger Straße, ein BHKW, ein Arzt- und Bürohaus und eine eigenständige Kita. • Allgemein anzumerken ist, dass der Entsorgungsplatz am jetzigen Standort fortbestehen muss, wegen mangelnder Alternativen im Stadtgebiet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Das Neubaugebiet hat auch eine hauptsächlichliche Wohnfunktion. • Die zuvor benannten Funktionen liegen im Quartier verteilt: Das BHKW liegt im Norden, die Kita zentral im Quartier (wird vsl. negative Auswirkungen auf den Verkehr haben) und das Arzt- und Bürohaus weiterhin beim südlichen Quartierseingang. • Der Vorteil des BHKW-Standortes ist, dass die Anlieferung direkt vom Stockerhutweg aus möglich ist.
<p style="text-align: center;">TECHNISCHE INFRASTRUKTUR & KLIMASCHUTZ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle drei Varianten haben gemeinsam, dass umfassende Maßnahmen zur dezentralen Energieversorgung vorgeschlagen werden. Hierzu gehören einerseits ein BHKW sowie die Stromversorgung durch Photovoltaikanlagen, welche auf möglichst vielen Dachflächen installiert werden sollen. Hier besteht eine mögliche Schnittstelle zum künftigen städtischen Klimaschutzkonzept. • Bei Variante 1 ist die Dachfläche der Quartiersgarage prädestiniert zur Stromgewinnung durch Erneuerbaren Energiequellen. Dies unterstreicht darüber hinaus den Vorteil der Quartiersgarage. • Zur örtlichen und fußläufig erreichbaren Abfallentsorgung bleibt der bisherige Entsorgungsplatz, auch wegen fehlender Alternativen im Stadtteil, an der Königsberger Straße bestehen. • Gleichzeitig ist im Sinne der Klimaanpassung als positiv zu vermerken, wie im Rahmenplan bereits angedeutet, dass Dachflächen möglichst begrünt werden sollen. Darüber hinaus wäre auch eine Fassadenbegrünung bei bspw. der Quartiersgarage vorteilhaft, um eine möglichst hohe Evapotranspiration/Verdunstung im Quartier zu erzielen. Dadurch können Kühlungseffekte Hitzetage teilweise kompensieren. • Darüber hinaus bestehen durch die privaten und öffentlichen Grünflächen die Potentiale mittels dem Schwammstadtprinzip Niederschlagswasser zu speichern. Entsprechende Maßnahmen sind in der Bauleitplanung auszuformulieren. • Ebenfalls können bei Starkregenereignissen überschüssiges Niederschlagswasser in dem RRB zwischengespeichert werden. Vor allem Variante 1 umfasst darüber hinaus zusätzliche Gräben, welche entlang der Fußwege verlaufen. Dies hat auch gleichzeitig einen ästhetischen Aspekt, da Wohnen am Wasser saisonweise möglich sein kann. Allerdings ist festzuhalten, dass bei allen drei Varianten eine Dimensionierung während der Bauleit- und Erschließungsplanung vertieft werden muss. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die genannten Aspekte bei Variante 1 treffen auch hier entsprechend zu. • Zu kritisieren ist der Standort des BHKW, da eine direkte Anlieferung über das übergeordnete Straßennetz (Königsberger Str./Stockerhutweg) nicht möglich ist (vgl. Varianten 1 + 3). Dadurch wird Anlieferverkehr in das Quartier unnötig geleitet. Jedoch liegt das BHKW etwas zentraler im Neubauquartier, wodurch sich evtl. effizientere Leitungsverläufe ergeben könnten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die genannten Aspekte bei Variante 1 treffen auch hier entsprechend zu. • Eine direkte Belieferung des BHKW ist vom Stockerhutweg aus möglich. Aufgrund der Nähe zu den Bildungseinrichtungen ist unter Umständen eine Wärmeversorgung für diese nah am Quartier liegenden Gebäude denkbar. • Für alle Varianten ist festzuhalten, dass im Sinne der Energieeinsparungen keine Gedanken zu einer Beleuchtungskonzeption gemacht wurden. Dies stellt jedoch ein optionales Sonderthema bei einer Rahmenplanung dar. In der Bauleitplanung und Umsetzungsphase sollte darüber hinaus auch im Sinne der Flora und Fauna auf moderne Beleuchtungsmaßnahmen auf den öffentlichen Verkehrsflächen geachtet werden. • Im weiteren Verlauf werden Planungen begonnen und präzisiert bzgl. des Straßenbaus, Abwasserentsorgung sowie weiterer Medien. Dies erfolgt nicht auf der Ebene der konzeptionellen und übergeordneten Rahmenplanung.
<p style="text-align: center;">ZUSAMMEN- FASSUNG</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bebauungsvariante 1 ist unter den Aspekten des flächeneffizienten Bauens, eines attraktiven Mobilitätskonzeptes, der Gestaltung des öffentlichen Raums sowie einer nachhaltigen technischen Infrastruktur für das zu beplanende Gebiet in Stockerhut sehr zukunftsgewandt und vsl. die wirtschaftlichste Lösung. • Hervorzuheben ist auch, dass der städtebauliche Entwurf eine Flexibilität zur Erhöhung von bspw. Einfamilienhäusern erlaubt (siehe Präsentation). Diese Flexibilität bieten die anderen zwei Varianten nicht, damit das städtebauliche Gerüst weiterhin funktioniert. • Der Entwurf passt sich am besten in die Bestandsbebauung ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Parallel zu Bebauungsvariante 1 setzt die Variante 2 auch einen Fokus auf den Fuß- und Radverkehr. Jedoch erscheint die Umsetzung einer Quartiersgarage zielführender als eine Tiefgarage (vgl. vorherige Ausführung), da eine Tiefgarage nicht multicodiert genutzt werden kann. • Die städtebauliche Idee überzeugt mehr bei Variante 1. • Die Quartierseingänge bei Varianten 2 + 3 könnten aufgrund genannter Argumentation besser räumlich gefasst werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vergleichsweise ist das städtebauliche Gerüst solider bei den Varianten 1 + 2. • Zudem liegt eine geringe Bebauungsdichte vor, wodurch gemessen an den Varianten 1 + 2 am wenigsten Wohneinheiten umgesetzt werden können. • Hervorzuheben ist, dass der Grünstreifen aufgrund seiner Breite teilweise einen Parkcharakter annimmt. Jedoch ist die Aufenthaltsqualität wegen den vielen Stellplätzen bei den Angern begrenzt. Die Anger entsprechen somit mehr größeren Parkplätzen und wirken weniger attraktiv als die Plätze in Varianten 1 + 2. • Das Resultat des Verkehrskonzeptes ist eine geringe Wohnraum-dichte und eine verhältnismäßig große Erschließungsfläche.