

Beschl.-Nr. 6

STADT LANDSHUT

Auszug aus der Sitzungs-Niederschrift

des Bausenats vom 24.04.2020

Betreff: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 "Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg" im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung)

- I. Prüfung der Stellungnahmen gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB
- II. Prüfung der Stellungnahmen gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB
- III. Satzungsbeschluss und Beschluss zur Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Referent: Ltd. Baudirektor Johannes Doll

Von den 10 Mitgliedern waren 10 anwesend.

In öffentlicher Sitzung wurde auf Antrag des Referenten

mit _____ gegen _____ Stimmen beschlossen Siehe Einzelabstimmung!

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB und berührter Behörden sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 02.01.2020 bis einschl. 14.02.2020 zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ vom 22.03.2019 i.d.F. vom 13.12.2019:

I. Prüfung der Stellungnahmen gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1, § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen des Verfahrens nach § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1, § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und § 4 Abs. 2 BauGB wurden, mit Terminstellung zum 14.02.2020, insgesamt 38 berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange beteiligt. 22 berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben.

1. Ohne Anregungen haben 5 berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange Kenntnis genommen:

- 1.1 Stadt Landshut - FB Zivil- und Katastrophenschutz - mit Benachrichtigung vom 17.01.2020
- 1.2 ADBV Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Landshut mit Schreiben vom 22.01.2020
- 1.3 Stadt Landshut - Tiefbauamt - mit Schreiben vom 04.02.2020
- 1.4 Erzbischöfliches Ordinariat München, R1, FB Pastoralraumanalyse, München mit Schreiben vom 05.02.2020
- 1.5 Stadtjugendring Landshut mit Schreiben vom 06.02.2020

Beschluss: 9 : 1

Von den ohne Anregungen eingegangenen Stellungnahmen der vorgenannten berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird Kenntnis genommen.

2. Anregungen haben 17 berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange vorgebracht:

- 2.1 Stadt Landshut - Amt für Finanzen / SG Anliegerleistungen und Straßenrecht - mit E-Mail vom 02.01.2020

Mit Blick auf den Beschluss des Bausenats vom 13.12.2019 zur Stellungnahme des Sachgebiets Anliegerleistungen und Straßenrecht mit E-Mail vom 10.04.2019 bedarf es keiner weiteren Stellungnahme.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Entgegen der Beschlusslage vom 13.12.2019 hat sich die angestrebte vertragliche Regelung aufgrund der Komplexität der berührten Themen als nicht realisierbar herausgestellt. Die Frage der Erschließungsbeiträge ist in diesem Zusammenhang im Rahmen einer grundsätzlichen politischen Entscheidung zu lösen und dann vom SG Anliegerleistungen umzusetzen.

- 2.2 Bayerischer Bauernverband, Abensberg mit E-Mail vom 08.01.2020

Zu der im Betreff genannten Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Geltungsbereich befindet sich in unmittelbarer Nähe zu intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Von diesen können bei ordnungsgemäßer Bewirtschaftung Emissionen in Form von Lärm, Staub und Geruch ausgehen. Die Bauwerber sind davon in Kenntnis zu setzen. Im Besonderen muss der Bauwerber darauf hingewiesen werden, dass diese Emissionen auch an Sonn- und Feiertagen auftreten können.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die in der Stellungnahme angesprochenen Flächen befinden sich auf Nachfrage östlich des Engbergweges, von wo aufgrund der topographischen Situation keine nennenswerten Emissionen zu erwarten sind.

Das Planungsgebiet liegt mittig im Siedlungsgefüge und ist an allen Seiten von Bestandsbebauung umgeben. Unmittelbar angrenzende landwirtschaftlich genutzte Flächen liegen nicht vor. In rund 90m südlicher Entfernung liegen aktuell landwirtschaftlich genutzte Flächen am Steinlech. Zwischen dem Planungsgebiet und diesen Flächen liegen zwei Reihen Bestandsbebauung. Des Weiteren bildet die dazwischenliegende Pfarrfeldstraße mit der beidseitigen Bebauung eine starke Kuppenlage mit über 10m Geländeunterschied zwischen den betroffenen Flächen. Es ist somit von keine Beeinträchtigungen der vorliegenden Planung durch landwirtschaftliche Emissionen der o.g. Flächen zu rechnen.

Für die Flächen am Steinlech wird mittelfristig die Aufstellung von Bebauungsplänen und die Fortführung der Siedlungsentwicklung auf den o.g. Flächen angestrebt.

Die von anderen Stellungnahmen angesprochene Frage der Beplanung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen ist lt. Aussage für den Bay. Bauernverband aufgrund der Lage kein Widerspruchsgrund. Der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen im ländlichen Bereich wird als vorrangig betrachtet, die Notwendigkeit der Nachverdichtung wird vom Bay. Bauernverband unterstützt.

2.3 Landratsamt Landshut - Gesundheitsamt mit Schreiben vom 09.01.2020

Keine Einwände aus hygienischen Gründen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

2.4 Stadt Landshut - Stadtjugendamt - mit E-Mail vom 13.01.2020

Bezüglich der geplanten Kindertageseinrichtung im neuen Bebauungsplangebiet am Felix-Meindl-Weg teilen wir Ihnen mit, dass von Seiten des Stadtjugendamtes in diesem Bereich ein hoher Bedarf an Kindertagesbetreuungsplätzen im Krippen- und Kindergartenbereich gesehen wird.

Der Süden der Stadt mit den Stadtteilen Achdorf und Berg ist im Hinblick auf Kinderbetreuungsplätze deutlich unterversorgt.

In Achdorf gibt es derzeit lediglich zwei Einrichtungen im U3- und U6-Bereich, den Kindergarten St. Margaret mit 128 Betreuungsplätzen und dem Montessori-Kinderhaus mit 115 Plätzen. Im Krippenbereich stehen im Stadtteil Achdorf derzeit 15 vorhandene Plätze einem rechnerischen Bedarf von 71 benötigten Plätzen gegenüber. Im Kindergartenbereich beläuft sich der Bedarf auf 237 Plätzen. Aktuell sind 213 vorhanden.

Im Stadtteil Berg mit den Einrichtungen Schatzinsel, Lebensbäumchen, Regenbogenland, Kindergarten Berg gibt es hingegen eine leichte Überversorgung im Krippenbereich (genehmigte Plätze: 57, Bedarf: 42 Plätze), im Kindergartenbereich jedoch eine Unterversorgung von 57 Plätzen (genehmigte Plätze: 91, Bedarf: 148 Plätze).

Insgesamt sehen wir für den Landshuter Süden daher einen dringenden Handlungsbedarf. Alle vorhandenen Einrichtungen sind komplett belegt. Bei anhaltendem Zuzug, insbesondere durch die Ausweisung von Neubaugebieten werden sich die Bedarfe zudem weiterhin erhöhen. Vor diesem Hintergrund wäre aus unserer Sicht eine größere Einrichtung als derzeit geplant wünschenswert gewesen.

Wir halten daher den Bau einer Einrichtung im Bereich des Felix-Meindl-Weges mit wenigstens 3 Gruppen für dringend erforderlich.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die thematisierte Versorgungslücke von 41 Plätzen für unter 3-jährige und 81 Plätzen für unter 6-jährige Kinder in den Stadtteilen Berg und Achdorf zusammen kann auch mit der neuen Einrichtung nicht komplett aufgefangen werden. Die topographische Situation ermöglicht nur eine maximal 3-gruppige Kindertagesstätte.

2.5 Bayernwerk Netz GmbH, Altdorf mit Benachrichtigung vom 15.01.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Da im Geltungsbereich keine Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH vorhanden sind, besteht mit dem Vorhaben unser Einverständnis.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

2.6 Stadt Landshut - Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt / FB Umweltschutz - mit E-Mail vom 17.01.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Stellungnahme Immissionsschutz:

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Bericht Nr. 700-6048-2) der Möhler + Partner Ingenieure AG vom 03.12.2019 mit redaktionellen Änderungen vom 17.12.2019 sind im Bebauungsplan „Am Felix-Meindl-Weg - östlich August-Preißer-Weg“ zu übernehmen.

Insbesondere sind hier die Schallschutzanforderungen aus Kapitel 7 der o.g. schalltechnischen Untersuchung sowie die Kennzeichnung der Fassaden zum Schallschutz - Verkehrslärm, Anlagenlärm und Außenwohnbereiche im Bebauungsplan zu übernehmen.

Das Klimaschutzmanagement hat schon grundsätzlich dazu Stellung genommen!

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die angesprochenen Schallschutzanforderungen sind in den Festsetzungen durch Text unter Punkt 6 sowie in den Festsetzungen durch Planzeichen unter Punkt 9 aufgenommen.

Die Stellungnahme des Klimaschutzes wurde im Rahmen des Billigungsbeschlusses vom 13.12.2019 gewürdigt.

2.7 LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt, Augsburg
mit Schreiben vom 21.01.2020

Mit E-Mail vom 20.12.2019 geben Sie dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der o. g. Planänderung:

Von den vom LfU zu vertretenden Fachbelangen (z. B. Rohstoffgeologie, Geotopschutz, Geogefahren) werden weiterhin die Geogefahren berührt.

Aus dem Planungsgebiet liegt ein ergänzender Geotechnischer Bericht vom 30.10.2019 (Projekt Nr. 2019-0483, Auftrag Nr. 3191058), Baugrunduntersuchung - Untersuchungsstufe II, der ifb Eigenschenk GmbH vor. Anhand durchgeführter direkter Aufschlüsse (Bohrungen, Bohrsondierungen und Sondierungen mit der Schweren Rammsonde - DPH) wurde der Untergrund im Planungsgebiet bis maximal 12,0 m unter GOK erkundet sowie bodenmechanischer Laboruntersuchungen an Bodenproben ausgeführt.

Aufgrund der nun vorliegenden Daten zum Untergrund werden im Geotechnischen Bericht Folgerungen für die Bebaubarkeit (Punkt 6), Folgerungen für die Baugruben (Punkt 7) und Hinweise zu ergänzenden Untersuchungen (Punkt 8) gegeben. Dabei wird auf einen uneinheitlichen und örtlich möglicherweise auf alte Rutschungen zurückzuführenden Untergrundaufbau hingewiesen (Bericht S. 21). Dies betrifft vor allem Flächenanteile nördlich des Felix-Meindl-Weges. Besonders die im Geotechnischen Bericht unter Punkt 6 - „Folgerungen für die Bebaubarkeit“ aufgeführten Punkte sollten deshalb unbedingt beachtet werden.

Das LfU hat bereits mit Schreiben 11-8681.1-38341/2019 vom 30.04.2019 zum Vorhaben Stellung genommen. Die damals vom Gutachter und von uns angeratenen weiteren Untersuchungen im Baufeld liegen nun vor. Den Empfehlungen des Gutachters zu weiteren Untersuchungen muss aus unserer Sicht entsprechend den Ausführungen im Geotechnischen Bericht vom 30.10.2019 nachgekommen werden.

Bei weiteren Fragen zu Geogefahren wenden Sie sich bitte an [REDACTED]

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Unter Punkt 3, Hinweise durch Text, ist den Empfehlungen des Gutachters nach weiteren Bodenuntersuchungen im Rahmen der Bauausführung nachgekommen.

2.8 Stadt Landshut - Freiwillige Feuerwehr -
mit E-Mail vom 22.01.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Die Belange der Feuerwehr wurden in der Begründung unter Punkt 7.3. berücksichtigt.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

2.9 Stadt Landshut - SG Geoinformation und Vermessung -
mit E-Mail vom 29.01.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Die erforderlichen Grundstücksverhandlungen und die Maßnahmen zur Erschließung sind zu gegebener Zeit in die Wege zu leiten.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die notwendigen Grundstücksangelegenheiten wurden bereits in einem Vertrag zwischen der Stadt und dem planungsbegünstigten Grundstückseigentümer geregelt. Der Vertrag beinhaltet auch eine Widmungszustimmung für die als Eigentümerweg festgesetzte Verkehrsfläche, die den östlichen Teil des Planungsgebietes erschließt. Die bauliche Erstellung des Eigentümerweges obliegt dem planungsbegünstigten Grundstückseigentümer. Die Fertigstellung des Felix-Meindl-Weges gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes erfolgt, sobald hierfür im Haushalt Mittel bereit stehen.

2.10 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut
mit E-Mail vom 11.02.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Wir bitten darum, Weißdorn wegen der Anfälligkeit für Feuerbrand aus der Liste der Gehölzpflanzungen zu streichen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Der Pflaumenblättriger Weißdorn (= *Crataegus prunifolia*) wurde als redaktionelle Änderung ersatzlos aus der Artenliste für Gehölzpflanzungen, Festsetzungen zur Grünordnung, Nr. 7, gestrichen.

2.11 Stadtwerke Landshut - Netze -
mit Schreiben vom 11.02.2020

Die Stadtwerke Landshut nehmen wie folgt zu o.g. Bebauungsplan Stellung:

Fernwärme / Verkehrsbetrieb / Netzbetrieb Gas & Wasser

Es liegen keine Einwände vor.

Netzbetrieb Strom

Die Baumstandorte entlang der geplanten Längsparkplätze können so nicht realisiert werden, da sie aktuell auf den bestehenden Stromleitungen gepflanzt würden.

Überbauung und Überpflanzung von Versorgungsanlagen sind nicht zulässig. Der betroffene Bereich ist in der Anlage markiert.

Weiter steht in diesem Bereich ein Kabelverteilerschrank (Nr. 1243) welcher augenscheinlich im Zufahrtsbereich des Grundstücks steht. Eine mögliche Umverlegung der Stromleitungen, sowie des Kabelverteilerschranks gehen zu Lasten des Verursachers (Stadt Landshut) und müssen, falls gewünscht, frühzeitig mit den Stadtwerken abgestimmt werden.

Ebenfalls steht gegenüber der Hausnummer 95 ein Kabelverteilerschrank (Nr. 1202, siehe Markierung in Anlage). Dieser steht scheinbar im Zufahrtsbereich des Eigentümerwegs.

Außerdem ist hier sehr nahe eine Neupflanzung eines Großbaums geplant. Hier gilt selbiges wie vorstehend.

Für die Versorgung der neuen Gebäude werden je nach Leistungsbedarf aufwändigere Kabelbaumaßnahmen notwendig um die Leistung zur Verfügung stellen zu können.

Der Bedarf an einer neuen Trafostation kann Stand heute noch nicht ausgeschlossen werden.

Abwasser

Im Rahmen des weiteren Verfahrens ist noch zu klären, ob die abwassertechnische Erschließung des (öffentlich zu widmenden) Eigentümerweges seitens der Stadtwerke Landshut - Abwasser oder mittels einer privatrechtlichen Erschließung (Erschließungsvertrag) erfolgen soll.

Zur Sicherung dieser zusätzlich herzustellenden öffentlichen Kanäle und Anschlussleitungen (für Schmutz- und Niederschlagswasser, Trennsystem) ist die Eintragung einer Grunddienstbarkeit (Leitungs-, Betretungs-, Befahrungs- und Aufgrabungsrechte) für die gesamte Fläche des Eigentümerweges erforderlich, mit Grundbucheintragung zugunsten der und ohne Kosten für die Stadtwerke Landshut.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

zu Netzbetrieb Strom:

Die Baumstandorte bzw. die Verlegung der bestehenden Stromtrasse sowie des Kabelverteilerschranks werden in Abstimmung mit den Stadtwerken und dem Amt für Gebäudewirtschaft im Rahmen der Baumaßnahme Kindertagesstätte realisiert. Entsprechende Vorgespräche wurden bereits geführt.

Es ist vorgesehen die bestehenden Leitungen im Bereich der geplanten Baumstandorte im Zuge der Bauausführung in die neu geplante Erschließungsstraße bzw. den Fußweg zu verlegen. Eine Änderung der Baumstandorte im Plan ist nicht veranlasst.

Die Verlegung des Kabelverteilerschranks Nr. 1202 wird zu Lasten und auf Veranlassung des Errichters des Eigentümerweges so erfolgen, dass auch die festgesetzten Baumstandorte ermöglicht werden.

Die Hinweise zu neu zu errichtenden Verteilerkästen und Leitungen werden in die Begründung mit aufgenommen und im Zuge der Bauausführung beachtet.

zu Abwasser:

Entsprechend dem bereits vom Planungsbegünstigten mit dem Liegenschaftsamt der Stadt Landshut geschlossenen Vertrag vom 09.08.2018 verpflichtet sich der Planungsbegünstigte unter Punkt XIII. zum Ausbau des öffentlich zu widmenden Eigentümerweges. Die für die Anlieger des Eigentümerweges erforderliche abwassertechnische Erschließung ist damit gesichert.

Für die gesamten Flächen des Eigentümerweges ist eine Dienstbarkeit für (Leitungs-, Betretungs-, Befahrungs- und Aufgrabungsrechte) einzutragen. Nachdem die tatsächliche Ausführung des Eigentümerweges noch nicht absehbar ist, war bisher eine Eintragung der Dienstbarkeit noch nicht veranlasst.

Der Planungsbegünstigte ist darüber informiert, dass diese Dienstbarkeit nach Bebauungsplan eigenverantwortlich zu gegebener Zeit zu veranlassen ist.

2.12 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Nürnberg mit E-Mail vom 12.02.2020

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 20.12.2019.

Eine Ausbauentscheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet. Bei Interesse setzen Sie sich bitte mit dem Team Neubaugebiete in Verbindung:

Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
Neubaugebiete KMU
Südwestpark 15
90449 Nürnberg
Neubaugebiete.de@vodafone.com

Bitte legen Sie einen Erschließungsplan des Gebietes Ihrer Kostenanfrage bei.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die Fachstelle erkennt, dass sie als sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB verpflichtet ist, Aufschluss über beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen oder sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebiets bedeutsam sein können. Sie hat Informationen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich sind – und dazu gehören zweifelsfrei Auskünfte über den vorhandenen Leitungsbestand – zur Verfügung zu stellen.

2.13 Regierung von Niederbayern, Landshut mit Benachrichtigung vom 12.02.2020.

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

die Stadt Landshut plant die Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“. Dadurch sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine wohnbauliche Entwicklung im Stadtteil Hofberg geschaffen werden. Zudem ist eine Teilfläche des Geltungsbereiches für die Errichtung einer Kindertagesstätte vorgesehen.

Die Erfordernisse der Raumordnung stehen der geplanten Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg – östl. August-Preißer-Weg“ weiterhin nicht entgegen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

2.14 Wasserwirtschaftsamt Landshut
mit E-mail vom 12.02.2020

Unsere Anmerkungen aus der Stellungnahme vom 15.05.2019 wurden berücksichtigt und im Plan eingearbeitet.

Die Baugrundgutachten sind zu berücksichtigen.

Mit den Änderungen besteht Einverständnis

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die Baugrundgutachten wurden berücksichtigt und deren Ergebnisse in die Begründung zum Bebauungs- und Grünordnungsplan eingearbeitet.

2.15 Stadt Landshut - Stadtgartenamt -
mit E-Mail vom 13.02.2020

Im Bereich, in dem die 5 Bäume, die an den Längsparkplätzen zwischen dem Fußweg und dem Felix-Meindl-Weg gepflanzt werden sollen, verläuft aktuell eine Stromleitung. Diese muss im Rahmen der Baumaßnahmen so verlegt werden, dass zu den neu zu pflanzenden Bäumen ein Mindestabstand von 2,50 m eingehalten wird.

Um die Bedingungen für diese Straßenbäume zu verbessern, sollte unter den an diese Baumstandorte angrenzenden Parkflächen überbaubares, gut durchwurzelbares Baums substrat eingebaut werden (durchwurzelbarer Raum gemäß DIN 18916: Grundfläche mindestens 16 m², Tiefe mindestens 80 cm).

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die Baumstandorte bzw. die Verlegung der bestehenden Stromtrasse werden in Abstimmung mit den Stadtwerken und dem Amt für Gebäudewirtschaft im Rahmen der Bau-maßnahme Kindertagesstätte realisiert. Entsprechende Vorgespräche wurden bereits geführt.

Es ist vorgesehen die bestehenden Leitungen im Bereich der geplanten Baumstandorte im Zuge der Bauausführung in die neu geplante Erschließungsstraße bzw. den Fußweg zu verlegen. Eine Änderung der Baumstandorte im Plan ist nicht veranlasst.

Die Hinweise zu neu zu erreichenden Verteilerkästen und Leitungen werden in die Begründung mit aufgenommen und im Zuge der Bauausführung beachtet.

Für die Pflanzgruben wurde unter Festsetzung durch Grünordnung, Punkt 3.4 eine Tiefe von mind. 1m sowie eine unversiegelte Baumscheibe von 8m² und die Beachtung der zusätzlichen technischen Vorschriften für die Herstellung

und Anwendung verbesserter Vegetationstragschichten, kurz „ZTV-Vegtra-Mü“, festgesetzt.

2.16 Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Landshut
mit E-Mail vom 14.02.2020

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Landshut, bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren und nimmt wie folgt Stellung dazu:

Wir stimmen dem vorliegenden Bebauungsplan zu.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

2.17 Stadt Landshut - Amt f. öffentl. Ordnung und Umwelt / Fachkraft Naturschutz -
mit Schreiben vom 14.02.2020

Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:

Mit dem Bebauungsplan besteht grundsätzlich Einverständnis.

Allerdings sind die Grünvernetzungen nicht gleichwertig einer kompakten Grünfläche wie sie der Landschaftsplan vorsieht.

Eine Reduzierung der Baumasse mit einer breiteren Grünfläche sollte daher nochmals geprüft werden.

Beschluss: 9 : 1

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Die Frage der Grünvernetzung wurde bereits im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vom 22.03.2019 behandelt: die Darstellung einer Grünfläche im Landschaftsplan wird zugunsten einer Verbesserung der Freiflächenqualität der Anwohner in Form der fingerartigen Grünvernetzung aufgenommen. Ebenso berücksichtigt die gewählte Form des Freiflächenangebotes die Stellungnahme des Klimaschutzes, die insbesondere im Hinblick auf das Potential zur Verschattung und Durchlüftung die geplante fingerartige Durchgrünung gegenüber dem Erhalt eines einzelnen, breiteren Grünzuges definitiv bevorzugt.

Die Stadt Landshut ist sich der besonderen Bedeutung des Belangs Naturschutz und Flächensparen bewusst und die Ziele und Zwecke des Grünzuges wurden in der Bauleitplanung explizit berücksichtigt. Die Stadt Landshut hält jedoch an der bisherigen Planung fest und stützt sich auf folgende Gesichtspunkte:

Im vorliegenden Fall wird der bisher als 80m breiter Grünzug dargestellte Nord-Süd-Korridor im Südtail neu interpretiert und in Form von insgesamt vier „grünen Fingern“ zwischen den Wohnblöcken hindurch geführt und am Südrand mit einer spangenartigen Grünfläche mit Kinderspielplatz gefasst. Insgesamt werden 3.665m² der privaten Grünflächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für eine öffentliche Durchgängigkeit gewidmet.

Im Norden wird die öffentliche Grünfläche durch zwei einfriedbare Grünflächen (siehe Planzeichen 5.2 „öffentliche Grünfläche – extensive Wiese, Freispielflächen unzulässig“) an der geplanten Kindertagesstätte mit gesamt 348m² ergänzt (Teilflächen 111m² + 237m²).

Wesentlicher Aspekt ist hier ein vielschichtiges Grünkonzept mit einer Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung: Anbindung an die Pfarrfeldstraße im Süden und in den Talraum

über den Kaspar-Brummer-Weg im Norden. Für die Funktionsfähigkeit ist hier neben der Wegebefestigung das Freistellen der Fußwegeverbindung, d.h. Zuschneiden und bei Bedarf Entfernen von Gehölzen, im Grünzug im Nordosten erforderlich.

II. Prüfung der Stellungnahmen gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1, § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB

Im Rahmen der gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1, § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführten Beteiligung der Öffentlichkeit sind folgende Äußerungen vorgebracht worden:


mit Schreiben vom 13.01.2020


Sie haben am 13. Januar 2020 telefonisch eine Stellungnahme zu o.g. Bebauungsplan abgegeben, hierfür vielen Dank.

Diese mündliche Stellungnahme wurde im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung mitnotiert und wie folgt schriftlich erfasst:

1. Im Bereich des Felix-Meindl-Weges besteht kein weiterer Bedarf für eine Kindertagesstätte. Innerhalb eines kleinen Einzugsbereiches befinden sich mit dem Montessori-Kinderhaus, dem Kindergarten St. Margareth und der Einrichtung am Veichtederpointweg drei Kindertagesstätten in nächster Nähe.

Für den Bereich um den Felix-Meindl-Weg wäre bei der derzeitigen Altersstruktur eine Einrichtung für Senioren drängender und Kinderbetreuungseinrichtungen in anderen Bereichen (z.B. im Bereich Lainerbuckl) sinnvoller.

2. Der geschaffene Wohnraum wird zu einem weiteren Zuzug aus dem Ballungsbereich München und damit zu weiteren Berufspendlern in Landshut führen. Das ist weder aus verkehrspolitischer Sicht noch aus Klimaschutzgründen sinnvoll und wünschenswert.

3. Der ruhende Verkehr im Bereich des Felix-Meindl-Weges, der insbesondere vom Krankenhaus und dem Landratsamt herrührt, ist werktags (Montag bis Freitag; 7:00 Uhr – 17:00 Uhr) eine starke Belastung für die Anwohner. Bereits jetzt ist die Buslinie zu vielen Ausweichmanövern gezwungen. Ein einseitiges Halteverbot im gesamten Felix-Meindl-Weg ist dringend notwendig.

Wie hier ein zusätzlicher Baustellenverkehr durchkommen soll, ist nicht nachvollziehbar.

4. Die Anwohner im Bereich des Kreiskrankenhauses sind bereits jetzt hohen Lärmbelastungen durch die Hubschraubereinsätze ausgesetzt und sind nicht bereit, weitere Belastungen hinzunehmen. Bei Windkraftanlagen wird ein Mindestabstand zu Wohnbebauungen gefordert, die Hubschraubereinsätze unterliegen offenbar keinen Beschränkungen. Die Informationspolitik wird kritisiert.

Bitte prüfen Sie, ob diese Punkte dem entsprechen, was Sie telefonisch weitergegeben haben. Sollte diese Mitschrift nicht Ihre Absicht wiedergeben, bitten wir um Rückmeldung bis zum Ende der Auslegungsfrist, also bis spätestens 14.02.2020.

Sollten Sie dieser Mitschrift nicht widersprechen, so wird Ihre Stellungnahme als Äußerung im Rahmen der gem. § 13b i.V.m. § 13a Abs. 2 Nr. 1 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 und § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 02.01.2020 bis einschließlich 14.02.2020 durchgeführten Beteiligung der Öffentlichkeit gewürdigt und in die Abwägung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eingestellt. Die Beschlussfassung erfolgt im Stadtrat zu gegebener Zeit in öffentlicher Sitzung. Die Tagesordnung zu Sitzungen können Sie auf der Homepage der Stadt Landshut unter folgenden Link einsehen:

<https://ris.landshut.de/buergerinfo/infobi.php>

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

zu 1.

Wie der Stellungnahme des Stadtjugendamtes vom 13.01.2020 zu entnehmen ist, ist die Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den Stadtteilen Achdorf und Berg nicht ausreichend. Für beide Stadtteile zusammen gibt es eine Versorgungslücke von 41 Plätzen für unter 3-jährige und 81 Plätzen für unter 6-jährige Kinder.

Auch die geplante Einrichtung am Felix-Meindl-Weg wird mit drei Gruppen diesen Bedarf noch nicht ausreichend decken können, ist aber ein wichtiger Baustein in der wohnortnahen Versorgung. Für ihre Anregung, auch im Bereich Achdorf/Berg ein Angebot für Senioren zu schaffen, bedanken wir uns und werden die Umsetzbarkeit prüfen.

zu 2.

Ein Teil des geschaffenen Wohnraumes wird im Rahmen des geförderten Wohnungsbaues errichtet und ist damit an ein Belegungsrecht gebunden. Inwieweit die gesamte Bewohnerstruktur Berufspendler aufweisen wird, kann vorab nicht abgeschätzt werden.

zu 3.

Die Verkehrssituation ist im Rahmen von mehreren Verkehrsuntersuchungen betrachtet worden. Insbesondere für die Situation im Bereich des Krankenhauses wurden Optimierungsvorschläge in Form von partiellen Parkverboten gemacht, die entsprechend geprüft werden. Allerdings ist diese Situation nicht ursächlich dem geplanten Baugebiet zuzurechnen und damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

zu 4.

Die Lärmbelastungen durch den Hubschrauberlandeplatz sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der Hubschrauberlandeplatz am Krankenhaus Achdorf ist eine „Landestelle im öffentlichen Interesse“ in der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes, die in diese Kategorie grundsätzlich alle Hubschrauberlandestellen an Krankenhäusern, die sich in schwierigen Umgebungsbedingungen und/oder dicht besiedelten Gebieten befinden einordnet. Für Landestellen im öffentlichen Interesse hingegen werden die baulichen Anforderungen in Anlage 3 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) definiert. Die Zuständigkeit für die Erteilung einer Genehmigung zur Nutzung von PIS liegt beim Luftfahrt-Bundesamt (siehe § 25 Absatz 4 Luftverkehrsgesetz).

2.

mit Benachrichtigung vom 16.01.2020

Folgende Einwände sprechen von unserer Seite aus gegen den geplanten BP:

- Allgemein zu dichte und zu hohe Bebauung, da die umliegende Bebauung hauptsächlich durch Einfamilienhäuser oder kleinere MFH geprägt ist.
- Die Nachbarsbebauung weist hauptsächlich zwei Vollgeschosse und nicht drei Vollgeschosse auf.
- An der fast höchsten Stelle des Grundstückes wird das höchste Haus gebaut.
- Unser Grundstück wird fast über die gesamte Grundstücksbreite mit einem dreigeschossigem massiven MFH bebaut. Dadurch wäre der gesamte Blick auf der Westseite

nur noch auf eine durchgängige dreigeschossige Wand. Dadurch wird eine große Wertminderung unseres Hauses resultieren.

Hier sollte mindestens eine offenere Bebauung durch Drehung des Baukörpers angestrebt werden.

- Die Belichtung unseres Garten und Hauses wird extrem verschlechtert (im Süden sind auf unserem Grundstück ein alter Baumbestand). Auch aus diesem Grund sollte mindestens eine Drehung des Baukörpers stattfinden.

FAZIT: Da unser Grundstück als einziges über die komplette Westseite verbaut wird, bitten wir um Drehung des Baukörper mit Reduzierung auf zwei Vollgeschosse.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben. Das erwähnte Gebäude an der „fast höchsten Stelle des Grundstückes“ liegt zwischen einem und zwei Metern tiefer als die östliche Grundstücksgrenze, das Gelände steigt dann nach Osten weiter an. Damit ist die Wirkung des Gebäudes für die Nachbarbebauung weniger mächtig. Eine Drehung des Gebäudes wurde geprüft und aus Gründen der städtebaulichen Organisation (Abstandsflächen und Tiefgaragen) nicht sinnvoll zu organisieren. Die rechtlich geforderte Besonnung nach DIN 5034-1 ist noch immer gegeben.

Die Südseite des Nachbargrundstückes wird durch die Bebauung nicht berührt.

Nach Aussage des Planungsbegünstigten wird eine privatrechtliche Regelung zwischen den beiden betroffenen Parteien angestrebt.

3.

mit Schreiben vom 22.01.2020

Ich beziehe mich auf unser heutiges Telefonat und bitte um Weiterleitung meines Schreibens an das zuständige Referat.

In der gestrigen Bürgerversammlung war eines der Hauptthemen das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen vor allem im Felix Meindl Weg. Als nahezu täglicher Nutzer dieser Straße kann ich die schon jetzt zu beobachteten Probleme in dieser Hauptverbindung zur Veldenerstr. nur bestätigen. Sie treten vor allem zwischen der Kreuzung mit der Wernstorfer Straße und der Abzweigung zum Krankenhaus Achdorf auf.

Ich habe persönlich erlebt, wie Pkw Fahrer, die nicht aneinander vorbeikamen, mit dem ganzen Schwanz an Autos hinter ihnen, rückwärts fahren mussten, um eine Nische zwischen abgestellten Fahrzeugen zu finden.

Sie können mir sicher zustimmen, dass sich die gesamte Problematik „auf einen Schlag“ lösen lässt, wenn man wie bereits im untersten Abschnitt des F.M. Wegs eine Seite mit einem Halteverbot belegen würde, oder durch entsprechende Beschilderung verhindern würde, dass abgestellte Fahrzeuge an genau gegenüberliegenden Straßenseiten die Durchfahrt behindern.

Vernünftig schiene mir auch, die in die Straße hineingepflanzten Bäume in diesem Ausnahmefall wieder zu entfernen.

Eines fiel mir bei den gestrigen Einlassungen der Fahrradfahrer auf. Offenbar wissen viele noch nicht, dass die verkehrsarme Schöplergasse zur Fahrradstraße erklärt wurde und auf diesem Weg die Veldener Straße problemlos zu erreichen ist. Im übrigen danke ich der Stadt Landshut für den Aufwand, Bürgerversammlungen dieser Art zu ermöglichen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Situation am Felix-Meindl-Weg wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachtet. Insbesondere für den Bereich der Wernstorferstraße zwischen Felix-Meindl-Weg und Englmeierweg werden, wie es auch der Einwender darlegt, partielle Parkverbote auf der westlichen Seite vorgeschlagen, um die Einmündungssituationen der von Westen kommenden Straßen und den Verkehrsfluss in der Wernstorferstraße zu verbessern.

Insoweit mit der Aussage zu den „in die Straße hineingepflanzten Bäume“ die festgesetzten Bäume aus dem Bebauungsplanentwurf gemeint sind, wird folgendes festgestellt:

Die insgesamt fünf zu pflanzenden Großbäume, H 4xv StU 20 – 25, sind die einzigen in öffentlichen Grünflächen zu pflanzenden Bäume. Zusammen mit den gegenüberliegenden Baumpflanzungen auf privaten Grün bilden diese Bäume die Begrünung des Straßenraums. Ein Wegfall wäre hier, v.a. im Hinblick auf die Beschattung und die damit einhergehende Verringerung der Aufheizung der Flächen kontraproduktiv. Die Dimensionierung der neu geplanten Erschließungsstraße mit Fußweg ist derart geplant, dass selbst im Begegnungsfall ein ausreichendes Lichtraumprofil gewahrt wird. Es kommt somit zu keiner Einschränkung des fließenden Verkehrs durch die Baumstandorte. An der Planung wird unverändert festgehalten.

Sollten bestehende Bäume aus den umliegenden Straßen gemeint sein, so stellen diese grundsätzlich einen gliedernden Bestandteil des Straßenbildes dar, die auch klein-klimatisch wirksam und tatsächlich verkehrsberuhigend sind. Ein Entfernen von Bäumen wird zunächst nicht in Erwägung gezogen.

Die Schöplergasse wurde mit Beschluss des Verkehrssenates vom 9.12.2014 zur Fahrradstraße erklärt, um, wie der Einwender auch darstellt, ein problemloses Erreichen der Veldener Straße zu ermöglichen.

Nach Querung der Veldener Straße kann dann mit dem Fahrrad abseits der Hauptverkehrswege entlang der Bachstraße und der Isar in die Innenstadt gefahren werden.

Die Würdigung der Bürgerinformationsveranstaltung ist ein Ansporn für die Stadt, sich weiterhin aktiv um ein Miteinbeziehen der Bürger über die formell vorgeschriebenen Verfahrenswege hinaus zu bemühen.

4.

mit Schreiben vom 23.01.2020

Leider bin ich gesundheitlich heute nicht in der Lage, zu der Veranstaltung in der Karl Heiß Schule zu kommen und meine Eltern auch nicht, da sie pflegebedürftig sind.

Aus diesem Grund erlaube ich mir, mich schriftlich, an Sie zu wenden.

Es ist uns ein dringendes Bedürfnis, die Nöte der Anwohner und innen zu schildern. Da auf den Brief, welchen ich an Herrn Doll schrieb, nie eine Reaktion kam, wende ich mich jetzt direkt an Sie.

Zu den Stoßzeiten um ca. 7 Uhr 30 und ca. 16 Uhr 30 bis 8 Uhr 30 bzw. 17 Uhr 45 kann man fast nicht die Straße überqueren. Unsere Nachbarin [REDACTED], die ebenso

betroffen ist, mit ihrer Familie und genauso denkt, muss Angst um ihre Enkelin und den Enkel haben.

Hier wohnen viele kleine Kinder und alte Menschen, die mit dem Rollator die Straße nicht mehr überqueren können, aufgrund des gestiegenen Verkehrs.

Bitte fragen Sie den Verkehrsgutachter zu welcher Uhrzeit und in welchem Monat und wo er dieses Gutachten, was besagt, es wäre noch mehr Verkehr möglich, angefertigt hat.

Um 7 Uhr 30 bin ich immer draußen und unterwegs und sah hier in letzter Zeit noch nie einen Gutachter. Wenn ich aber so ein Gutachten um 3 Uhr morgens in den Ferien, neben dem Achdorfer Friedhof anfertige, dann ist klar, dass er zu dem Ergebnis kommt, es wäre noch mehr Verkehr möglich. Gerne würde ich Ihnen ein Video über die Verkehrssituation um 7 Uhr 25 bis ca. 8 Uhr 30 oder Abends zu den Stoßzeiten zukommen lassen, ich weiß aber leider nicht, ob dies rechtlich erlaubt ist. Deshalb bitte ich Sie, den Anwohnern Glauben zu schenken und entweder eine neue Straße für die neuen Bewohnerinnen und Bewohner in Achdorf, Preißenberger Straße dann zu bauen, oder die Bebauung aus Sicherheitsgründen der schon hier wohnenden Anwohner zu verbieten.

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeitnahmen, mein Anliegen zu lesen und in Erwartung einer Antwort verbleibe ich.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert.

Um die Lage im Bereich der Wernstorferstraße zu verbessern wurde erst kürzlich nach einer Ortsbesichtigung beschlossen, die Kurzparkzone zu verkleinern, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme wird in den nächsten Wochen mit der Änderung der Beschilderung umgesetzt werden.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangssiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh.

Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären.

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg – östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg – östl. August-Preißer-Weg“ nicht aufgestellt werden.

Da unter Berücksichtigung des bisherigen Verfahrens zu befürchten steht, dass die betroffenen Stellen die Einwände im Detail nicht lesen, fassen wir diese vorsorglich einleitend zusammen:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein gesamthaftes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

1. Bisheriges Verfahren

Es ist ziemlich bezeichnend für das bisherige Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans, dass sich der Bausenat als Gremium des Stadtrats am 13.12.2019 mit der vorliegenden Bauleitplanung befasst, wenige Tage BEVOR die beauftragten Gutachten zu wesentlichen Themen wie Verkehr (Datum: 18.12.2019) und Schall (17.12.2019) vorliegen. Das spricht eindeutig nicht dafür, dass man sich im Bausenat vertieft mit der

Bauleitplanung auseinandergesetzt hat, zumal die Sitzungsvorlage lt. Datum bereits am 13.11.2019 erstellt wurde.

Hätte sich der Bausenat ernsthaft mit der Thematik auseinandergesetzt, kann man sich kaum vorstellen, dass ALLE Mitglieder des Bausenat EINSTIMMIG die vorgebrachten Stellungnahmen behandelt hätten. So verwundert es aber nicht, dass die vorgebrachten Einwände zumeist lapidar mit folgender Äußerung zurückgewiesen werden:

Die Stadt Landshut ist sich der besonderen Bedeutung nachbarschaftlicher Belange und gesunder Wohnverhältnisse bewusst und würdigt die Verkehrssituation am Felix-Meindl-Weg auch in Bezug auf die umgebende Wohnbebauung. Gleichwohl hält sie an den Grundzügen der Planung fest (...).

Angesichts der bereits im Verfahren vorgebrachten Einwände und der offensichtlichen Widerstände der Bevölkerung (siehe Bürgerversammlung am 21.01.2020 oder die in der Landshuter Zeitung veröffentlichten Leserbriefe) muss man sich ernsthaft die Frage stellen, ob das gewählte beschleunigte Verfahren gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 1 und § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 und § 3 Abs. 2 BauGB überhaupt durchgeführt werden darf.

Jedenfalls wird im vorliegenden Verfahren ein gravierender Fehler begangen. Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 erfolgt alleinstehend, unabhängig von den benachbarten Flächen südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech und 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“). Gerade der Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech weist eine ganz erhebliche Fläche auf. Im Übrigen gilt das auch für drei bis jetzt noch gar nicht überplante Flächen (1. Bereich zwischen Neue Bergstraße und Weingartenweg, 2. Bereich zwischen Veichtederpointweg und Bründlweg, 3. Bereich zwischen Hans-Vetter-Weg und Pfarrfeldstraße). Angesichts der überlagernden Verkehrsthemen muss die Behandlung zwingend gleichzeitig und vor allem gemeinsam erfolgen. Jedenfalls muss es im ersten Schritt ein schlüssiges Konzept für den gesamten Bereich geben. Oder will man die miserable Situation der Infrastruktur einfach wiederholend multiplizieren? Oder sollen die Eigentümer der angesprochenen nicht überplanten Flächen einmal ohne Baurecht ausgehen?

Die aktuelle getrennte Behandlung der verschiedenen potenziellen Baugebiete dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.

2. Wohnraum

Die Stadt Landshut wächst und wächst. Das stellt gleichzeitig das einzige Argument für die vorliegende ausufernde Bauleitplanung dar. Offensichtlich stellt sich aber niemand bei der Stadtverwaltung oder in der Stadtpolitik die Frage: *Wollen wir als Stadt Landshut überhaupt in diesem Tempo wachsen? Wollen wir nicht etwa etwas dafür tun, um das Wachstum der Stadt Landshut mehr zu steuern?* Diese Frage sollten ganz zu Beginn einer Bauleitplanung gestellt und beantwortet werden. Schließlich ist die städtebauliche Entwicklung ganz wesentlich davon abhängig.

Nun ist es aber freilich nicht von der Hand zu weisen, dass beim sozialen Wohnungsbau dringender Handlungsbedarf besteht. Wir befinden uns hier jedoch in einer Gegend mit den höchsten Grundstückspreisen in Landshut. Es klingt mehr wie ein Scherz, wenn die Stadt Landshut im vorliegenden Fall mit Aspekten des anteiligen sozialen Wohnungsbaus argumentiert. *Hier geht es um Bebauung im höchsten Preisniveau und nicht um sozialen Wohnungsbau. Selbst vermeintlich kleinere Wohnungen werden hier Höchstpreise erzielen.*

Die vorliegende Bauleitplanung erweckt den Eindruck, dass der Profit eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Die Stadt erteilt den Eigentümern das größtmögliche Baurecht

und kann im Gegenzug einen Kindergarten errichten und sich rühmen, Wohnraum zu schaffen. In den Äußerungen des Bausenats in der Sitzung vom 13.12.2019 heißt es zum Verhältnis zu den Eigentümern (Nr. 2.5, S. 5):

Das Grundstück wurde durch die Stadt Landshut zur Bebauung mit einer entsprechenden Einrichtung gesichert.

Wir fordern die Stadt Landshut auf, die Inhalte der vertraglichen Grundlage mit den Eigentümern offenzulegen. Dies gilt umso mehr, weil es im weiteren Sitzungsprotokoll (Nr. 2.7, S. 7) dazu heißt:

(...), da die Stadt Landshut vertraglich die zeitliche und räumliche Verteilung der Errichtung dieser Wohnflächen mit dem Planungsbegünstigten geregelt und damit sichergestellt hat.

Selbstverständlich ist eine derartige „geheime“ Sicherstellung, von für die Bauleitplanung essentiellen Grundlagen, nicht ausreichend. Zur zeitlichen und räumlichen Verteilung der Errichtung *müssen sich eindeutige und verbindliche Aussagen in der Bauleitplanung selbst finden.* Dass die Phase der Errichtung in den Entwürfen jedoch überhaupt gar keine Rolle gespielt hat, sieht man alleine daran, dass in den beauftragten Gutachten zu Verkehr und Schall mit keinem einzigen Wort die Bauphase und damit einhergehende besondere Belastungen der Anlieger und Nachbarn einhergehen.

Es handelt sich nicht um den Versuch, Veränderungen und weitere Bebauungen in unserem Umfeld abzulehnen. Es sollte aber eine Selbstverständlichkeit bei der städtebaulichen Planung sein, dass vorhandene Missstände beseitigt werden, bevor eine weitere Überplanung erfolgt. Konkret heißt das vor allem, es muss erst die notwendige Infrastruktur geschaffen, respektive verbessert werden (siehe zu den Anforderungen unten). Wenn dies nicht möglich ist, muss sich die Stadt Landshut für eine andere, vor allem sanftere Art der Planung entscheiden.

Der Bausenat der Stadt Landshut macht es sich in diesem Punkt zu einfach, wenn er sagt (Sitzungsniederschrift vom 13.12.2019, z.B. S. 42):

Eine Bebauung mit ausschließlich Einfamilienhäusern in so zentraler Lage wie der Geltungsbereich ist nicht mehr zeitgemäß. Flächensparen und Innenentwicklung vor Außenentwicklung sind dabei zentrale Aspekte einer nachhaltigen Stadtplanung, die dem aktuellen und künftigen Einwohnerwachstum und dem dringenden Wohnraumbedarf Rechnung tragen.

Eine sanftere Art der Bebauung drängt sich auf. Es ist eine zwingende Voraussetzung an eine Bauleitplanung, dass sich die *Bebauung in die Umgebung einfügt.* Die Umgebung im gesamten Viertel zwischen Veldener Straße und Neue Bergstraße ist zu 90 % geprägt von *Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern* und den darin lebenden Familien. Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung steht dazu eindeutig im Widerspruch. Es besteht überhaupt kein Bedarf für eine derartige Bebauung. Die entstehenden hochpreisigen Wohnungen würden lediglich finanzstarken Investoren dienen, die diese Wohnungen wiederum kurzfristig vermieten würden. *Tatsächlich benötigen wir bezahlbaren Wohnraum für Familien in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern.* Diese würden sich im betroffenen Bereich sehr gut in die Umgebung einfügen.

Im Übrigen wird die Bauleitplanung schon nicht ihrer eigenen (falschen) Begründung gerecht. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es zum Maß der baulichen Nutzung (Nr. 5.3.2, S. 5):

Die Planung nimmt die Höhenentwicklung sowie die bauliche Dichte der unmittelbaren Umgebung auf. Im Planungsgebiet sind maximal zwei-dreigeschossige Baukörper möglich.

Allein dieser Maßgabe entspricht der Bebauungsplan schon nicht. Tatsächlich werden nun-mehr vier Geschosse in den Mehrparteienhäusern geplant. Die Penthouse-Wohnungen im obersten Geschoss hat man in der Planung mal eben als Ersatz für ein ursprünglich vorgesehenes sechstes Mehrparteienhaus vorgesehen. Mit geschickter Berechnung sollen diese nicht als eigenes Geschoss gewertet werden.

Die Stadt Landshut plant völlig an der räumlichen Umgebung und dem tatsächlichen Bedarf der Familien vorbei!

3. Verkehr

Die geplante Bebauung passt sich aber nicht nur der Umgebung nicht an. Die Bauleitplanung geht völlig an den vorhandenen Kapazitäten und Möglichkeiten der bestehenden Infrastruktur vorbei. Im beplanten Bereich herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte *Missstände in der Infrastruktur, die beseitigt werden müssen, bevor man das Viertel mit weiterem Verkehr belastet:*

a) Parkplatzsituation Landratsamt / Krankenhaus Landshut-Achdorf

Die *Parkplatzsituation* rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist *katastrophal*. Die Stadt Landshut *unternimmt nichts dagegen*. Es wurden zahlungspflichtige Parkmöglichkeiten geschaffen, die insbesondere für die beschäftigten Arbeitnehmer keine Alternative darstellen. Es wurden Zeit-Parkzonen im weiteren Umkreis geschaffen, um diese Arbeitnehmer weiter zu verdrängen. Das ist aber selbstverständlich keine Lösung. Vielmehr verlagert sich das Parkplatzproblem nur noch weiter in die gesamte Siedlung. Im Ergebnis können die anliegenden Anwohner weder vor ihrer eigenen Haustüre geregelt parken noch können sie überhaupt vernünftig in den Verkehr einfahren.

Die Stadt Landshut beabsichtigt nicht, gegen die vorherrschende Parkplatzsituation etwas zu unternehmen. Vielmehr begnügt man sich mit folgender Perspektive (Nr. 8, S. 10):

Das Landratsamt wird in einem absehbaren Zeitraum verlegt. Die Parkplatzbeaufschlagung der Umgebung durch Mitarbeiter und Besucher wird sich daher mittelfristig entsprechend verringern.

Dabei wird völlig übersehen, dass sich das Krankenhaus laufend vergrößert und sich die Situation nach einer Verlegung des Landratsamts freilich nicht verbessern wird, da eine Nachnutzung des bisherigen Landratsamts sicher zu erwarten ist. Selbst das ungeeignete Verkehrsgutachten geht von folgenden Effekten aus:

Aufgrund der freiwerdenden Büroflächen würde sich zwar die Arbeitsplatzdichte und demzufolge auch der Ziel- und Quellverkehr am Standort reduzieren, jedoch ist von einer gewissen Nachnutzung auszugehen, sodass dieser Umzug des Landratsamtes unter verkehrlichen Aspekten kompensiert wird.

Im „Worst-Case-Szenario“ geht das Verkehrsgutachten sogar davon aus, dass mehr Arbeitsplätze gegenüber dem Bestand möglich sind. Also noch mehr Verkehr und Parkplatzdruck!

Die Stadt Landshut begeht einen gravierenden Planungsfehler, wenn sie der Bauleitplanung die Vermutung zugrunde legt, dass sich die Parkplatz- und Verkehrssituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf von selbst verbessern wird.

b) Anbindung Hauptstraßen bzw. Gesamtkonzept

Die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen, an die Veldener Straße (über den Felix-Meindl-Weg oder Englbergweg) und die Neue Bergstraße (über Wernstorferstraße und Englbergweg) ist stark überlastet. Gerade zu den Hauptverkehrszeiten werden die Anforderungen an derartige Verkehrsknoten nicht annähernd erreicht. Die Wartezeiten sind mehr als lange, der tägliche Rückstau unerträglich. Es fehlt eine Gesamtidée, wie der Verkehr im gesamten Viertel fit für die kommenden Jahre gemacht werden kann und wie weitere Bebauung ermöglicht werden kann.

c) Anliegerstraße Englbergweg

Der Englbergweg ist seit vielen Jahrzehnten eine *Anliegerstraße*. Das war und ist eine städteplanerische Entscheidung, zu der sich die Stadt Landshut im Zuge der Eingliederung der Gemeinde Kumhausen im Jahr 1971 sogar vertraglich verpflichtet hat. Eine entsprechende straßenverkehrsrechtlichen Einordnung ist erfolgt – mehr jedoch schon lange nicht mehr.

Eine Anliegerstraße dient der Zufahrt für alle *Grundstückseigentümer und Bewohner, die an der jeweiligen Straße wohnen* sowie deren Besucher. Tatsächlich wirkt der Englbergweg als Anliegerstraße zumeist mehr wie eine Schnellstraße für Durchgangsverkehr. Dabei wird der Englbergweg nicht nur von ortskundigen Landshutern gelegentlich genutzt. Vielmehr handelt es sich um eine Hauptverkehrsader für abkürzende Fahrzeuge. Und zwar für Fahrzeuge aus verschiedensten Richtungen, zum Beispiel auch aus anderen Landkreisen wie Altötting, Mühldorf oder Erding.

Die Stadt Landshut kümmert sich jedoch weder um die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen noch um die *straßenverkehrsrechtliche Einordnung als Anwohnerstraße*. Ein Grund ist schnell gefunden, wenn man das im Zuge des Verfahrens erstellte Verkehrsgutachten liest (S. 14): mit Methoden der Verkehrsüberwachung sei dies nicht zu überprüfen und es würden entsprechende Umwegigkeiten entstehen. Das stinkt zum Himmel, oder hat die Stadt Landshut etwa tatsächlich noch nie etwas davon gehört, dass *Bußgelder bei Verstößen* verhängt werden können? Stattdessen wird – ähnlich wie im Falle des Balsgässchens – zugeschaut.

Und weil der Durchgangsverkehr nicht schon genügt, tut die Stadt auch nichts gegen die *laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen*. Mehr als gelegentliche Kontrollen an immer der gleichen Stelle können hier beileibe keine Abhilfe schaffen. Es braucht laufende Kontrollen, bauliche Anpassungen und einen Vorbildcharakter der durchfahrenden Busse der Stadtwerke Landshut, die sich bisher im besonderen Maß durch Geschwindigkeitsüberschreitungen auszeichnen. Ansonsten ist es nur eine Frage der Zeit, dass etwas passiert. Gerade unsere Kinder sind auf den viel zu schmalen Gehsteigen am Weg zu Schule und Kindergarten viel zu schlecht geschützt. Es wird einem als Eltern jeden Morgen ganz anders, wenn die Fahrzeuge und Busse an unseren Kindern vorbeirauschen.

Gegen die Missstände wird nun nicht nur nichts unternommen. Nein, die Stadt höhlt die Eigenschaft des Englbergwegs weiter aus und erschließt weitere Baugebiete direkt oder indirekt über diese Anliegerstraße. Es ist selbst nach dem ungeeigneten Verkehrsgutachten (dazu später) eine Steigerung des Verkehrsaufkommens am Englbergweg

von mehr als 60% zu erwarten. Und dabei sind noch gar nicht alle baulichen Entwicklungen in diesem Viertel berücksichtigt.

Wir nehmen das nicht weiter hin und bestehen auf *unsere Rechte als Anlieger einer Anliegerstraße*. Wir haben bei der letzten Erneuerung der Straße sogar unseren *finanziellen Beitrag* dazu geleistet. Die Stadt muss etwas tun. Jetzt – nicht erst später. Es können nicht die vorhandenen Probleme beiseitegeschoben und wir Anwohner weiter belastet werden.

d) Fehlendes Fahrradnetz

Ein besonderes Manko in der bestehenden Infrastruktur ist die gänzlich fehlende Anbindung an ein Fahrradnetz. Gerade am Hofberg und in Achdorf besteht erheblicher Nachhol- und Förderbedarf. Die bergige Lage lädt nicht jedermann zum Fahrradfahren ein. Umso mehr bedarf es der Schaffung von Strukturen. Bei den bestehenden Verkehrs- und Parkverhältnissen wird der Fahrradverkehr fast gänzlich verhindert bzw. in der Hauptverkehrszeit zu einer gefährlichen und für Kinder unmöglichen Risikofahrt. Momentan kann man selbst als Erwachsener mit dem Fahrrad kaum die Straßen in Richtung Stadt nutzen, ohne einen Unfall befürchten zu müssen. Gar nicht davon zu reden, dass Kinder aktuell mit dem Fahrrad nicht auf den Weg geschickt werden können.

Die Anbindung an das Fahrradnetz bleibt in der Bauleitplanung vollkommen unbehandelt. Selbst der überplante Bereich sieht keinen Fahrradweg vor. Die Verhältnisse für das Fahrradfahren werden also weiter verschlechtert statt verbessert.

e) Mangelhafte Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Begründung der Bauleitplanung begnügt sich mit folgender Erwägung (Nr. 7.1, S. 9):

Das Planungsgebiet ist durch das vorhandene Busliniennetz an den ÖPNV angeschlossen.

Keine einzige Erläuterung mehr findet sich dazu. Gleichzeitig wird von den Anwohnern gefordert, verstärkt auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Das bei einem zumeist stündlichen Takt der Buslinien und einem fehlenden Angebot flexibler Lösungen wie einem Ruftaxi. Der Hohn schlechthin ist in diesem Zusammenhang die Fragestellung des Gutachters für das Verkehrsgutachten in der Bürgerversammlung vom 21.01.2020. Dort hat er die Frage gestellt, wer von den betroffenen Anwohnern eine BahnCard oder ein Monatsticket für den öffentlichen Nahverkehr besitzt.

f) Ungenügende Verkehrsuntersuchung

Darüber helfen auch keine mehr als zweifelhaften gutachterlichen Aussagen hinweg. *Das vorliegende Verkehrsgutachten leidet unter vielen handwerklichen wie inhaltlichen Fehlern, so dass es als Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung gänzlich ungeeignet ist.* Dabei fehlt es dem Gutachterbüro aus dem Vogtland offensichtlich vielfach an der notwendigen Kenntnis der örtlichen Verhältnisse. Das ist freilich weniger dem Gutachter vorzuwerfen, sondern vielmehr der Stadt Landshut als deren Auftraggeberin. Neben der Auswahl des Gutachters erscheint bereits die Aufgabenstellung verfehlt. So geht das Verkehrsgutachten von folgendem Auftrag aus:

- Verkehrserhebungen für mehrere Knotenpunkte
- Arbeiten mit dem Verkehrsmodell einschließlich Neuverkehrsberechnungen und Berechnungen mehrere Planfälle

- Leistungsfähigkeitsberechnungen für ausgewählte Knotenpunkte einschließlich Optimierungsvorschläge

Man kann bereits erkennen, dass für das erforderliche Verkehrsgutachten als Grundlage der Bauleitplanung die falschen Fragen gestellt wurden. Das kann jedoch nur begrenzt eine Entschuldigung für die Qualität des vorliegenden Gutachtens sein. Es ist dies ein nur scheinbar ausführliches Gutachten mit knapp 300 Seiten, das tatsächlich aber nur magere ca. 20 Seiten Bericht enthält, ein paar Seiten mit nicht nachvollziehbaren Verkehrszahlen und ca. 180 Seiten mit Rechnungen zu den Verkehrsknoten an der Veldener Straße und der Neue Bergstraße.

Es liegen mehrere eindeutige *handwerkliche Fehler* in der Verkehrsbeurteilung vor:

- Das Verkehrsgutachten verzichtet nicht nur auf ein Abkürzungs- und Quellenverzeichnis, es arbeitet fast gänzlich *ohne die Angabe bzw. die Verwendung von Quellen*. Für die Neuverkehrsberechnung legt das Verkehrsgutachten Angaben des Hessischen (!!) Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen zu Grunde, ferner Kenndaten aus der freiwilligen Haushaltsbefragung der Stadt Landshut sowie weitere *nicht genauer spezifizierte Abschätzungen und Erfahrungswerte*. Das sind allesamt keine geeigneten Grundlagen für ein professionelles Verkehrsgutachten. Selbst der Schallgutachter verwendet andere Quellen zur Ermittlung des Verkehrs.
- Dem Verkehrsgutachten liegen *Verkehrszählungen zugrunde, die an einem einzigen Tag (!)* in der ersten Schulwoche mit Sonnenschein und 23 Grad sowie am Ende der bayrischen Urlaubszeit stattgefunden haben. Repräsentativ ist das nicht.
- Im Ergebnis ist *kaum eine im Gutachten benannte Zahl rechnerisch nachvollziehbar*. Dabei sollte das doch die Kernaufgabe eines Gutachtens sein: Transparenz und Nachvollziehbarkeit.
- Es werden Vergleiche zu irgendwelchen Wohn- und Sammelstraßen gezogen, die nicht genauer benannt werden. *Ungleiches darf nicht gleich behandelt werden*.
- Die irgendwie ermittelten Zahlen werden *in den Anlagen 2 bis 9 ausschließlich postuliert*. Ihre Bedeutung muss mehr erahnt werden. Es gibt nicht einmal eine geeignete Legende in den Plänen.

Aufgrund der beschriebenen Mängel in der gutachterlichen Arbeitsweise können die Ergebnisse nur sehr bedingt gewertet werden. Es fallen jedoch bei der Durchsicht bereits offensichtliche Fehler oder Fehlinterpretationen auf:

- Der Neuverkehr kann im Moment seriös gar nicht beurteilt werden, da die Stadt Landshut noch keine Vorentscheidungen zur weiteren Überplanung des gesamten Viertels getroffen hat. So befindet sich eine ganz wesentliche Komponente für den Verkehr, die *weitere Erschließung* des Bereichs am Steinlech bzw. südlich Pfarrfeldstraße, *noch in der Variantenuntersuchung*.
- Es ist völlig *unklar, was mit dem Prognose-Planfall 1 – Realisierung der Flächen mit Baurecht erfasst sein soll*. Vor allem erfasst sie alle Flächen ohne Baurechte nicht, insbesondere drei bis jetzt noch gar nicht überplante Flächen (1. Bereich zwischen Neue Bergstraße und Weingartenweg, 2. Bereich zwischen Veichtederpointweg und Bründlweg, 3. Bereich zwischen Hans-Vetter-Weg und Pfarrfeldstraße). Im Übrigen geht das Verkehrsgutachten davon aus, dass die Baulücken mit Baurecht ohnehin nicht vollständig bebaut werden (Nr. 4.3, S. 12) – wie kommt man zu dem Schluss?

- Die *Herleitung des Neuverkehrs* ist gemessen an der zu erwartenden zusätzlichen Einwohnerzahl *kaum vorstellbar*. Im Bereich des gegenständlichen Bebauungsplans sollen durch 357 neue Einwohner nur 449 zusätzliche Fahrten entstehen. Die zusätzliche Fahrbelastung erscheint massiv verharmlost, wenn man den alltäglichen Verkehr im betroffenen Bereich beobachtet.
- Der ermittelte *Neuverkehr an der geplanten Kindertageseinrichtung* entspricht in keiner Weise den alltäglichen Erfahrungen rund um das benachbarte Montessori-Kinderhaus am Felix-Meindl-Weg.
- Es ist völlig unverständlich, wie sich der Verkehr auf der Neue Bergstraße zwischen Wernstorferstraße und Veldener Straße ohne eine einzige Zufahrtsstraße um 1000 Fahrzeuge pro Tag verändern soll. Das deutet auf *größere Ungereimtheiten* hin.
- Es handelt sich um eine gravierende *Fehleinschätzung, dass sich der Weiterbau der B15 neu von der A92 bis zur B299 kaum auswirken wird* (Nr. 4.2, S. 12). In den Anlagen 7 und 8 wird sogar teilweise von weniger ausgegangen. Tatsächlich wird die zusätzliche Belastung sogar noch wesentlich größer werden, denn dann wird das Viertel verstärkt zur Anfahrt der B15 neu genutzt werden.
- Es ist kaum vorstellbar, dass der Verkehr durch die gesammelte zusätzliche Bebauung keine zusätzliche *Verkehrsbelastung für den südlichen Englbergweg* bedeuten soll. Welchen Weg werden die Bewohner wohl wählen, wenn sie in Richtung Kumhausen, Dorfen, Anschluss A94 oder Rosenheim wollen? Mutmaßlich soll hier eine Mehrbelastung nicht aufgezeigt werden, um zusätzlich entgegenstehende Aspekte wie die bekannte Engstelle im Süden auf dem Papier zu umgehen.
- In der Leistungsfähigkeitsrechnung der Knotenpunkte kommt das Verkehrsgutachten in allen Fällen zum Ergebnis, dass die Knotenpunkte ausreichend leistungsfähig sind – nach Aussage des Verkehrsgutachtens (Nr. 5, S. 15) soll dies bei einer Wartezeit von ≤ 70 s der Fall sein. Das entspricht zum Beispiel an der *Einmündung Felix-Meindl-Weg – Veldener Straße* sicher nicht der Realität. Hier sind zeitweise aktuell schon Wartezeiten von mehreren Ampelphasen keine Seltenheit.
- Es ist eine Farce, wenn das Verkehrsgutachten davon spricht, dass in der *Parkplatzsituation am Felix-Meindl-Weg* kein zwingender *Handlungsbedarf* besteht. Der Parkplatzdruck aus Landratsamt und Krankenhaus Landshut-Achdorf ist tatsächlich enorm (siehe oben). Die Anbindung an das Fahrradnetz wird verhindert.
- Das *Verkehrsgutachten verliert kein einziges Wort* zu der ganz wesentlichen Verkehrsbelastung, die während der *baulichen Umsetzung* der drei in Betracht gezogenen Bauleitplanungen entstehen wird.

Insgesamt handelt es sich bei dem Verkehrsgutachten um eine *im besonderen Maße verharmlosende Darstellung*. Selbst die in Zweifel stehenden Zahlen ergeben gegenüber der Analyse 2019 im Jahr 2035 erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastungen (z.B. Wernstorferstraße ca. 60 – 300 %, Pfarrfeldstraße ca. 60%, Oberer Felix-Meindl-Weg ca. 100%, Englbergweg ca. 60%).

4. Schall

Einige Grundlagen des Schallgutachtens zeigen bereits eklatante Fehler bei der Aufstellung des Bebauungsplans. *So geht das Schallgutachten davon aus, dass kein Verkehrsgutachten vorliegt* (Nr. 4, S. 13):

Für die Straßen in der Nachbarschaft des Bebauungsplans liegt kein Verkehrsgutachten vor.

Wie kann so etwas eigentlich passieren?! Fehlt es hier schon an der richtigen Auftragserteilung durch die Stadt Landshut? Jedenfalls stellt das für sich bereits einen gravierenden Fehler bei der Aufstellung des Bebauungsplans dar. Das Schallgutachten geht folglich von ganz anderen Grundlagen aus. So sieht sich der Gutachter, der das Schallgutachten erstellt hat, gezwungen, eigene Annahmen zum Verkehr zu treffen. Diese beruhen interessanterweise auf gänzlich anderen Grundlagen, als sie vom Gutachter für das Verkehrsgutachten verwendet worden sind. So werden im Schallgutachten Quellen zum Verkehr zitiert (siehe z.B. Quellenverzeichnis Nr. 19, 20), die im Verkehrsgutachten überhaupt keine Erwähnung finden. Das Schallgutachten verwendet in der Begutachtung auch ganz *andere Prognose-Planfälle* als das Verkehrsgutachten. Wie kann das sein?

Es ist bemerkenswert, dass das Schallgutachten zu dem Ergebnis kommt, dass an den errechneten *Immissionsorten innerhalb der geplanten Bebauung an vielen Stellen die zulässigen Immissionswerte überschritten werden* (Nr. 4.2.2, S. 15 f.). Das Schallgutachten versucht diese Überschreitungen mit Argumenten zu überwinden. Es sieht sich sogar gezwungen angesichts der errechneten Überschreitungen tiefgreifende Vorschreibungen zu empfehlen. So wird empfohlen, dass im Bereich der Überschreitungen die Neubebauungen keine Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vorsehen dürfen. Die Stadt Landshut sieht sich in der Begründung der Bauleitplanung nicht einmal gezwungen, das abzuwägen. Offenbar stellt die vorliegende errechnete Überschreitung eine Selbstverständlichkeit dar, wie wenn sich der Bereich am Mittleren Ring in München befinden würde.

Für die Nachbarschaft kommt das Schallgutachten ohne weitere Untersuchungen zu dem Ergebnis (Nr. 7.2, S. 30):

Das Planvorhaben führt zu keinen negativen Auswirkungen in der Nachbarschaft.

Dabei ist besonders interessant, dass das *Schallgutachten keinen einzigen Immissionsort in der Nachbarschaft errechnet hat* (siehe Anlage 1.3).

Besonders schwer wiegt der Umstand, dass das Schallgutachten wie die gesamte Bauleitplanung die Phase der Umsetzung des Bebauungsplans völlig außen vor lässt. Gerade in der *Phase der Errichtung der geplanten Gebäude können ganz erhebliche Immissionen hervorrufen werden*, die nicht nur Grenzwerte überschreiten, sondern tatsächlich Gesundheitsgefährdungen hervorrufen können. Die Stadt Landshut sieht hierzu in der Bauleitplanung keine Schutzvorkehrungen vor. Alleine aus diesem Umstand heraus ist die Bauleitplanung nicht rechtmäßig.

5. Umwelt

Auch wenn Umweltthemen in der vorliegenden Bauleitplanung nicht im Vordergrund stehen: Einer zu genehmigenden Planung sind *aktuelle Umweltdaten* zugrunde zu legen, die also nicht älter als fünf Jahre sein dürfen. Im vorliegenden Fall werden jedoch *teilweise sehr alte Quellen* herangezogen, zum Beispiel (Bericht zu den Belangen des Umweltschutzes, S. 2):

- Landschaftsentwicklungskonzept Region Landshut (1999)
- Landschaftsplan Stadt Landshut (Stand Februar 1998)

Insbesondere die Herleitung und Begründung, warum von dem ursprünglich vorgesehenen Grünzug abgesehen und durch vier „grüne Finger“ ersetzt werden soll. Selbstverständlich hat eine größere zusammenhängende Fläche einen deutlich höheren Wert für die gesamte Umwelt als kleingliedrige Flächen.

6. Denkmalschutz

Auch das Thema Denkmalschutz ist augenscheinlich bei der vorliegenden Bauleitplanung nicht das Wesentliche. Dennoch verdeutlicht das nachfolgende Beispiel die „hemdsärmelige“ Arbeitsweise bei der Aufstellung des Bebauungsplans. In der Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege vom 24.04.2019 heißt es (siehe Sitzungsniederschrift des Bausenats vom 13.12.2019, S. 8):

Wegen der bekannten Bodendenkmäler in der Umgebung und wegen der siedlungsgünstigen Topographie des Planungsgebietes, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes weitere Bodendenkmäler zu vermuten.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird daraus von der Stadt Landshut formuliert (Begründung, Nr. 9, S. 11):

Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich in dem Gebiet oberirdisch nicht mehr sichtbare Bodendenkmäler befinden.

Ob Bodendenkmäler zu vermuten sind oder nicht ausgeschlossen werden können, stellt einen ganz anderen Wahrscheinlichkeitsgrad dar. Es drängt sich die Vermutung in der gesamten Bauleitplanung auf, dass Tatsachen durchgängig verharmlost werden.

7. Geotechnik

Die geotechnischen Untersuchungen des Büros ifb Eigenschenk GmbH befassen sich ausschließlich mit der geplanten Bebauung mit mehrgeschossigen Mehrparteienhäusern. Es wäre aber vielmehr zwingend erforderlich gewesen, auch die Variante einer sanften Bebauung zu untersuchen. Immerhin wird zumindest mündlich im vorliegenden Bebauungsplan, aber auch im Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech immer wieder die mehrgeschossige Bebauung damit begründet, dass diese aufgrund der geologischen Verhältnisse erforderlich ist. Mangels entsprechender Aussage dazu im Gutachten kann dies nicht als Rechtfertigung für die gewählte Art der Bebauung herangezogen werden. Jedenfalls wird die *Stadt Landshut aufgefordert, nunmehr endlich auch die geotechnischen Unterlagen betreffend den Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech zu veröffentlichen.*

8. Fazit

Die gebetsmühlenartige Wiederholung der Stadt Landshut, dass Wohnraum geschaffen werden müsse, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die vorgestellten Bauleitplanungen den Grundsätzen einer ordentlichen und umsichtigen städtebaulichen Planung keineswegs gerecht werden. Insbesondere die fehlende Anpassung der geplanten Bebauung an die Umgebung und die tatsächlichen Bedürfnisse von Familien sowie die schwerwiegenden bereits bestehenden Defizite in der Infrastruktur stehen der Aufstellung des Bebauungsplans entgegen. Die im Rahmen der Bauleitplanung zu würdigenden Belange werden von der Stadt Landshut gar nicht oder allenfalls oberflächlich und im Ergebnis falsch abgewogen. Ohnehin ist eine geeignete planerische Abwägung ohne belastbare Unterlagen nicht möglich.

Wir hoffen auf ein Einsehen der Stadt Landshut und die Aufnahme einer geordneten und transparenten Überplanung. Ansonsten werden wir uns nach Kräften darum be-

mühen, unsere Rechtsposition gemeinsam mit unseren Nachbarn im ganzen Viertel durchzusetzen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens, gerne auch per Email an [REDACTED]. Vielen Dank im Voraus dafür!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes eingehenden Einwände detailliert geprüft und bewertet werden. Dies war im bisherigen Verfahren so und kann auch für den weiteren Verfahrensgang zugesichert werden. Allerdings bedeutet dies im Sinne einer gerechten Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB auch, dass die eingegangenen Einwände manchmal auch keine oder nur eine teilweise Berücksichtigung finden können.

zu 1. BISHERIGES VERFAHREN

Die angesprochenen Gutachten wurden zwar erst zum 17. und 18.12.2019 fertiggestellt; allerdings waren die Ergebnisse der zugehörigen Untersuchungen und Berechnungen bereits im Vorfeld der Bausenatssitzung bekannt, wurden auch durch die Fachbehörden bewertet und darauf basierend entsprechend in die Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes, wie er dem Bausenat am 13.12.2019 zum Billigungsbeschluss vorgelegt wurde, eingearbeitet. Die Gutachten selbst wurden dann entsprechend den Anforderungen des § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB den Auslegungsunterlagen beigelegt.

In der o.g. Sitzung des Bausenates wurde auch beschlossen, das Aufstellungsverfahren nicht allein nach § 13a BauGB durchzuführen, sondern nach § 13b BauGB. Das Verfahren nach § 13b BauGB ist zulässig, weil die im Bebauungsplan festgesetzte zulässige Grundfläche unter 10.000m² liegt, durch die Aufstellung die Zulässigkeit von Wohnbebauung begründet wird (die Festsetzung von Flächen für eine Kindertagesstätte steht dem nicht entgegen, da eine solche in einem Reinen Wohngebiet allgemein zulässig ist) und sich das Planungsgebiet an einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil anschließt. Ein Wechsel der Verfahrensart im laufenden Verfahren ist in diesem Fall auch unschädlich, weil die Anforderungen des § 13a und des § 13b bezüglich des Verfahrensablaufes gleich sind.

Die Art des Verfahrens kann von einer Gemeinde unter Einhaltung der materiellen Voraussetzungen des BauGB frei gewählt werden. Das Verfahren nach § 13b wäre im vorliegenden Fall ausgeschlossen, wenn die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegen würde oder Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter bzw. bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG vorhanden wären. Dies alles ist aber nicht der Fall. Irrtümlich ist in diesem Zusammenhang die Annahme verbreitet, dass in den beschleunigten Verfahren nach § 13a und § 13b BauGB die Umweltbelange nicht im erforderlichen Maße Berücksichtigung finden, da keine formelle Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt wird. Dabei wird aber übersehen, dass die in § 1 Abs. 6 genannten Abwägungsgrundsätze von der Art des Verfahrens unberührt bleiben. Die Umweltbelange fließen also in den Bebauungsplan in gleicher Weise ein, egal ob die Aufstellung im Normalverfahren oder im beschleunigten Verfahren durchgeführt wird. Die Einwände der Bevölkerung werden somit auch in einem Verfahren gem. 13b BauGB im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ordnungsgemäß betrachtet.

Weiterhin ist anzumerken, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung nicht rechtswidrig ist. Im

Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

zu 2. WOHNRAUM:

Die Frage der Art und Weise des Wachstums der Stadt Landshut ist eine der grundlegenden Fragen der Stadtentwicklung. Nicht zu regulieren ist dabei die Anzahl der Menschen, die nach Landshut ziehen wollen. Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum dient dazu, die Preise für Grundstücke und Mieten im Sinne eines verbesserten Angebotes nicht noch mehr steigen zu lassen und damit eine Verdrängung ansässiger Bewohner durch finanzkräftige Zuzügler zu unterbinden. Dies ist bezüglich der Stadtentwicklung seit längerer Zeit die politische Maßgabe seitens des Oberbürgermeister und des Stadtrates. Damit waren die am Anfang des Punktes 2 der Stellungnahme des Einwenders aufgeworfenen Fragestellungen bereits vor Aufstellung des gegenständlichen Bebauungsplanes beantwortet.

Für die Bebauung am Felix-Meindl-Weg ist nach derzeitigem Stand überwiegend Geschosswohnungsbau vorgesehen. Die hierfür geplante Anzahl der Wohneinheiten von max. 155 am Felix-Meindl-Weg (die restlichen Wohneinheiten sind in Doppel-, Reihen- und Kettenhäusern angedacht) liegt aber sehr deutlich unter der jetzt im Quartier zwischen der Veldener Straße und der Neuen Bergstraße bereits vorhandenen Anzahl an Wohneinheiten. Zudem sind im Umfeld, vor allem am Felix-Meindl-Weg, bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten sowie eine größere Anzahl von Doppelhäusern und Reihenhäuserzeilen, wie etwa am Englmeierweg, an der Wernstorferstraße, am Carl-Wittmann-Weg oder am Matthes-Deutsch-Weg, vorhanden. Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist demzufolge bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Über die Bauleitplanung und begleitende vertragliche Regelungen wird zudem dafür gesorgt, dass entsprechend der „Richtlinie zur Bereitstellung von Flächen für den Sozialen Wohnungsbau - Neufassung 2017“ 20% der realisierten Wohnflächen im Geschosswohnungsbau zum geförderten Wohnungsbau zählen und somit für Personen und Familien mit kleinem und mittlerem Einkommen zur Verfügung stehen. Im geplanten Neubaugebiet und im Quartier insgesamt wäre somit eine ausreichende soziale Durchmischung gewährleistet. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass aufgrund der derzeitigen Bodenpreise bezahlbarer Wohnraum für viele Familien nicht mehr durch Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser geschaffen werden kann, da sich in Städten wie Landshut solche Bauformen nur noch ein kleiner Teil der Bevölkerung leisten kann. Insofern hat die vorliegende Planung den Wohnraumbedarf von Familien im Gegensatz zur Ansicht des Einwenders durchaus im Blick.

Nachdem die Stadt Landshut bislang flächendeckend keine Bauverpflichtung mit der Ausweisung von Baugebieten ausgesprochen hat, ist eine Offenlegung von privatrechtlichen Vereinbarungen in notariellen Verträgen unverhältnismäßig, da dies tief in die Belange des Datenschutzes eingreift. Im Rahmen einer sozialen Durchmischung ist es grundsätzlich nicht gewollt, dass eine eindeutige Zuweisung von gefördertem und nichtgefördertem Wohnungsbau erkennbar ist. Die besagte Vereinbarung zwischen dem Grundstückseigentümer und der Stadt wurde im Übrigen in der Sitzung des Liegenschaftssenates am 14.11.2018 vom Stadtrat genehmigt. Die Mitglieder des Stadtrates sind von den Bürgern gewählt und stellen somit einen repräsentativen Ausschnitt der Landshuter Bevölkerung dar.

Die Phase der Errichtung des geförderten Wohnungsbaus unterscheidet sich in der befürchteten Belastung der Anwohner in keiner Weise von der Errichtung nicht-geförderten Wohnungsbaus.

Belastungen und Einschränkungen während der Bauphase sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Allerdings können entsprechende Regelungen nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden. Für die Realisierungsphase wird auf entsprechende (unten ausgeführte) Vorschriften verwiesen.

Wie bereits oben dargestellt, ist die nähere Umgebung des Bebauungsplanes durchaus von Geschosswohnungsbau geprägt, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig) und Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig).

Das Argument, dass Geschosswohnungsbau per se hochpreisiger als eine Ein- bzw. Zweifamilienhausbebauung ist, berücksichtigt nicht den Aspekt des Grundstückspreises, der im Geschosswohnungsbau bei weitem nicht so zum Tragen kommt wie in einem Ein- bzw. Zweifamilienhaus.

Die Stadt Landshut könnte nur im Rahmen eigener Grundstücke aktive Wohnungsmarktpolitik betreiben. Bebaubare Grundstücke im Eigentum der Stadt sind aber bei Weitem nicht in ausreichendem Maß vorhanden, daher müssen für die notwendige Schaffung von Wohnraum Grundstücke in Privateigentum herangezogen werden. An dieser Stelle besteht außer dem Umsetzen des Beschlusses des Stadtrates zur „Richtlinie zur Bereitstellung von Flächen für den Sozialen Wohnungsbau - Neufassung 2017“ im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine Möglichkeit, preisregulierend tätig zu werden.

Die viergeschossigen Bereiche der Geschosswohnungsbauten wurden, um eine intensivere Durchgrünung und mehr Blickbezüge aufrechtzuerhalten, eingeführt. Dabei wurde der viergeschossige Bereich bewusst vom Felix-Meindl-Weg abgerückt, um in der Hanglage die Ansichtshöhe nicht gegenüber der Variante mit den sechs Geschosswohnungsbauten zu verändern. Hier wurde den Argumenten des Klimaschutzes nach bestmöglicher Durchgrünung Rechnung getragen.

Im Übrigen: Zum Begriff des Vollgeschosses verweist Art. 83 Abs. 7 BayBO auf Art. 2 Abs. 5 der bis zum 31.12.2007 geltenden Fassung der BayBO:

„Vollgeschosse sind Geschosse, die vollständig über der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche liegen und über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine Höhe von mindestens 2,30 m haben...“, dabei ist als Bezugsfläche auf die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses verwiesen.

Der Ansatz im Bebauungsplan entspricht somit gängiger Rechtsprechung. Außerdem wurde durch die Festsetzungen der Geschossigkeit und der Wandhöhe (diese unter „Festsetzungen durch Schemaschnitte“) die Höhenentwicklung begrenzt, Das Argument des Einwenders, dass „mit geschickter Berechnung“ die obersten Geschosse „nicht als eigenes Geschoss gewertet werden“ sollen ist zudem falsch, da die festgesetzte Geschossfläche sämtliche festgesetzte Flächen mit einbezieht.

zu 3. VERKEHR:

zu a) Parkplatzsituation Landratsamt / Krankenhaus Landshut-Achdorf

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht berührt und vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst wird. Betroffen sind die Wernstorferstraße und die von dieser abzweigenden Wohnstraßen. Die Problematik wird somit bei den weiteren Planungen für den Bereich „Am Steinlech“ eine zentrale Rolle spielen. Im Rahmen des angesprochenen Verkehrsgutachtens sind u.a. auch Optimierungsvorschläge für den unmittelbaren Bereich um diese beiden Einrichtungen herum formuliert worden, deren Umsetzung in diesem Zusammenhang dann zu prüfen sein wird.

zu b) Anbindung Hauptstraßen bzw. Gesamtkonzept

Die ermittelten Verkehrsstärken sind aktuell, auch entgegen dem subjektiven Empfinden, eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das kann man auch daran erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Speziell die Breslauer Straße ist hier als Vergleichsgröße geeignet, da von dieser aus Abflüsse nur in zwei Richtungen auf sehr stark frequentierte Straßenzüge (Konrad-Adenauer-Straße sowie Podewilsstraße über Marienburgerstraße) möglich sind.

Für die Anbindung des Felix-Meindl-Weges an die Veldener Straße ist bei tatsächlich dauerhaft überlasteten Ampelumläufen ggf. in Absprache mit dem Staatl. Bauamt als zuständige Behörde für diese Kreuzung eine Anpassung der Ampelschaltungszeiten möglich, die Vorrangstellung der B15 ist aber hier notwendig.

Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

zu c) Anliegerstraße Englbergweg

Nach BauGB §30ff ist eine gesicherte Erschließung eine notwendige Voraussetzung für die Zulässigkeit von Vorhaben. Zur Sicherung der Erschließung erhebt eine Kommune nach § 127 Abs. 1 BauGB Erschließungsbeiträge, die den Erschließungsaufwand der Kommune nicht ausschließlich zu Lasten der Allgemeinheit aus Steuermitteln finanziert sondern nach § 129 Abs. 1 BauGB den Wertzuwachs, den ein erschlossenes Grundstück durch das nun mögliche Baurecht erfährt, in Anrechnung stellt.

Erschließungsbeiträge können für Straßen nach § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB erhoben werden, nach § 128 Abs. 3 Nr. 2 BauGB nicht jedoch für die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sowie von Landstraßen I. und II. Ordnung, soweit die Fahrbahnen dieser Straßen keine größere Breite als ihre anschließenden freien Strecken erfordern. Eine solche liegt beim Englbergweg aber nicht vor.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Englbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Englbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt. Allein im Prognosefall wird die Verkehrsstärke am Englbergweg durch die allgemeine Verkehrszunahme auf 1.850 bis 2.000 Kfz am Tag anwachsen. Durch die Neubebauung ergibt sich laut Verkehrsgutachten auf dem südlichen Englbergweg eine zusätzliche Mehrbelastung von 230 Kfz pro Tag und auf dem nördlichen Englbergweg eine Mehrbelastung von 600 Kfz pro Tag.

zu d) fehlendes Fahrradnetz

Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

zu e) mangelhafte Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Das Planungsgebiet ist lt. aktuell gültigem Linienplan durch die Linie 7, 507, 530, 561 und 571 über die Haltestelle Pfarrfeldstraße an die Stadtbuslinien angeschlossen, wobei die 500er-Linien als Schüler- und Berufslinien jeweils nur einmal täglich verkehren. Die Linie 7 bedient die Pfarrfeldstraße in den Morgen- und Mittagsstunden halbstündlich, außerhalb dieser Zeiten stündlich. Das Verkehrsangebot der Stadtwerke ist nach den Kriterien der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit ausgelegt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

zu f) ungenügende Verkehrsuntersuchung

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden

noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten wurde somit sehr genau und detailliert durchgeführt.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolgangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

zu 4. SCHALL

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Schallgutachtens war das ausgearbeitete großräumige Verkehrsgutachten nicht vorgelegen, die Verkehrszahlen wurden aufgrund des zu diesem Zeitpunkt bereits vorhandenen kleinräumigen Zahlenmaterials für den Felix-

Meindl-Weg ermittelt, die die unmittelbaren plangebietsbezogenen Einflüsse widerspiegeln. Die Verkehrsprognosen für die Bereiche außerhalb des Bebauungsplangebietes spielen für die Bewertung des Schallschutzes innerhalb des Umgriffs und für die Formulierung von diesbezüglichen Festsetzungen keine Rolle.

Das Ergebnis des schalltechnischen Gutachtens, dass an vielen Stellen im Planungsgebiet die zulässigen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete überschritten werden, ist grundsätzlich nicht außergewöhnlich. Dies kommt an vielen Orten im Stadtgebiet vor. Bei Überschreitungen der zulässigen Immissionswerte sind verfahrensgemäß entsprechende drittschützende Festsetzungen zu treffen, die die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zum Ziel haben. Dies ist Bestandteil des Abwägungsprozesses.

Die getroffenen Festsetzungen sind durch gewisse Materialoptimierung mit üblichen Baumaterialien zu erreichen. Grundrissoptimierungen sind grundsätzlich eine übliche Maßnahme des passiven Schallschutzes und planerisches Handwerk. Nicht zu vergleichen sind die getroffenen diesbezüglichen Festsetzungen mit Maßnahmen, die an Hauptverkehrsstraßen getroffen werden müssen (z.B. an dem in der Stellungnahme genannten Mittleren Ring), wo die verkehrsbedingten Lärmbelastungen teilweise deutlich über 70dB(A) liegen, dem Wert, der im Immissionsschutz die Grenze zu gesundheitsgefährdenden Zuständen darstellt. Die höchsten Werte im Planungsgebiet beim Verkehrslärm liegen dagegen bei 60,1 dB(A) am Tag und 51,5 dB(A) in der Nacht (siehe Gutachten, Seite 16).

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Die Situation an der Einmündung des Carl-Wittmann-Weges ist nicht vom Plangebiet beeinflusst.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase ist die oben getroffene Aussage zu wiederholen: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu benennen.

zu 5. UMWELT

Die Stadt Landshut ist sich der besonderen Bedeutung des Belangs Naturschutz bewusst. Die den Belangen des Umweltschutzes zu Grunde liegenden Fachkonzepte wurden in den jeweils aktuellsten Fassungen mit aufgenommen. Die Datenlage ist hier häufig noch älter, z. B. Bodenschätzung von 1965. Bei den abiotischen Ressourcen, wie Geologie, Boden, sind aber keine Änderungen zu erwarten. Der Aktualitätsgrundsatz von 5 Jahren gilt insbesondere für den Bereich der faunistischen Erhebungen (Tierwelt), kann aber nicht auf alle Datengrundlagen im Umweltbereich übertragen werden. Das Landschaftsentwicklungskonzept Landshut (Planungsregion 13) ist ein landschaftsplanerisches Gesamtkonzept der Naturschutzverwaltung auf regionaler Ebene

und führt die überörtlichen Zielkonzepte der Landschaftspotenziale bzw. Schutzgüter und Nutzungen inkl. einer naturbezogenen Erholung zusammen zu einem sog. regionalen Landschaftsentwicklungskonzept. Hier gibt es keine Aktualisierung.

Die Stadt Landshut ist sich der besonderen Bedeutung des Belangs Naturschutz und Flächensparen bewusst und die Ziele und Zwecke des Grünzugs wurden in der Bauleitplanung explizit berücksichtigt. Die Stadt Landshut hält jedoch an der bisherigen Planung fest und stützt sich auf folgende Gesichtspunkte:

Im vorliegenden Fall wird der bisher als 80 m breiter Grünzug dargestellte Nord-Süd-Korridor im Südteil neu interpretiert und in Form von insgesamt vier „grünen Fingern“ zwischen den Wohnblöcken hindurch geführt und am Südrand mit einer spangenartigen Grünfläche mit Kinderspielplatz gefasst. Insgesamt werden 3.665m² der privaten Grünflächen mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für eine öffentliche Durchgängigkeit gewidmet.

Im Norden wird die öffentliche Grünfläche durch zwei einfriedbare Grünflächen (siehe Planzeichen 5.2 „öffentliche Grünfläche – extensive Wiese, Freispielflächen unzulässig“) an der geplanten Kindertagesstätte mit gesamt 348m² ergänzt (Teilflächen 111m² + 237m²).

Wesentlicher Aspekt ist hier ein vielschichtiges Grünkonzept mit einer Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung: Anbindung an die Pfarrfeldstraße im Süden und in den Talraum über den Kaspar-Brummer-Weg im Norden. Für die Funktionsfähigkeit ist hier neben der Wegebefestigung das Freistellen der Fußwegeverbindung, d.h. Zuschneiden und bei Bedarf Entfernen von Gehölzen, im Grünzug im Nordosten erforderlich.

Die Abweichung vom Landschaftsplan bzgl. einer zusammenhängenden Grünfläche zugunsten einer fingerartigen Grünvernetzung ist in der Sitzung des Bausenates vom 22.03.2019 beschlossen worden. Auch von Seiten des Klimaschutzes wurde in einer Stellungnahme die geplante fingerartige Durchgrünung gegenüber dem Erhalt eines einzelnen, breiteren Grünzuges definitiv bevorzugt, insbesondere im Hinblick auf das Potential zur Verschattung und Durchlüftung.

zu 6. DENKMALSCHUTZ

Die vom Bay. Landesamt für Denkmalpflege formulierte Textpassage bzgl. der einzuholenden denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 7.1 DSchG bei Bodeneingriffen im Geltungsbereich ist in den textlichen Hinweisen aufgenommen und damit gewürdigt worden. Die entsprechende Textpassage in der Begründung war noch nicht korrekt und ist entsprechend überarbeitet worden.

zu 7. GEOTECHNIK

Die geotechnischen Untersuchungen von 2019 haben die Bebaubarkeit des Geländes für die geplante Bebauung untersucht, nachdem bereits in einer Voruntersuchung von 2014 (die im Übrigen im ersten Verfahrensschritt ebenfalls ausgelegt ist) die grundsätzliche Bebaubarkeit des Geländes, unabhängig von der Art der Bebauung, untersucht worden war. Das Landesamt für Umwelt hat diese Ergebnisse geprüft und gewürdigt. Im nachgelagerten Verfahren (Genehmigung bzw. Freistellung) sowie im Rahmen der Bauausführung sind diese Ergebnisse zu beachten und durch Gutachten für die jeweiligen Einzelvorhaben zu ergänzen (Hauptuntersuchung nach DIN 4020).

Die geotechnischen Unterlagen zu anderen Gebieten sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Baugrunduntersuchungen für den Bereich Steinlech werden bei der Aufstellung dortiger Bauungspläne im Rahmen der diesbezüglichen Auslegungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

zu 8. FAZIT

Der Zuzug in die Stadt Landshut steht innerhalb der Möglichkeiten der Freizügigkeit jedem offen. Damit lastet auf der Stadt ein tatsächlicher Druck, der sich an den Preisen auf dem Wohnungsmarkt ablesen lässt.

Die Wahrnehmung des Einfügens in die Umgebung ist zum einen zwar verständlicher-weise subjektives Empfinden, die Analyse zeigt aber, dass der Geschosswohnungsbau am Felix-Meindl-Weg gerade in der unmittelbaren Umgebung bereits signifikant vorhanden ist. Die tatsächlichen Bedürfnisse von Familien sind die nach bezahlbarem und ausreichend großem Wohnraum, die in der aktuellen Marktsituation nicht mit Hilfe von Einfamilienhäusern erfüllt werden können. Zudem kann die Stadt maximal auf eigenen Grundstücken aktive Preispolitik betreiben und ist auch da an die Vorgabe der Wirtschaftlichkeit gebunden.

Die Belastungen, die bezüglich der Infrastruktur angesprochen wurden, sind, wie dargestellt, im Vergleich mit anderen Straßenzügen im Stadtgebiet, eher geringer.

Eine sorgfältige Abwägung wurde im Gegensatz zur Auffassung des Einwenders durchaus durchgeführt. Diese ist aber auch eine Frage der Gleichbehandlung im gesamtstädtischen Zusammenhang und darf nicht allein fixiert auf die nähere Umgebung durchgeführt werden.

Selbstverständlich stehen dem Einwender weiterhin im Rahmen der juristischen Möglichkeiten alle Wege offen.

6.

mit Schreiben vom 07.02.2020

Ich melde mich im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Hauseigentümerin und gebe hierzu meine Stellungnahme ab.

In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

1. Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig. Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.

2. Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

3. Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.

4. Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.

5. Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft bzw. gar nicht die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung.

6. Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Ver-

hältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] vom 06.02.2020, der ich mich ausdrücklich anschließe.

Außerdem möchte ich folgendes ausdrücklich berücksichtigt wissen:

In der Begründung des Bausenates vom 13.12.2019 zum Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ beginnt auf Seite 4, 5.1 Allgemein der Absatz mit: „Die 3-geschossigen Bauten entlang des Felix-Meindl-Weges...“.

Auf Seite 5, 5.3.2 Maß der baulichen Nutzung wird nochmals darauf hingewiesen, dass „die Planung nimmt die Höhenentwicklung sowie die bauliche Dichte in unmittelbarer Umgebung auf“. Im darauf folgenden Satz wird sogar explizit die Baukörpergröße im Planungsgebiet auf, „... maximal zwei- bis dreigeschossige Baukörper...“ begrenzt.

Tatsächlich werden nun Baukörper mit 4 Geschossen geplant, wobei die Penthouse Wohnungen nur die Hälfte der Geschossfläche haben. Daraus leitet das Baureferat eine

„... Baukörpergröße von 3 ½ Geschossen...“ ab. Ob dies einer rechtlichen Prüfung standhalten kann bleibt abzuwarten, es ignoriert auf jeden Fall den Beschluss des Bausenates, die wie oben zitiert das Maß der baulichen Nutzung auf maximal 3 Geschosse festsetzte.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

zu 1.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig) vorhanden. Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Zu 2.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Es lässt sich allerdings nicht be-

streiten, dass andere Stadtviertel günstiger an das Fahrradnetz angeschlossen sind, was sich aber auch auf die topographische Situation zurückführen lässt.

Im Planungsumgriff selbst ist eine gesonderte Ausweisung eines Fahrradweges nicht zielführend. Im Bereich des oberen Felix-Meindl-Weges ist aufgrund des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme die Gleichzeitigkeit von Kfz- und Fahrradverkehr eine von mündigen Bürgern zu erwartende Selbstverständlichkeit.

Anbindung an den ÖPNV

Das Planungsgebiet ist lt. aktuell gültigem Linienplan durch die Linie 7, 507, 530, 561 und 571 über die Haltestelle Pfarrfeldstraße an die Stadtbuslinien angeschlossen, wobei die 500er-Linien als Schüler- und Berufslinien jeweils nur einmal täglich verkehren. Die Linie 7 bedient die Pfarrfeldstraße in den Morgen- und Mittagsstunden halbstündlich, außerhalb dieser Zeiten stündlich. Das Verkehrsangebot der Stadtwerke ist nach den Kriterien der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit ausgelegt.

Derzeit wird ein neuer Nahverkehrsplan erstellt mit der Maßgabe, die Bustaktung um 30% zu erhöhen. In Folge dessen ist auch mit einer entsprechenden Erhöhung der Taktfrequenz bei der Linie 7 zu rechnen. Eine solche Taktverdichtung würde die Erhöhung der Einwohnerzahlen in Folge der gegenständlichen Bebauungsplanaufstellung sowie in Folge aller weiteren Baugebietsentwicklungen im Quartier mehr als auffangen.

Zu 3.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Zu 4.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stun-

den an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regel-mäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten wurde somit sehr genau und detailliert durchgeführt.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangssiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorfer Straße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Zu 5.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren

sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase ist die oben getroffene Aussage zu wiederholen: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Zu 6.

Grundsätzlich ist in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen auf der Fahrbahn ein sicherer Mischverkehr Kfz/Fahrrad möglich. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die beiden Stellungnahmen vom 06.02.2020, auf die verwiesen wurde, wurden unter Punkt 5 behandelt.

Zum Begriff des Vollgeschosses verweist Art. 83 Abs. 7 BayBO auf Art. 2 Abs. 5 der bis zum 31.12.2007 geltenden Fassung der BayBO:

„Vollgeschosse sind Geschosse, die vollständig über der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche liegen und über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine Höhe von mindestens 2,30 m haben...“, dabei ist als Bezugsfläche auf die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses verwiesen.

Der Ansatz im Bebauungsplan entspricht somit gängiger Rechtsprechung. Durch die Festsetzungen der Wandhöhe (diese unter „Festsetzungen durch Schemaschnitte“) wurde die Höhenentwicklung begrenzt. Die Ansichtshöhe vom Felix-Meindl-Weg bleibt aufgrund der baulichen Festsetzung gegenüber der Variante mit den sechs Geschosswohnungsbauten unverändert.

7.


mit Schreiben vom 07.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungs-

plan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

1. Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig. Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
2. Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
3. Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
4. Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
5. Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft bzw. gar nicht die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung.
6. Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] vom 06.02.2020, der ich mich ausdrücklich anschließen.

Außerdem möchte ich folgendes ausdrücklich berücksichtigt wissen:

In der Begründung des Bausenates vom 13.12.2019 zum Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ beginnt auf Seite 4, 5.1 Allgemein der Absatz mit: „Die 3-geschossigen Bauten entlang des Felix-Meindl-Weges...“.

Auf Seite 5, 5.3.2 Maß der baulichen Nutzung wird nochmals darauf hingewiesen, dass „die Planung nimmt die Höhenentwicklung sowie die bauliche Dichte in unmittelbarer Umgebung auf“. Im darauf folgenden Satz wird sogar explizit die Baukörpergröße im Planungsgebiet auf: „... maximal zwei- bis dreigeschossige Baukörper...“ begrenzt.

Tatsächlich werden nun Baukörper mit 4 Geschossen geplant, wobei die Penthouse Wohnungen nur die Hälfte der Geschossfläche haben. Daraus leitet das Baureferat eine

„... Baukörpergröße von 3 ½ Geschossen...“ ab. Ob dies einer rechtlichen Prüfung standhalten kann bleibt abzuwarten, es ignoriert auf jeden Fall den Beschluss des Bausenates, die wie oben zitiert das Maß der baulichen Nutzung auf maximal 3 Geschosse festsetzte.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

zu 1.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig) vorhanden. Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Zu 2.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Es lässt sich allerdings nicht bestreiten, dass andere Stadtviertel günstiger an das Fahrradnetz angeschlossen sind, was sich aber auch auf die topographische Situation zurückführen lässt.

Im Planungsumgriff selbst ist eine gesonderte Ausweisung eines Fahrradweges nicht zielführend. Im Bereich des oberen Felix-Meindl-Weges ist aufgrund des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme die Gleichzeitigkeit von Kfz- und Fahrradverkehr eine von mündigen Bürgern zu erwartende Selbstverständlichkeit.

Anbindung an den ÖPNV

Das Planungsgebiet ist lt. aktuell gültigem Linienplan durch die Linie 7, 507, 530, 561 und 571 über die Haltestelle Pfarrfeldstraße an die Stadtbuslinien angeschlossen, wobei die 500er-Linien als Schüler- und Berufslinien jeweils nur einmal täglich verkehren. Die Linie 7 bedient die Pfarrfeldstraße in den Morgen- und Mittagsstunden halbstündlich, außerhalb dieser Zeiten stündlich. Das Verkehrsangebot der Stadtwerke ist nach den Kriterien der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit ausgelegt.

Derzeit wird ein neuer Nahverkehrsplan erstellt mit der Maßgabe, die Bustaktung um 30% zu erhöhen. In Folge dessen ist auch mit einer entsprechenden Erhöhung der Taktfrequenz bei der Linie 7 zu rechnen. Eine solche Taktverdichtung würde die Erhöhung der Einwohnerzahlen in Folge der gegenständlichen Bebauungsaufstellung sowie in Folge aller weiteren Baugebietsentwicklungen im Quartier mehr als auffangen.

Zu 3.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit

für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Zu 4.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebietes detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosefall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten wurde somit sehr genau und detailliert durchgeführt.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Vedener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Zu 5.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase ist die oben getroffene Aussage zu wiederholen: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Zu 6.

Grundsätzlich ist in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen auf der Fahrbahn ein sicherer Mischverkehr Kfz/Fahrrad möglich. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer

Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorfer Straße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöpfergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die beiden Stellungnahmen vom 06.02.2020, auf die verwiesen wurde, wurden unter Punkt 5 behandelt.

Zum Begriff des Vollgeschosses verweist Art. 83 Abs. 7 BayBO auf Art. 2 Abs. 5 der bis zum 31.12.2007 geltenden Fassung der BayBO:

„Vollgeschosse sind Geschosse, die vollständig über der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche liegen und über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine Höhe von mindestens 2,30 m haben...“, dabei ist als Bezugsfläche auf die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses verwiesen.

Der Ansatz im Bebauungsplan entspricht somit gängiger Rechtsprechung. Durch die Festsetzungen der Wandhöhe (diese unter „Festsetzungen durch Schemaschnitte“) wurde die Höhenentwicklung begrenzt. Die Ansichtshöhe vom Felix-Meindl-Weg bleibt aufgrund der baulichen Festsetzung gegenüber der Variante mit den sechs Geschosswohnungsbauten unverändert.

8.

mit Schreiben vom 07.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft bzw. gar nicht die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung.

- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe.

Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen: -

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen

Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt

in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

9.


mit Schreiben vom 07.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und

das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Die Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden

den Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen

und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

10.


mit Schreiben vom 09.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Im Wesentlichen werden Straßenverkehrsschilder und Tempolimits ohne Rücksichtnahme auf die Anlieger missachtet.

Daher sollten mehr Verkehrskontrollen durchgeführt werden. Geschwindigkeitskontrollen dürfen nicht nur an einer Stelle stattfinden, sondern der Effizienz wegen auf dem ganzen Englbergweg durchgeführt werden.

Außerdem sollten Tempoanzeigen, elektronischer Art, wie in der Bachstr. montiert werden und zur Verlangsamung des Verkehrs Polder, wie beispielsweise am Carl Wittmann Weg verbaut werden.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des

gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige

Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebietes detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift

zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Die Forderung nach Verkehrskontrollen und baulicher Maßnahmen am Englbergweg kann nicht im Rahmen der Bauleitplanung behandelt werden. Dem Straßenverkehrsamt wurde die Anregung zu baulichen Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs mit der Bitte um Vorbereitung für den Verkehrssenat weitergegeben.

Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

11.


mit Schreiben vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschlieÙe. AuÙerdem ist noch folgendes zu beruicksichtigen:

Ich werde des Weiteren noch eine weitere Einwendung, wegen des Vorkaufsrechts und anderer Punkte einreichen.

Bitte bestaetigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Aeußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-

/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Die erwähnte weitere Einwendung wurde gesondert behandelt.

12.

mit Schreiben vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegen-

den Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden

den Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen

und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

13.


mit Schreiben vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-

geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnut-

zung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten

empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

14.

mit Schreiben vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in

zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu

können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosefall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrs-

lärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

15.

mit Schreiben vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Englbergweg ist Anliegerstraße!

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahren-

den Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basis-

version vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

16.

mit Benachrichtigung vom 10.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung ist irreführend, da ihr, gewollt oder ungewollt, keine gesamtheitliche Betrachtung der Auswirkungen unterliegt. Besonders die Konsequenzen, die sich in der Verkehrslage aus einer legitimen Nachverdichtung heraus ergeben, müssen gesamtheitlich betrachtet werden. Die Aktuelle Verkehrsführung und der derzeitige Straßenausbau wird im bisherigen Zustand nicht ausreichen, nach Durchführung aller geplanten Bauvorhaben, das entstehende Verkehrsaufkommen in geeigneter Weise auffangen zu können.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist. Architektonisch gibt es sehr viel attraktivere Möglichkeiten, ein Viertel intelligent zu durchmischen und Bauten geschickt in ein gewachsenes Viertel einzubetten. Auch Infrastrukturerweiterungen (z.B. Bäcker, Apotheke, Spielplatz...) für das Gebiet Hofberg/Achdorf, abseits der Adelmanstraße, wäre bei einer solch intensiven Nachverdichtung zu bedenken.

- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Verkehrsinfrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an bzw. überhaupt der Ausbau eines Fahrradnetzes fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach. Bei einer Nachverdichtung muss mit noch größeren Behinderungen zu Stoßzeiten am Zubringer Veldenerstraße gerechnet werden, da die Anwohner nach wie vor vornehmlich auf das PKW zurückgreifen werden. Auch hier ist das Hinzuziehen der parallel laufenden Bebauungspläne unabdinglich, um eine nachhaltige und langfristig sinnvolle Verkehrsführung zu finden.
- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt. Die Verkehrssituation muss für die gegebenen Einordnungen entweder so gestaltet werden, dass gegebene Rechte eingehalten werden, oder das Verkehrsnetz so umgewidmet werden, dass die Nutzung der Verkehrswege sinnvoll und rechens ist.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt. Ein Verkehrsgutachten ist erneut für das gesamte Baugebiet „Hofberg/Achdorf“ gesamtheitlich zu erstellen, unter Beachtung unabdingbarer statistischer Grundlagen.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht. Das Schallgutachten ist erneut zu erstellen.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein gesamthafes Verkehrskonzept mit ausreichend Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweisen wir noch auf die Stellungnahmen [REDACTED] und unterstützen deren Anmerkungen und Meinungen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Die Schaffung von Wohnraum ist eine der drängendsten kommunalpolitischen Aufgaben unserer Zeit. Insofern dient auch die Ausweisung der Neubaugebiete am Felix-Meindl-Weg und am Ende der Wernstorferstraße dem Allgemeinwohl. Damit einherge-

hen natürlich auch Zunahmen beim motorisierten Individualverkehr, die eine gewissen Lärm- und Kohlendioxidbelastung mit sich bringen. Dabei werden sowohl die verkehrliche Entwicklung als auch die Lärm- und Schadstoffbelastung im Rahmen der Aufstellung der notwendigen Bebauungspläne objektiv und neutral untersucht. Die Ergebnisse werden dann in die bauleitplanerische Abwägung eingestellt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben. Gemäß Aussage des Stadtjugendamtes ist die Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den Stadtteilen Achdorf und Berg nicht ausreichend. Für beide Stadtteile zusammen gibt es eine Versorgungslücke von 41 Plätzen für unter 3-jährige und 81 Plätzen für unter 6-jährige Kinder.

Die geplante Einrichtung am Felix-Meindl-Weg wird mit drei Gruppen diesen Bedarf noch nicht ausreichend decken können, ist aber ein wichtiger Baustein in der wohnortnahen Versorgung. Des Weiteren ist ein Spielplatz im Bereich der südlichen Grünfläche festgesetzt. Einkaufsmöglichkeiten sind nicht vorgesehen und in der vorhandenen topographischen Situation schwierig zu realisieren.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei

der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

17.

mit Schreiben vom 11.02.2020

Ich melde mich im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans-Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg – östl. August-Preißer-Weg“ als betroffener Anlieger.

Ich widerspreche dem Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg – östl. August-Preißer-Weg“ in der vorliegenden Fassung.

Durch das neue Baugebiet wird auch die Verkehrslage am Englbergweg (ich bin hier Anlieger) weiter verschlimmert.

Der Englbergweg gilt als Anliegerweg, und darf nicht als Durchgangs- oder Zubringerstraße missbraucht werden.

Die Anlieger des Englbergwegs haben sehr, sehr, viel Geld für die Erschließungskosten bezahlt, eben für „ihre“ Anliegerstraße („privates Interesse und privater Vorteil“). Die „Anlieger“-Straße wird und soll jetzt – durch das neue Baugebiet – immer mehr zur dringend benötigten Haupt- und Zubringerstraße umgestaltet werden.

Für dieses neue Bauareal ist keine durchdachte und sinnvolle Verkehrsplanung erkennbar.

Als billige und günstige „Notlösung“ sollen die nahen A n l i e g e r - Straßen zu Hauptstraßen umfunktioniert werden. (vor allem auch der Englbergweg)

Das geht so nicht.

Auch Sie selbst würden das sicher nicht in der geplanten Form akzeptieren.

Andere Anlieger des Englbergwegs und ich haben die Situation besprochen und überlegen uns, rechtliche und juristische Schritte einzuleiten – nachträglich gegen die von der Stadt Landshut geforderten und erhobenen Erschließungskosten für die als dann fälschlich deklarierte „Anliegerstraße“ – Englbergweg.

Durch die vorgesehene Planung wird die Anliegerstraße Englbergweg zur Haupt- und Zubringerstraße gewandelt und verändert, dient also überwiegend „allgemeinen und öffentlichen“ Interesse.

Daher sind dann Kosten und Aufwendungen, die von Anliegern („eine fast ausschließlich privat genutzten Straße“) gefordert werden, nicht mehr gerechtfertigt.

Als ich vor Jahren am Englbergweg ein Grundstück in eine kleinere Einheit parzellieren wollte, lehnte das Stadtplanungsamt ab, mit der Begründung, dass der Hofberg und Englbergweg ein Gebiet mit traditionell sehr großen Grundstücken und lockerer Bebauung ist, und kleine Grundstücke - dicht bebaut - hier nicht in diese Struktur der „großzügigen Gartenlandschaft Hofberg – Englberg“ passen.

„Der Hofberg und Englberg sind keine Wolfgangssiedlung“ wurde mir damals von den Verantwortlichen des Stadtplanungsamts gesagt.

Ich musste damals einsichtig sein – und war es auch.

Jetzt plant die Stadt Landshut in diesem Gebiet drei- und viergeschossige Häuser. Wie paßt das zusammen?

Das ist nicht mehr nachvollziehbar.

Privaten Eigentümern wird versagt und verweigert – was dann die Stadt sich selbst genehmigt und umsetzt, in ganz anderen Dimensionen.

Ich verweise auch auf die Eingaben und Stellungnahmen [REDACTED] denen ich mich anschließe.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Nach BauGB §30ff ist eine gesicherte Erschließung eine notwendige Voraussetzung für die Zulässigkeit von Vorhaben. Zur Sicherung der Erschließung erhebt eine Kommune nach § 127 Abs. 1 BauGB Erschließungsbeiträge, die den Erschließungsaufwand der Kommune nicht ausschließlich zu Lasten der Allgemeinheit aus Steuermitteln finanziert sondern nach § 129 Abs. 1 BauGB den Wertzuwachs, den ein erschlossenes Grundstück durch das nun mögliche Baurecht erfährt, in Anrechnung stellt.

Erschließungsbeiträge können für Straßen nach § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB erhoben werden, nach §128 Abs 3 Nr. 2 BauGB nicht jedoch für die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sowie von Landstraßen I. und II. Ordnung, soweit die Fahrbahnen dieser Straßen keine größere Breite als ihre anschließenden freien Strecken erfordern. Dies ist beim Englbergweg jedoch nicht der Fall.

Selbstverständlich stehen dem Einwender weiterhin im Rahmen der juristischen Möglichkeiten alle Wege offen.

Die Dichte im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes liegt mit einer GRZ von 0,24 und einer GFZ von 0,58 weit unter der nach BauNVO möglichen Obergrenze für allgemeine Wohngebiete WA von 0,4 (GRZ) und 1,2 (GFZ). Vor diesem Hintergrund kann die vorliegende Bebauung nicht als zu dicht bezeichnet werden. Vielmehr wurden die Baukörper zugunsten einer breiten Durchgrünung reduziert und die grünordnerischen Festsetzungen sorgen für einen großen Anteil an hochwertigen Grünflächen. Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

18.

mit Benachrichtigung vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger der Pfarrfeldstrasse, um Widerspruch einzulegen.

In der vorliegenden Fassung kann der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus unserer Sicht nicht aufgestellt werden.

1. Wohnraum unter der Berücksichtigung demografischer Anforderungen

Landshut befindet sich in der erfreulichen Position, dass es stetig Einwohnerzuwachs zu verzeichnen hat. Diese Tatsache stellt in der vorliegenden Bauleitplanung leider offensichtlich das Generalargument dar, um die bisher noch unbebauten Flächen aggressiv mit mehrgeschossigen Wohnblocks zuzupflastern. In den bisherigen Bürgerversammlungen wurde dies auch den Bürgern so erklärt: Nachverdichtung im großen Stil, um notwendigen Wohnraum zu schaffen! Nach unserer Meinung Nachverdichtung in profitmachender Quantität, statt in strategischer wohl überlegter Qualität.

Wir stimmen dem Bausenat der Stadt Landshut sogar mit seiner Aussage zu: Eine Bebauung mit ausschließlich Einfamilienhäusern in so zentraler Lage wie der Geltungsbereich ist nicht mehr zeitgemäß. Flächensparen und Innenentwicklung vor Außenentwicklung sind dabei zentrale Aspekte einer nachhaltigen Stadtplanung, die dem aktuellen und künftigen Einwohnerwachstum und dem dringenden Wohnraumbedarf Rechnung tragen. (Sitzungsniederschrift vom 13.12.2019, z.B. S. 42) Nehmen wir den Begriff „Wohnraumbedarf“ als Stichwort! Der Bedarf an Wohnraum - aber an welchem Wohnraum? An Wohnungen? Natürlich, Wohnungen werden immer benötigt. Aber ist diese Denkweise nicht ein wenig zu eindimensional? Was ist denn z.B. mit dem Bedarf an kleinen Reihenhäusern? Mit kleinem Garten, ähnlich wie sie in München zu finden sind. Wirbt Landshut nicht damit, eine familienfreundliche Stadt zu sein? Denn ist es nicht so, dass gerade auch junge Familien mit Kindern händeringend nach bezahlbarem Wohnraum mit Garten suchen? Die Familien, die vorher in einer Wohnung gewohnt haben und sich nun mit Kindern gerne den Traum vom eigenen Haus mit Garten verwirklichen wollen. Und wenn wir schon beim Thema Kinder sind: Ist es nicht auch so, dass gerade die Sprengelschule GS Berg jedes Jahr wieder zu kämpfen hat, dass sie eine ausreichende Schüleranzahl hat, um ihren Konrektor halten zu können? Ein eindeutiges Zeichen, dass es immer weniger Kinder in diesem Wohngebiet gibt. Hat die Stadt Landshut hier eigentlich ein demografisches Gutachten, das eine Aussage trifft, wo in der Stadt welcher Bedarf an Wohnraum ist? Oder anhand welcher Faktoren wird hier entschieden? Einstimmig wohlgermerkt. Im beschleunigten Verfahren. Und natürlich stellt sich hier auch zwingend die Frage, warum man ausgerechnet in einem Wohngebiet, dass zu 90% aus Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Reihenhäusern

besteht, auf einmal ausschließlich in der Nachverdichtung in diese Art der Bebauung übergehen will. Warum? Zumal in unmittelbarer Nähe schon einige mehrgeschossige Wohnbauten zu finden sind. Auch im Bebauungsplan Nr. 09-15/6 „Südlich Pfarrfeldstraße - westlich Englbergweg“ war das ursprüngliche Baukonzept auf Einfamilienhäuser ausgelegt. Einfamilienhäuser, die sich harmonisch ins Wohngebiet eingefügt hätten. Hat die Stadt hier nicht auch eine ästhetische Verantwortung dem Stadtbild gegenüber? Schließlich ist der Hofberg eines der schönsten Wohngebiete in Landshut. Hat man hier nicht auch den Anspruch das so beizubehalten?

2. Infrastruktur & Verkehr

Hier berufen wir uns auf das Schreiben vom von [REDACTED]. [REDACTED] hat hier alle wesentlichen Punkte aufgegriffen und wir stehen zu 100% dahinter. Einen Punkt möchten wir hier aber noch zusätzlich ansprechen. Die geplante Straßenführung im Bebauungsplan Nr. 09-15/6 „Südlich Pfarrfeldstraße - westlich Englbergweg“ Wichtig ist, dass es auf jeden Fall Durchgangsstraßen gibt. In jeder der 5 Varianten gibt es einen Durchbruch zum Englbergweg. Dieser Durchbruch wäre gerade für die Anwohner der Pfarrfeldstrasse enorm wichtig, da sonst der komplette, in diese Richtung strebende Verkehr aus dem neuen Wohngebiet durch unsere Straße geführt würde. Die dringende Bitte wäre hier, diese Straße sofort zu realisieren, um künftige Interessenkonflikte im Vorfeld zu vermeiden. Eine stimmige Straßenplanung ist hier dringend vonnöten und kann nicht einfach umgangen werden.

Fazit:

Wir hoffen sehr, dass die Stadt hier eine neue Beplanung sowohl von der Bebauung, als auch von der Verkehrsführung vornimmt und die Anwohner nicht weiterhin komplett übergeht. Wir alle sind berufstätig und haben viel um die Ohren, aber die Zeit sich hierfür einzusetzen werden wir uns auf jeden Fall nehmen.

Im Namen der Anwohner der Pfarrfeldstrasse.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

zu 1. Wohnraum unter der Berücksichtigung demografischer Anforderungen

Für die Bebauung am Felix-Meindl-Weg ist nach derzeitigem Stand überwiegend Geschosswohnungsbau vorgesehen. Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Baustruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben. Die Baustruktur fügt sich daher in Körnung, Höhenentwicklung und Dichte gut in die Umgebung ein.

Die Dichte im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes liegt mit einer GRZ von 0,24 und einer GFZ von 0,58 weit unter der nach BauNVO möglichen Obergrenze für allgemeine Wohngebiete WA von 0,4 (GRZ) und 1,2 (GFZ). Vor diesem Hintergrund kann die vorliegende Bebauung nicht als zu dicht bezeichnet werden. Vielmehr wurden die Baukörper zugunsten einer breiten Durchgrünung reduziert und die grünordnerischen Festsetzungen sorgen für einen großen Anteil an hochwertigen Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Das Angebot an verschiedenen Wohnformen, gerade für Familien, ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes durchaus vielfältig. Neben der festgesetzten Quote von 20 % für geförderte Wohnungen gibt es noch Reihenhäuser sowie kleinteiligen Wohnungsbau mit 2 Geschossen im Westen des Planungsgebietes.

Der große Abstand der mehrgeschossigen Baukörper zueinander ermöglicht eine großzügige Durchgrünung mit öffentlich zugänglichen Grünflächen und einem Spiel-

platz sowie privaten, den Erdgeschoss-Wohnungen zugeordneten Gärten. Die großzügige Fläche für die Kindertagesstätte ergänzt das Angebot für Familien mit Kindern zusätzlich.

Über die Bauleitplanung und begleitende vertragliche Regelungen wird zudem dafür gesorgt, dass entsprechend der „Richtlinie zur Bereitstellung von Flächen für den Sozialen Wohnungsbau - Neufassung 2017“ 20% der realisierten Wohnflächen im Geschosswohnungsbau zum geförderten Wohnungsbau zählen und somit für Personen und Familien mit kleinem und mittlerem Einkommen zur Verfügung stehen. Im geplanten Neubaugebiet und im Quartier insgesamt wäre somit eine ausreichende soziale Durchmischung gewährleistet. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass aufgrund der derzeitigen Bodenpreise bezahlbarer Wohnraum für viele Familien nicht mehr durch Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser geschaffen werden kann, da sich in Städten wie Landshut solche Bauformen nur noch ein kleiner Teil der Bevölkerung leisten kann. Insofern hat die vorliegende Planung den Wohnraumbedarf von Familien durchaus im Blick.

Gemäß Aussage des Stadtjugendamtes ist die Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den Stadtteilen Achdorf und Berg nicht ausreichend. Bezüglich der Schülerzahlen ist anzumerken, dass im Nachgang des Schulentwicklungsplanes von 2017 eine Sprengelneuordnung unter Berücksichtigung des Neubaus von zwei Grundschulen stattgefunden hat, die mit Fertigstellung der beiden Schulen wirksam wird. Der Bedarf an Grundschulplätzen, die aus dem vorliegenden Baugebiet und auch aus der angedachten Bebauung im Bereich Steinlech erwachsen können, wurde bei der Sprengelneuordnung mit eingerechnet, so dass die Grundschule Berg als künftige Sprengelschule für das vorliegende Baugebiet über ausreichend Kapazitäten verfügen wird.

zu 2. Infrastruktur & Verkehr

Die Situation im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 09-15/6 „Südlich Pfarrfeldstraße - westlich Englbergweg“ ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die ermittelten Verkehrsstärken sind aktuell, auch entgegen dem subjektiven Empfinden, eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße liegen im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete (auch im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 09-15/6) noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet wie z.B. der Goethestraße in der Wangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Weißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären.

19.


mit Benachrichtigung vom 11.02.2020

Hiermit erhebe ich gegen das Bauvorhaben Einspruch.

Durch das Bauvorhaben würde das Verkehrsaufkommen unzumutbar im Bereich Felix-Meindl-Weg- Wernstorferstr. verschlimmert werden. Bereits jetzt ist das Verkehrsaufkommen sehr stark, verbunden mit werktäglichem Stau. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es erforderlich ist, dass ein Krankenwagen vom und zum Einsatzort ohne Zeitverzögerung zu gelangen hat, da es hierbei um Leben und Tod geht. Besonders hervorzuheben ist der Schutz der Kinder betreffend dem Montessori Kindergarten. Zusätzliches Verkehrsaufkommen würde zu einer erheblichen Gefahrensituation für die Kinder führen. Ferner verweise ich auf die zahlreichen Radfahrer, welche durch zusätzliches

Verkehrsaufkommen ebenfalls erheblichen Gefahren ausgesetzt werden würden. Der Schutz für Leib und Leben steht dem Bauvorhaben entgegen, da zusätzliches Verkehrsaufkommen an den Zu- und Abfahrtsstraßen diesen Schutz gefährdet.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die ermittelten Verkehrsstärken sind aktuell, auch entgegen dem subjektiven Empfinden, eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das kann man auch daran erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Speziell die Breslauer Straße ist hier als Vergleichsgröße geeignet, da von dieser aus Abflüsse nur in zwei Richtungen auf sehr stark frequentierte Straßenzüge (Konrad-Adenauer-Straße sowie Podewilsstraße über Marienburgerstraße) möglich sind. Auch in diesen Straßen sind zu den üblichen Zeiten viele Kinder und Fahrradfahrer unterwegs. Es ist ein Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und gegebenenfalls der Verkehrsüberwachung bzw. der Polizei, dass die Regeln der Straßenverkehrsordnung eingehalten werden und die Sicherheit auf den Straßen gewährleistet ist.

Störungsfreie Erreichbarkeit des Krankenhauses durch Notarzteinsätze ist selbstverständlich dringend notwendig. Diese versorgungstechnische Grundbedingung ist bislang nicht von Seiten des Krankenhauses problematisiert worden.

Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates könnte an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdofer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier könnte auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung zusätzlich auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

20.

mit Benachrichtigung vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg- östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden.

Der Stadtteil Achdorf ist ein sukzessiv gewachsenes Stadtviertel. Leider wurde es in der Vergangenheit versäumt, eine sinnvolle Infrastruktur herzustellen. Der Stadtteil Achdorf wird hauptsächlich durch den Felix-Meindl und die Wernstorferstr. sowie den Englbergweg als Anwohnerstraße erschlossen. Die Straße Am Schopperfeld kann durch den Ausbaugrad (ohne Gehsteige, einspurig) und die geographischen Gegebenheiten (extreme Steigung) vernachlässigt werden. Bereits jetzt bestehen zu den Stoßzeiten vor allem im Felix - Meindl- Weg (Einmündung Veldener Straße) wie auch in der Wernstorferstraße (Einmündung Neue Bergstraße) erhebliche Verkehrsbelastungen. Diese entstehen durch Rückstau in die Bundesstraßen, durch die fast alleinige Erschließungsfunktion, durch die Zubringerfunktion zum Achdorfer Krankenhaus und Landratsamt und durch „Schleichverkehrs“ um die Kreuzung der Veldener Straße / Neue Bergstraße zu umgehen.

In Bezug auf die Infrastruktur darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss vielmehr in Kontext zum Bebauungsplan Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) sowie dem neuem geplanten Baugebiet am Steinlech betrachtet werden. Weiterhin ist es notwendig, die übrigen noch unbebauten Grundstücke im Stadtteil Achdorf miteinzubeziehen. Hierbei ist es zwingend erforderlich, nicht nur die Grundstücke mit Baurecht, sondern auch noch zu bebauende landwirtschaftliche Flächen, wie z.B. die Grassl-Wiese miteinzubeziehen (Auch das jetzige Baugebiet war bis jetzt eine landwirtschaftliche Fläche!).

Für den genannten Bebauungsplan wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Dieses Verkehrsgutachten weist erhebliche Mängel auf wie z.B:

- Keine Einbeziehung aller noch zur Bebauung möglichen Flächen wie z.B. Grasslwiese sowie unterer Teil des Steinlechs, welcher sich noch im Besitz der Kirche befindet.
- Die Annahme der Einfamilien-/Reihen- und Doppelhausbebauung bei noch unbebauten Grundstücken ist nicht korrekt. Auf den oben genannten Flächen ist sehr wohl ein großflächiger Geschosswohnungsbau möglich.
- Keine aktuellen Daten der Verkehrszählung beim Knotenpunkt Neue Bergstraße/Wernstorferstr.

Hier wurden alte Daten hochgerechnet.

- Keine repräsentativen Zählungen bei den anderen Knotenpunkten, da diese nur an einem Tag bei 23 Grad am ersten Schultag stattfand.
- Keine Beachtung des Ausbaus des Achdorfer Krankenhaus mit einem dritten Bettenturm.
- Missachtung wissenschaftlicher Vorgehensweise durch mangelhafte Quellenangaben und nicht näher ausgeführte Erfahrungswerte. Legendenangaben stark lückenhaft.
- Mangelnde Definition von Wohn- und Sammelstraßen. Wie muss z.B. eine Sammelstraße ausgebaut sein, damit Sie die Funktion einer Sammelstraße erfüllen kann?

Der Felix-Meindl Weg wie auch die Wernstorferstr. wurden als Wohnstraßen konzipiert, werden jedoch im Verkehrsgutachten als Sammelstraßen ausgewiesen. (In der Wernstorferstr. sind in Teilgebieten nicht einmal Gehsteige vorhanden!) Eine Wohnstraße ist leistungsfähig, wenn diese nicht mit mehr als 400 Fahrzeuge/Stunde befahren wird. Eine Sammelstraße ist noch leistungsfähig, wenn nicht mehr als 800 Fahrzeuge/Stunde diese befahren. Ist es zulässig, eine Wohnstraße einfach in eine Sammelstraße umzuwandeln und damit die Leistungsfähigkeit nach oben zu setzen? Wer kompensiert die Anwohner dieser Straßen für die hohe Verkehrsbelastung, welche jetzt noch höher werden sollen? Wie sehen hier die jetzigen und zukünftigen Schallemissionen, Emissionen und Gesundheitsgefährdungen aus?

Was fordern wir als Anwohner der Wernstorferstraße?

Wir fordern für das Stadtgebiet Achdorf ein Gesamtverkehrskonzept. Wir sind nicht gegen eine grundsätzliche Bebauung der Gebiete. Es ist aber dringend notwendig, dass die Infrastruktur mit der Bebauung ebenfalls wächst und weitere Straßen gebaut werden um das Siedlungsgebiet zu erschließen. Falls dies nicht möglich ist, so darf die Bebauung nicht in der geplanten Größenordnung erfolgen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die ermittelten Verkehrsstärken sind aktuell, auch entgegen dem subjektiven Empfinden, eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das kann man auch daran erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Speziell die Breslauer Straße ist hier als Vergleichsgröße geeignet, da von dieser aus Abflüsse nur in zwei Richtungen auf sehr stark frequentierte Straßenzüge (Konrad-Adenauer-Straße sowie Podewilsstraße über Marienburgerstraße) möglich sind.

Für die Anbindung des Felix-Meindl-Weges an die Veldener Straße ist bei tatsächlich dauerhaft überlasteten Ampelumläufen ggf. in Absprache mit dem Staatl. Bauamt als zuständige Behörde für diese Kreuzung eine Anpassung der Ampelschaltungszeiten möglich, der Vorrang der B15 ist aber hier notwendig.

Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB ist von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („so weit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig. Eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet ist im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig und kann daher nicht berücksichtigt werden. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den

Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Bezüglich der ermittelten Verkehrsstärken ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorfer Straße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit

von maximal 15 km/h festgestellt. Allein im Prognosefall wird die Verkehrsstärke am Engelbergweg durch die allgemeine Verkehrszunahme auf 1.850 bis 2.000 Kfz am Tag anwachsen. Durch die Neubebauung ergibt sich laut Verkehrsgutachten auf dem südlichen Engelbergweg eine zusätzliche Mehrbelastung von 230 Kfz pro Tag und auf dem nördlichen Engelbergweg eine Mehrbelastung von 600 Kfz pro Tag.

Zur Entlastung der an das Landratsamt und das Krankenhaus Achdorf angrenzenden Straßen wurde 2015 ein Parkraumkonzept erstellt und die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum eingeführt, um Dauerparken durch Mitarbeiter zu unterbinden. Grundsätzlich hat sich die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus nach Einführung des Parkraumkonzeptes und durch die Maßnahmen des Landratsamtes doch entspannt. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung bestätigt. Das Landratsamt hat mit der Tiefgarage Parkraum geschaffen. Das Parken beim Landratsamt wird durch eine klare Einteilung in Besucher- und Mitarbeiterparken geregelt. Um die Besucher des Landratsamtes besser auf die freien Kapazitäten im neuen Parkhaus aufmerksam zu machen, hat das Landratsamt an zwei Standorten am Achdorfer Weg LCD-Anzeigen errichtet, die die aktuell freien Stellplätze anzeigen. Auch die Stadt Landshut hat durch angepasste Regelungen (z.B. Änderung der Bewirtschaftungszeiten, verstärkte Kontrollen durch die Verkehrsüberwachung) auf bestehende oder neue Probleme reagiert. Um die Lage im Bereich der Wernstorfer Straße zu verbessern wurde erst kürzlich nach einer Ortsbesichtigung beschlossen, die Kurzparkzone zu verkleinern, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme wird in den nächsten Wochen mit der Änderung der Beschilderung umgesetzt werden. Grundsätzlich ist die Parkraumsituation um das Landratsamt und das Krankenhaus aufmerksam zu beobachten. Dort wo ein massives Ausweichen von Parken durch Besucher und Mitarbeiter des Landratsamtes und des Krankenhauses stattfindet, ist die bestehende Parkraumbewirtschaftung auszuweiten, ggf. mit finanzieller Bewirtschaftung (Parkscheinautomaten).

Grundsätzlich wird im Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen“ bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates könnte an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier könnte auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung zusätzlich auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes bedarf einer politischen Entscheidung; ein Stadtratsantrag auf Erstellung eines gebietsbezogenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Quartier, der den Bereich Verkehr mit betrachten würde, wurde

in der Sitzung des Bausenates am 06.03.2020 wie folgt behandelt: „Im Zuge der weiteren Planungsüberlegungen für den Bereich zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße wird insbesondere die verkehrliche Problematik und die Parkraumbewirtschaftung zeitnah überprüft und mit den Bürgern erörtert.“ Dies betrifft aber nicht mehr den vorliegenden Bebauungsplan, sondern die weiteren Planungsüberlegungen im Quartier.

21.

mit Schreiben vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Ver-

kehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

22.

mit Schreiben vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhält-

nisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Einmündung Bründlweg – Weickmannshöhe:

Besonders im morgendlichen Berufsverkehr stauen sich teilweise die Autos von der Einmündung bis fast zur Bushaltestelle „Bründlweg“. Eine Wartezeit von 1 ½ - 2 Minuten wurde häufig von mir registriert, längere Wartezeiten kommen durchaus auch vor. Dies ist meines Erachtens auf den Durchgangsverkehr zurückzuführen, der widerrechtlich auf dieser Anliegerstraße stattfindet.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der

gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen

und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Der Bereich Einmündung Bründlweg – Weickmannshöhe liegt weit außerhalb des Geltungsbereichs. Im Übrigen ist eine Wartezeit von 90 – 120 Sekunden im Bereich von normalen Ampelschaltungen üblich und daher in Spitzenzeiten durchaus vertretbar.

23.

mit Schreiben vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den

Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

24.

mit Schreiben vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten soll zeigen, dass die bestehende Infrastruktur den Verkehrszuwachs verträgt, der durch die aktuellen und zukünftig möglichen Neubaupläne entsteht.

Die Zufahrtsstraßen werden als „leistungsfähig“ eingestuft. Dieses Verkehrsgutachten weist aber erhebliche Mängel auf:

Das Gutachten legt den Fokus auf fünf Verkehrsknotenpunkte. Es wurde jedoch für einen der Hauptknotenpunkte, nämlich die Einmündung der Wernstorferstraße in die Neue Bergstraße, keine neue Verkehrszählung durchgeführt. Das Gutachten verwendet an dieser Stelle mit alte Zahlen.

Die Zufahrtsstraßen Wernstorferstraße sowie Felix Meindl Weg wurden als Wohnraumstraßen gebaut, werden heute jedoch als Sammelstraßen eingestuft. Eine Wohnstraße gilt als leistungsfähig, wenn nicht mehr als 400 Fahrzeuge pro Stunde diese befahren. Eine Sammelstraße lässt dagegen bis zu 800 Fahrten / Stunde zu. Die Nachverdichtung orientiert sich an diesen Grenzwerten. Ob beide Straßen dieses Volumen verkraften werden, ist bei den gegebenen Verhältnissen fragwürdig. Zudem ist zu bedenken, dass sie in viel befahrene Bundesstraßen münden: die Wernstorferstraße in die B299 (Neue Bergstraße), der Felix Meindl Weg in die B15 (Veldener Straße).

Die Kreuzungssituation ist an diesen Stellen komplex durch vielfältige Abbiegemöglichkeiten, die Steigung oder Hausausfahrten. Rückstaus einerseits, hohe Geschwindigkeit andererseits sowie Unübersichtlichkeit bergen große Gefahren für Fußgänger und Radfahrer.

Das Gutachten gibt an, weitere mögliche Nachverdichtungen durch Reihen- und Doppelhäuser in die Berechnung einbezogen zu haben. Die großflächige Erweiterung (gesamte Freifläche) des Baugebiets Am Steinlech sowie die sog. Grassl-Wiese am Weingartenweg finden sich jedoch nicht in der Erhebung, da sie derzeit als landwirtschaftlicher Grund gelten, der aber ohne Probleme in Bauland umgewandelt werden kann. Dort könnten durch Geschosswohnbau weitere Hunderte von Wohneinheiten hinzukommen, die in der Verkehrsprognose überhaupt nicht berücksichtigt werden. Ebenso fehlen Berechnungen bezüglich des Ausbaus des dritten Bettenturms des Achdorfer Krankenhauses.

Die Nachverdichtung im gesamten Siedlungsgebiet wird ein schleichender, aber stetiger Prozess in den nächsten 20 Jahren sein, der bis zu 1000 Wohneinheiten umfassen könnte. Deshalb fordern wir eine umsichtige und zukunftsorientierte Gesamtplanung, die verkehrstechnische, städtebauliche und ökologische Aspekte berücksichtigt und miteinander verbindet!

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie öst-

lich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Wei-

terhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Wie bereits oben dargestellt, ist das Verkehrsgutachten nicht mangelbehaftet. Die Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten wurden sehr genau und detailliert durchgeführt.

Die Situation an den Bundesstraßen ist aufgrund der Zuständigkeit und der Baulast nicht von der Stadt Landshut zu lösen, sondern bedarf der Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt, das entsprechend der geltenden Rechtslage zum Verkehrsfluss an Bundesstraßen agiert.

25.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die

städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete

am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebietes detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass

entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

26.

mit Schreiben 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme
[REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgen-
des zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der

Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf

den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

27.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.

- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergege-

ben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle be-

rechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

28.


mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung

anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.

- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.

- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.

- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.

- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.

- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplan-

ten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

29.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für

das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Ver-

kehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrs-

lärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

30.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Da der sogenannte „Parkdruck“ in der Wernstorferstraße sehr hoch ist, kann man von einer normalen Straße nicht sprechen. Es steht nur eine Fahrbahn zur Verfügung, ausweichen kann man nur bei den Stichstraßen. Die Ausfahrt von der Garageneinfahrt ist nur erschwert möglich, da gegenüber dieser Einfahrt immer PKW's stehen. Viele Autofahrer müssen zurücksetzen, andere Autofahrer fahren bei Gegenverkehr einfach auf den Bürgersteig. Während der Bauzeit dürfte der Verkehr in der Wernstorferstraße auch noch zunehmen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz-am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst

wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Defizite in der Parkplatzsituation der Wernstorferstraße und den von dieser abzweigenden Wohnstraßen wurden erkannt. Die Problematik betrifft allerdings nicht den Geltungsbereich des Planungsgebietes, wird aber bei den Planungen für den Bereich „Am Steinlech“ entsprechend gewürdigt.

Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden. Allerdings ist bei der Bauausführung von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu nennen.

31.


mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungs-

plan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Alte Infrastrukturfehler können nicht auf dem Rücken der Bewohner, junge Familien und Senioren, abgelegt werden. Es kann nicht sein, daß es keine Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrs in einer Anwohnerstraße gibt. Sondern einfach noch mehr Verkehr „geplant“ aufkommt. (ohne Verbesserung der Buslinien, Abfahrtszeiten)

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und

die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Bau-

gebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Die ermittelten Verkehrsstärken sind, wie oben dargestellt, aktuell, auch entgegen dem subjektiven Empfinden, eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Bezüglich der Anregung zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot wird, wie auch oben ausgeführt, auf die Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans verwiesen.

32.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschlieÙe. AuÙerdem ist noch folgendes zu beruicksichtigen:

Bitte bestaetigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Als Bewohner [REDACTED] sind wir direkt von dem Bebauungsplan betroffen, da wir noerdlich an die geplante Flaechе für eine Kinderbetreuungseinrichtung und die Grünflächen angrenzen.

Zur überarbeiteten Planung moechten wir noch folgende Punkte anmerken:

1. Planungen Kinderbetreuungseinrichtung

Selbst im überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplanes ist nur das Baufenster, Geschosszahl, Geschossfläche und Dachneigung für die Kinderbetreuungseinrichtung angegeben, aber immer noch keine konkrete Lage- und Detailplanung für das Gebäude selbst wie im uebrigen Bebauungsplan. Da es sich um einen sehr steilen Nordhang handelt und das Baufenster immer noch nur einen geringen Abstand zu unserem Grundstück vorgibt, waere bei einer Bebauung im noerdlichen Teil des Grundstücks angrenzend an unseren Garten eine sehr massive Verschattung unseres Gartens - insbesondere im Winter - die Folge. Eine direkt an unseren Garten angrenzende Bebauung, die aufgrund der Hangsituation aus unserer Perspektive dann entsprechend hoch ausfaellt, stellt für uns eine erhebliche Beeintraehtigung dar.

Bei der Informationsveranstaltung am 21.01.2020 wurde bekannt gegeben, dass für die Kinderbetreuungseinrichtung 2 Kindergartengruppen und eine Krippengruppe geplant ist. Bei 3 Gruppen ist kein großes Gebäude und auch kein großer Außenbereich bzw. Spielplatz erforderlich. Das Baufenster ist voellig ueberdimensioniert für den geplanten kleinen Kindergarten und nach wie vor viel zu nah an der bestehenden Bebauung.

Deshalb bitten wir die Größe des Baufensters nochmals zu prüfen und es deutlich weiter Richtung Straße (Felix-Meindl-Weg) nach oben zu verschieben.

2. Infrastruktur und Parkplaetze

Im Gebiet des Bebauungsplanes wird schon jetzt entlang des Felix-Meindl-Weges bei den Grüngutcontainern etc. geparkt. Auch im überarbeiteten Plan finden sich nicht mehr zusätzliche öffentliche Parkplaetze für die zukuenftigen neuen Bewohner und vor allem für ihre Besucher. Damit wird der bereits im unteren Bereich des Felix-Meindl-Weges bestehende Parkdruck auch in diesem Bereich entstehen.

Dazu kommt noch der Parkdruck durch die Kinderbetreuungseinrichtung.

Die Eltern begleiten ihre kleinen Kinder immer in den Kindergarten hinein, was wesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als z.B. das bloesse Abliefern an der Schule.

Deshalb benoetigen die Eltern hierzu auch viel mehr Parkplaetze, da das Hinbringen und auch das Abholen schon mal 10 bis 15 Minuten dauern kann.

Speziell für die Kinderbetreuungseinrichtung sollten deshalb aus diesen Gruenden auch entsprechend Parkplaetze für den Hol- und Bringverkehr der Eltern eingeplant werden.

Nachdem Parkplaetze nicht ausreichend vorhanden sind, befuerchten wir, dass dann auch im Kaspar-Brummer-Weg geparkt wird. Dafuer ist der Kaspar-Brummer-Weg aber nicht ausgelegt. Wir wollen schliesslich noch aus unseren Garagen rauskommen

3. Fußweg zum Felix-Meindl-Weg

Den geplanten Fußweg vorn Kaspar-Brummer-Weg zum Felix-Meindl-Weg sehen wir aufgrund der zu erwartenden Parkplatzsituation sehr kritisch. Wie bereits oben ausgeführt, wird durch die massive Bebauung mit Wohnungen und durch die Kinderbetreuungseinrichtung ein starker Parkdruck auch in diesem Bereich des Felix-Meindl-Weges entstehen. Wir befuerchten, dass dann auch im Kaspar-Brummer-Weg veraerkraeft geparkt wird, um ueber den Fußweg zum Kindergarten oder auch zur Wohnung zu kommen.

Deshalb lehnen wir den Fußweg ab. Als mögliche Abkürzung zum Grüngutcontainer ist er zudem nicht geeignet, da im oberen Bereich der Bau von Treppen erforderlich ist. Im Übrigen befindet sich wenige Meter weiter am Achdorfer Feld bereits ein Fußweg zum Felix-Meindl-Weg.

4. Verkehrssituation, Zufahrt und Parkdruck

Entlang des Felix-Meindl-Weges herrscht zu Stoßzeiten bereits jetzt ein Verkehrschaos durch parkende PKW und auch punktuell durch den Hol- und Bringverkehr am Montessori-Kindergarten. Durch die geplante massiver Bebauung und den Zuzug von möglicherweise bis zu 300 Personen wird sich die Situation insbesondere im unteren Bereich des Felix-Meindl-Weges erheblich verschärfen. Die Veldener Straße ist zu Stoßzeiten jetzt schon stark überlastet und der Verkehr kann häufig nicht mehr aus dem Quartier abfließen.

Bevor weitere Bebauung genehmigt wird, sollten an einer Entlastung der Veldener Straße, einer Lösung der Parkmisere und der weiteren bestehenden Infrastrukturproblemen (z.B. Radwege, Zufahrt Baugebiet am Steinlech) gearbeitet werden.

Nachdem die derzeit geplante Bebauung unsere Wohnsituation deutlich verschlechtern wird, wünschen wir uns, dass die oben genannten Punkte bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Wir haben grundsätzlich nichts gegen die Bebauung und die Kinderbetreuungseinrichtung, aber es sollte für alle verträglich sein.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zum ersten Schreiben vom 12.02.2020:

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben. Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates

kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen

basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

zum zweiten Schreiben vom 12.02.2020:

Zu 1.:

Das Baufenster wurde gegenüber dem Planungsstand zur vorherigen Auslegung von den benachbarten Grundstücken abgerückt und beinhaltet eine Flächenbeschränkung durch die Festsetzung der maximalen Grund- und Geschossfläche. Die maximal zulässige Grundfläche der Bebauung ist deutlich kleiner als das Baufenster, da das Baufenster zusätzlich mögliche befestigte Bereiche beinhaltet: die Stellplätze sowie den Containerstandort. Die maximale Bauhöhe ist in den Festsetzungen durch Schemaschnitt fixiert, die gesetzlichen Abstandsflächen werden in voller Höhe eingehalten. Eine unzumutbare Beeinträchtigung liegt daher nicht vor.

Zu 2.:

Im Geltungsbereich gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Landshut. Für alle im Geltungsbereich zu errichtenden Gebäude müssen die festgesetzten Stellplätze inklusive der Besucherstellplätze nachgewiesen werden. Das gilt auch für die Kindertagesstätte und alle Wohngebäude. Dazu sind neben den Tiefgaragen auch offene Stellplätze im Planungsgebiet vorgesehen. Ausreichend Stellplätze sind somit vorhanden.

Zu 3.:

Es handelt sich bei dem Fußweg vom Kaspar-Brummer-Weg zum Felix-Meindl-Weg um das langfristig angedachte Ziel bei der Siedlungsentwicklung der Stadt Landshut, eine Grünverbindung mit drin verlaufendem Weg zu realisieren. Wie bereits auf dem Flächennutzungsplan von 2006 ersichtlich, ist im Bereich Achdorf/Berg eine durchgängige, in Nord-Süd-Richtung vom Salzdorfer Tal bis zur Neuen Bergstraße verlaufende Grünverbindung dargestellt. Wesentlich für die Wirksamkeit dieser Grünvernetzung ist zum einen eine nicht durch Einzäunungen gehinderte Bewegungsmöglichkeit der Flora und Fauna und damit ein Austausch weit von Süden in die Stadt hinein und andererseits eine fußläufige Durchwegung der Grünverbindung mit dem Ziel, diese für die Allgemeinheit – auch zu Erholungszwecken - erlebbar zu machen und zusätzlich eine fußläufige Verbindung zum landschaftlich hochwertigen Bereich im Salzdorfer Tal zu schaffen. Südlich der Pfarrfeldstraße ist diese Grünverbindung durch die Bebauungspläne Nr. 09-15/2a und Nr. 09-15/6a bereits planungsrechtlich gesichert, nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ist diese Sicherung durch die Bebauungspläne Nrn. 08-69/1, 09-68 Deckblatt Nr. 6 und 09-69/2 erfolgt. Der vorliegende Bebauungsplan ist das Bindeglied zwischen der nördlich und südlich bereits vorhandenen Sicherung. An der Planung wird daher unverändert festgehalten. Hierbei ist nochmal festzuhalten, dass die angedachte Wegeverbindung als städtebauliches Entwicklungsziel (Absichtserklärung) einer durchgehenden Wegeverbindung in Zusammenhang mit den umgebenden Bauleitplanungen besteht und nun umgesetzt werden soll.

Zu 4.:

Zur Entlastung der an das Landratsamt und das Krankenhaus Achdorf angrenzenden Straßen wurde 2015 ein Parkraumkonzept erstellt und die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum eingeführt, um Dauerparken durch Mitarbeiter zu unterbinden. Grundsätzlich hat sich die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus nach Einführung des Parkraumkonzeptes und durch die Maßnahmen des Landratsamtes doch entspannt. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung bestätigt. Das Landratsamt hat mit der Tiefgarage Parkraum geschaffen. Das Parken beim Landratsamt wird durch eine klare Einteilung in Besucher- und Mitarbeiterparken geregelt. Um die Besucher des Landratsamtes besser auf die freien Kapazitäten im neuen Parkhaus aufmerksam zu machen, hat das Landratsamt an zwei Standorten am Achdorfer Weg LCD-Anzeigen errichtet, die die aktuell freien Stellplätze anzeigen. Auch die Stadt Landshut hat durch angepasste Regelungen (z.B. Änderung der Bewirtschaftungszeiten, verstärkte Kontrollen durch die Verkehrsüberwachung) auf bestehende oder neue Probleme reagiert. Um die Lage im Bereich der Wernstorferstraße zu verbessern wurde erst kürzlich nach einer Ortsbesichtigung beschlossen, die Kurzparkzone zu verkleinern, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme wird in den nächsten Wochen mit der Änderung der Beschilderung umgesetzt werden. Grundsätzlich ist die Parkraumsituation um das Landratsamt und das Krankenhaus aufmerksam zu beobachten. Dort wo ein massives Ausweichen von Parken durch Besucher und Mitarbeiter des Landratsamtes und des Krankenhauses stattfindet, ist die bestehende Parkraumbewirtschaftung auszuweiten, ggf. mit finanzieller Bewirtschaftung (Parkscheinautomaten).

33.


mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den

Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

34.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-MeindlWeg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung

bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebietes detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

35.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.

• Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme
[REDACTED] ich mich anschließe.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen

Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt

in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

36.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und

das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden

den Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen

und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

37. Die Anwohner des Felix-Meindl-Wegs
abgesandt von [REDACTED]
mit 47 Unterschriften
mit Schreiben 12.02.2020
-

Der Straßenzug Felix-Meindl-Weg wurde vor über 40 Jahren oberhalb der Wernstorfer Straße erweitert. Am grundlegenden Straßenverlauf ab der Ampelkreuzung Felix-Meindl-Weg/Veldener Straße (Innere Stelze) wurde seither nichts mehr verändert, wenn die änderten Parkbuchten am Friedhof außer Acht gelassen werden.

Im Lauf der Zeit hat sich u. a. folgendes geändert:

- Ausbau des Kreiskrankenhauses Landshut-Achdorf
- Bau und Ausbau des Ärztehauses (ohne ausreichende Anzahl an Tiefgaragenplätze)
- Bau des Kinderhauses Montessori ohne ausreichende Zahl an Parkplätzen
- Ausbau des Landratsamtes
- Ausbau des Wohngebiets mit Wohnhäusern und -blöcken
- Buslinie 7 (vormals Buslinie Sauer) mit mehrfach geänderten Verlauf

Wie eingangs erwähnt, wurde am Straßenverlauf nichts Gravierendes verändert. Der Verkehrs- und -ablauf geschieht weitestgehend über die Ampelkreuzung Innere Stelze, wie dies auch aus Ihrem Verkehrsgutachten vom 18. Dezember hervorgeht.

Nun planen Sie, wie auf der Informationsveranstaltung am 21. Januar 2020 in der Grundschule Karl-Heiß dargestellt, folgende Bebauung:

- BP 08-70 „Felix-Meindl-Weg/August-Preißer-Weg“ - 119 Wohneinheiten/357 Einwohner
 - BP 09-15/6b „Am Steinlech“ - 170 Wohneinheiten/510 Einwohner
 - BP 09-15/1 „Wernstorfer Straße/Am Schopperfeld“ - 31 Wohneinheiten/93 Einwohner
- In der Summe Ihrer geplanten Bauvorhaben soll Platz für rund 1.000 Einwohner geschaffen werden. Zudem planen Sie die Errichtung eines dritten Kindergartens im Bereich des Felix-Meindl-Wegs.

Der Felix-Meindl-Weg, die Wernstorfer Straße und die anliegenden Seitenstraßen sind schon jetzt bis an die Kapazitätsgrenzen zugeparkt. Es entstehen in Spitzenzeiten Warteschlangen, welche den einen oder anderen Autofahren zum Umdrehen zwingen. Auch stellt die Benutzung des Felix-Meindl-Wegs zu Fuß oder mit dem Fahrrad ein Wagnis dar.

Aus diesem Grund wurde ein Verkehrsgutachten von Ihnen in Auftrag gegeben, das darlegen sollte, dass der Felix-Meindl-Weg und die anliegenden Straßen bei weitem noch nicht an der Kapazitätsgrenzen seien. Leider spiegelt dieses Gutachten nicht die realen Verhältnisse dar. Auch ist dieses Gutachten in vielen Punkten leider fehlerhaft und somit nicht brauchbar.

Unsere Forderungen an das Amt für Stadtentwicklung und -planung sowie dem Bausenat bzw. unseren Stadtrat lauten:

Bevor Sie an die Ausweisung von neuen Baugebieten im Bereich des Felix-Meindl-Wegs/Wernstorferstraße/Steinlech denken,

- legen Sie endlich einmal ein schlüssiges Verkehrskonzept vor.
- stellen Sie eine umsetzbare Lösung der Parkplatzproblematik am Kreiskrankenhaus, Ärztehaus und Landratsamt vor. Setzen Sie diese dann auch zeitnah um.
- überprüfen Sie zuerst die Infrastruktur (Strom-/Gas-/Wasser- und Kanalanschlüsse) und passen diese an die Gegebenheiten an.
- wir glauben nicht, dass wir am Felix-Meindl-Weg einen dritten Kindergarten zu den beiden bereits vorhandenen brauchen (Anmerkung: es existiert in direkter Nachbarschaft auch die Kinderkrippe „Schatzinsel“).

Es kann nicht sein, dass Menschen, die seit Jahren oder Jahrzehnten am oder im Umfeld des Felix-Meindl-Wegs leben, durch die zusätzliche Bebauung der oben genannten Gebiete mit noch mehr Infrastrukturproblemen überhäuft werden.

Wir möchten Sie daher auffordern, Ihre Bebauungspläne in dieser Form nochmals zu überdenken!

Bitte bestätigen Sie uns schriftlich den Eingang des vorliegenden Schreibens inklusive der Unterschriftenliste an folgende Adresse:



Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP. 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Insbesondere für den Bereich der Wernstorferstraße zwischen Felix-Meindl-Weg und Englmeierweg werden partielle Parkverbote auf der westlichen Seite vorgeschlagen, um die Einmündungssituationen der von Westen kommenden Straßen und den Verkehrsfluss in der Wernstorferstraße zu verbessern.

Für die zukünftig zu errichtenden Gebäude gilt der Stellplatzschlüssel nach der Stellplatzsatzung der Stadt Landshut. Ausreichender Parkraum für den Geltungsbereich ist daher sichergestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht berührt und vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst wird. Betroffen sind die Wernstorferstraße und die von dieser abzweigenden Wohnstraßen. Die Problematik wird somit bei den weiteren Planungen für den Bereich „Am Steinlech“ eine zentrale Rolle spielen. Im Rahmen des angesprochenen Verkehrsgutachtens sind u.a. auch Optimierungsvorschläge für den unmittelbaren Bereich um diese beiden Einrichtungen herum formuliert worden, deren Umsetzung in diesem Zusammenhang dann zu prüfen sein wird.

Alle relevanten Ver- und Entsorger wurden im Rahmen des Verfahrens beteiligt. Die Erschließung ist somit gesichert.

Das Stadtjugendamt hat im Rahmen des vorliegenden Verfahrens angemerkt, dass in diesem Bereich ein hoher Bedarf an Kindertagesbetreuungsplätzen im Krippen- und Kindergartenbereich gesehen wird. Der Süden der Stadt mit den Stadtteilen Achdorf und Berg ist im Hinblick auf Kinderbetreuungsplätze deutlich unterversorgt.

38. Die Anwohner der Wernstorferstraße
abgesandt von [REDACTED]
mit 6 Unterschriften
mit Schreiben vom 12.02.2020
-

In der Infoveranstaltung vom 21. Januar 2020 erfuhren wir, dass neben dem Baugebiet Felix-Meindl-Weg/August-Preißer-Weg und dem Steinlech auch das Gebiet Wernstorferstraße/Am Schopperfeld bebaut werden soll. Parallel dazu werden das Kreiskrankenhaus Landshut-Achdorf, das danebenstehende Ärztehaus und das Landratsamt stetig erweitert.

Wir als Anwohner der Wernstorferstraße werden in Folge dessen vollständig zugeparkt. Selbst die Garageneinfahrten werden widerrechtlich mit fremden Autos zugestellt, sodass die Einfahrten teilweise mit Absperrungen (Gegenstände) freigehalten werden müssen.

Die Wernstorferstraße dient als Zufahrtsstraße für die Notaufnahme des Kreiskrankenhauses. Aber auch im Falle von möglichen Bränden oder anderen Notfällen ist ein Durchkommen von Feuerwehr-, Sanitäts- oder Polizeifahrzeugen nur bedingt bis gar nicht möglich. Dies stellt aber die momentane Situation dar. Wir möchten uns gar nicht ausmalen, wie der Verkehr sein wird, wenn die von Ihnen geplanten Bauvorhaben in die Realität umgesetzt werden sollen.

In dem von Ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten wurde der Knotenpunkt Wernstorferstraße/Neue Bergstraße nur sporadisch erwähnt bzw. der Fahrzeugfluss nur pauschal geschätzt. Eine explizite Verkehrszählung hierzu wurde als nicht notwendig erachtet. Als Anwohner stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit eines solchen Gutachtens.

Aufgrund des Verkehrsflusses, der Parksituation und des unübersichtlichen Straßenverlaufs ist ein Einbiegen aus den Seitenstraßen wie Schöplergasse und Mathes-Deutsch-Weg in die Wernstorferstraße mit Gefahren verbunden. Auch wird die Rechtsvor-Links-Regelung von vielen Fahrern missachtet.

Daher möchten wir Sie auffordern, diesem Chaos an der Wernstorferstraße und den umliegenden Seitenstraßen endlich ein Ende zu bereiten und nicht zusätzlich noch zu verschärfen. Bitte sehen Sie von einer derart massiven Bebauung in den drei Baugebieten ab. Die Wernstorferstraße ist bereits jetzt schon überfüllt und verträgt keinen zusätzlichen Verkehr mehr! Erstellen Sie endlich ein Verkehrskonzept, um die Wernst-

orferstraße zu entlasten und nicht zu belasten (auch im Hinblick auf die Zufahrt zum Krankenhaus).

Bitte bestätigen Sie uns schriftlich den Eingang des vorliegenden Schreibens inklusive der Unterschriftenliste an folgende Adresse:



Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

39. Die Anwohner des Kaspar-Brummer-Wegs

abgesandt von [REDACTED]
mit 16 Unterschriften
mit Schreiben vom 12.02.2020

Sie haben den Bebauungsplan zum Baugebiet BP 08-70 "Felix-Meindl-Weg/August-Preißer-Weg" überarbeitet. Von Ihrer Mitarbeiterin, [REDACTED], haben wir erfahren, dass die Anzahl der Wohneinheiten nicht verändert wurde. Nur die Anzahl der Gebäude wurde auf fünf reduziert und diese um ein „Penthouse“ erhöht. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wurde die Gebäudeanordnung „optimiert“. Die Anordnung des Kindergartens ist aus diesem Plan nicht ersichtlich.

Mit der Überarbeitung des Bebauungsplans wurde weder die Parkplatzproblematik, noch das Verkehrsproblem rund um den Felix-Meindl-Weg gelöst. Zu diesem Sachverhalt wurde von Ihnen ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben.

Wie bereits in der Infoveranstaltung vom 21. Januar 2020 besprochen, sind die Berechnungen mehr als zweifelhaft. Hier wurden offensichtliche Rechenfehler in Verbindung mit geschönten Verkehrszahlen vorgelegt. Aus diesem sogenannten Gutachten soll

hervorgehen, dass es bis auf die Parkplätze an der Wernstorferstraße keine Probleme gibt.

In der ganzen Diskussion ging leider ein Punkt gänzlich unter - der Felix-Meindl-Weg und die Wernstorferstraße sind Zufahrtsstraßen zum Krankenhaus. Wir möchten uns nicht ausmalen, wenn ein Notfall schnell zum Krankenhaus transportiert werden muss. Gleiches gilt für Einsätze von Feuerwehr und Polizei!

Sie möchten am Felix-Meindl-Weg nun den dritten Kindergarten bauen. So viele Kleinkinder gibt es in diesem Gebiet nicht. Also werden die Kinder von anderen Gebieten hier her gebracht, was zusätzlichen Verkehr für die bereits angespannte Situation bedeutet.

Die beiden Wiesen sollen zugebaut werden, weil derzeit die Nachverdichtung propagiert wird. Haben wir keinen Anspruch auf Grünflächen? Die beiden Felder werden landwirtschaftlich genutzt. Sollten diese beiden Felder wegfallen, bedeutet dies für den pachtenden Landwirt, welcher diese bewirtschaftet, einen deutlichen erhöhten Mehraufwand.

Wir fordern Sie daher auf, endlich ein in sich stimmiges Verkehrskonzept für das Gebiet rund um den Felix-Meindl-Weg (Kaspar-Brummer-Weg) vorzustellen, bevor Sie Ihre Planungen weiterentwickeln.

Bitte bestätigen Sie uns schriftlich den Eingang des vorliegenden Schreibens inklusive der Unterschriftenliste an folgende Adresse:

[REDACTED]

Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu

können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorfer Straße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Wie der Stellungnahme des Stadtjugendamtes vom 13.01.2020 zu entnehmen ist, ist die Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den Stadtteilen Achdorf und Berg nicht ausreichend. Für beide Stadtteile zusammen gibt es eine Versorgungslücke von 41 Plätzen für unter 3-jährige und 81 Plätzen für unter 6-jährige Kinder. Auch die geplante Einrichtung am Felix-Meindl-Weg wird mit drei Gruppen diesen Bedarf noch nicht ausreichend decken können, ist aber ein wichtiger Baustein in der wohnortnahen Versorgung.

Die bestehende, bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche, soll in ein Wohngebiet sowie eine Fläche für den Gemeinbedarf entwickelt werden. Ziel der Planung ist es, hochwertige Wohnstandorte in Innenstadtnähe zu schaffen und eine geordnete Entwicklung in Anlehnung an die städtebaulichen Strukturen in der Umgebung fortzuführen. Das neue Wohngebiet trägt der derzeit rasanten Bevölkerungsentwicklung der Stadt Landshut und den für die nächsten Jahre prognostizierten weiteren Steigerungen der Einwohnerzahlen Rechnung.

Das Planungsgebiet liegt mittig im Siedlungsgefüge und ist an allen Seiten von Bestandsbebauung umgeben. Die angesprochene Frage der Beplanung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen ist lt. Aussage für den Bay. Bauernverband aufgrund der Lage kein Widerspruchgrund. Der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen im ländlichen Bereich wird als vorrangig betrachtet, die Notwendigkeit der Nachverdichtung wird vom Bay. Bauernverband unterstützt. Von Seiten des Pächters der Fläche ging kein Widerspruch ein.

Eine Teilfläche des Geltungsbereiches ist für die Bebauung einer Kindertagesstätte vorgesehen und wurde bereits an die Stadt Landshut übertragen. Der Standort zeichnet sich durch seine gute Lage sowie die Nähe zur Innenstadt aus und bietet damit beste Voraussetzungen für ein hochwertiges Wohngebiet. Lage und Umgebungsbebauung rechtfertigen die moderate Dichte mit der umgebungsangepassten Höhenentwicklung der Gebäude.

40. Die Anwohner der Pfarrfeldstraße und des August-Preißer-Wegs
abgesandt von 
mit 9 Unterschriften
mit Schreiben vom 12.02.2020
-

Im Internet bzw. im Rathaus II konnten wir die neueste Fassung des Bebauungsplans zum Baugebiet BP 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ vom 13. Dezember 2019 einsehen.
Hierzu möchten wir nun Stellung nehmen.

Unsere Grundstücke grenzen direkt an das Baugebiet mit den geplanten Mehrfamilienhäusern an. Sie planen anstelle von sechs Wohnblöcken nur noch fünf. Um die gleiche Anzahl an Wohneinheiten zu erhalten, haben Sie diese Wohnblöcke um jeweils ein Stockwerk im zu unseren Grundstücken angrenzenden Teil erhöht. Dies stellt eine klare Verschlechterung unserer Wohnsituation dar und wird von unserer Seite aus eindeutig abgelehnt. Wir fordern, dass Sie die fünf geplanten Wohnblöcke auf die Einheit Keller bzw. Tiefgarage/Erdgeschoß/Dachgeschoß reduzieren.

Auch befürchten wir eine eindeutige Verschlechterung der Verkehrssituation durch diese geplante Bebauung.

Wir möchten Sie daher auffordern, endlich ein schlüssiges Verkehrskonzept für dieses Gebiet vorzulegen, bevor Sie mit Ihren Planungen weiter fortfahren. Das von Ihnen vorgelegte Verkehrsgutachten bietet hierzu leider keinerlei Hilfestellung.

Bitte bestätigen Sie uns schriftlich den Eingang des vorliegenden Schreibens inklusive der Unterschriftenliste an folgende Adresse:



Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die viergeschossigen Bereiche der Geschosswohnungsbauten wurden, um eine intensivere Durchgrünung und mehr Blickbezüge aufrechtzuerhalten, eingeführt. Durch die größeren Abstände ergeben sich breitere Sichtachsen für die Nachbarn. Die Situation wurde somit im Vergleich zur früheren Version mit 6 Gebäuden verbessert. Die gesetzlichen Abstandsflächen werden eingehalten. Die nähere Umgebung des Bebauungsplanes ist durchaus auch von Gebäuden ähnlicher Geschossigkeit geprägt, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig) und Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig).

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohle-

nen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangssiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Vedener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

41.

mit Schreiben vom 12.02.2020

Wir konnten uns als direkte Anwohner auf der Homepage der Stadt Landshut über die neueste Fassung des Bebauungsplans zum Baugebiet BP 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ vom 13. Dezember 2019 informieren.

Im Bebauungsplan sind in direkter Nachbarschaft zu unserem Grundstück zwei Doppelhäuser mit dazwischenliegenden Garagen dargestellt. Leider ist in Ihrem Plan die Höhe der Garagen für uns nicht erkennbar. Auch stellt diese Art der Bebauung für uns aufgrund der Hanglage eine deutlich sichtbare Betonmauer dar, welche eine Beeinträchtigung der Lebensqualität darstellt.

In Ihrer Planung wurde die Anzahl der Wohnblöcke von sechs auf fünf reduziert. Dafür wurden diese Wohnblöcke aus Sicht des Felix-Meindl-Weges im hinteren Teil zusätzlich erhöht. Somit ist die geplante Anzahl von 119 Wohneinheiten (bei drei angenommenen Bewohnern, in der Summe 357 Personen) weiterhin unverändert. Es hat sich somit an der Parkplatzproblematik nichts verändert. Im Gegenteil, der Schattenwurf wird in der Winterzeit durch die Hanglage partiell noch vergrößert.

Auch wird weiterhin an einem zusätzlichen Kindergarten festgehalten. Somit wären im Bereich des Felix-Meindl-Weges drei Kindergärten und in direkter Nachbarschaft noch eine Kinderrippe. Am Felix-Meindl-Weg sind mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht so viele Kleinkinder, wie Sie an Unterbringungsmöglichkeiten planen. Sie erzeugen mit dieser hohen Anzahl an Kindergärten noch mehr Verkehr am bereits stark frequentierten Felix-Meindl-Weg. Sieht in Ihren Augen so eine ausgewogene Planung aus?

Da im Bebauungsplan leider dieser Kindergarten auch nicht näher dargestellt ist, möchten wir Sie auffordern, diese Planungen zu konkretisieren. Stellen Sie bei der, falls wirklich notwendigen Planung, sicher, dass nicht wieder dieselben Fehler wie am Montessori Kindergarten gemacht werden. Dieser stellt in seiner heutigen Ausführung Musterbeispiel für Planungsfehler im Bezug auf die Verkehrsanbindung dar.

Es ist im Bebauungsplan auch ein Verbindungsweg zwischen dem Felix-Meindl-Weg und Kaspar-Brummer-Weg dargestellt. Bitte stellen Sie sicher, dass keine Fremdarker des Kindergartens oder der Wohnblöcke die teilweise bereits jetzt schon angespannte Parksituation im Kaspar-Brummer-Weg noch weiter verschlimmern werden.

In unserem letzten Schreiben haben wir auch auf die Situation des Pächters, der Familie [REDACTED] hingewiesen. Nach Rücksprache mit der Familie am 04.02.2020 wurde diese weder vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut, noch vom Bauernverband Geschäftsstelle Landshut und auch nicht von Ihrem Haus um eine Stellungnahme gebeten. Der Wegfall der beiden Wiesen bedeutet für die Familie ein erheblicher Einschnitt zur Versorgung Ihrer Tiere. Durch die momentane Unsicherheit wird auch eine mögliche Erweiterung des Hofes zur Erhöhung der Betriebssicherheit deutlich erschwert.

Wir möchten auch noch kurz zu dem von Ihnen in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten Stellung nehmen. Dieses Gutachten soll wahrscheinlich einzig und alleine Ihre Planungen untermauern, dass eine weitere Bebauung an den Baugebieten BBP 08-70 (am August-Preißer-Weg), BBP 09-15/6b (am Steinlech) und BBP 09-15/1 (Wernstorferstraße) ohne Probleme möglich ist. Leider ist dieses Gutachten so derart fehlerhaft, da es einerseits kaum die Parkplatzproblematik berücksichtigt, andererseits nicht auf die bereits im Bau befindlichen Erweiterungsbauten des Krankenhauses sowie des Ärztehauses eingeht. Auch sind die berechneten Zahlen zu den Wohneinheiten fehlerhaft und somit auch die Verkehrsprognosen inklusive der Verkehrszählung mehr als fragwürdig.

Leider hat es mit den Gegebenheiten vor Ort nur wenig zu tun und ist somit nicht aussagekräftig.

Dieser Umstand ist auch in der Infoveranstaltung am 21. Januar 2020 von den Anwesenden (außer den Verantwortlichen für das Gutachten) so geteilt worden.

Den „Verkehrsfluss“ unten an der Ampelkreuzung und die Parkplatzsituation am Felix-Meindl-Weg (Abschnitt oberhalb der Wernstorfer Straße) können Sie im Anhang 1 den beigefügten Fotos entnehmen.

Auf unserem Grundstück fanden wir 2009 eine Schale unbekanntes Materials (handgedengelt?) im Boden. Diese kam zutage, als wir unseren Garten angelegt haben (Foto siehe im Anhang 2).

Abschließend möchten wir nochmals einen Appell an Sie im Bauamt und auch an den Bausenat richten: Bitten lösen Sie erst die Infrastrukturprobleme bevor Sie mit Ihren neuen Planungen wieder neue Probleme auslösen bzw. vorhandene weiter verschärfen!

Bitte bestätigen Sie schriftlich den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Anhang 1 – Fotos bzgl. der Verkehr- und Parkplatzsituation



Parksituation am Felix-Meindl-Weg, Einmündung Plieningenweg
aufgenommen am Sonntag, 19. Januar 2020 – 09.33 Uhr

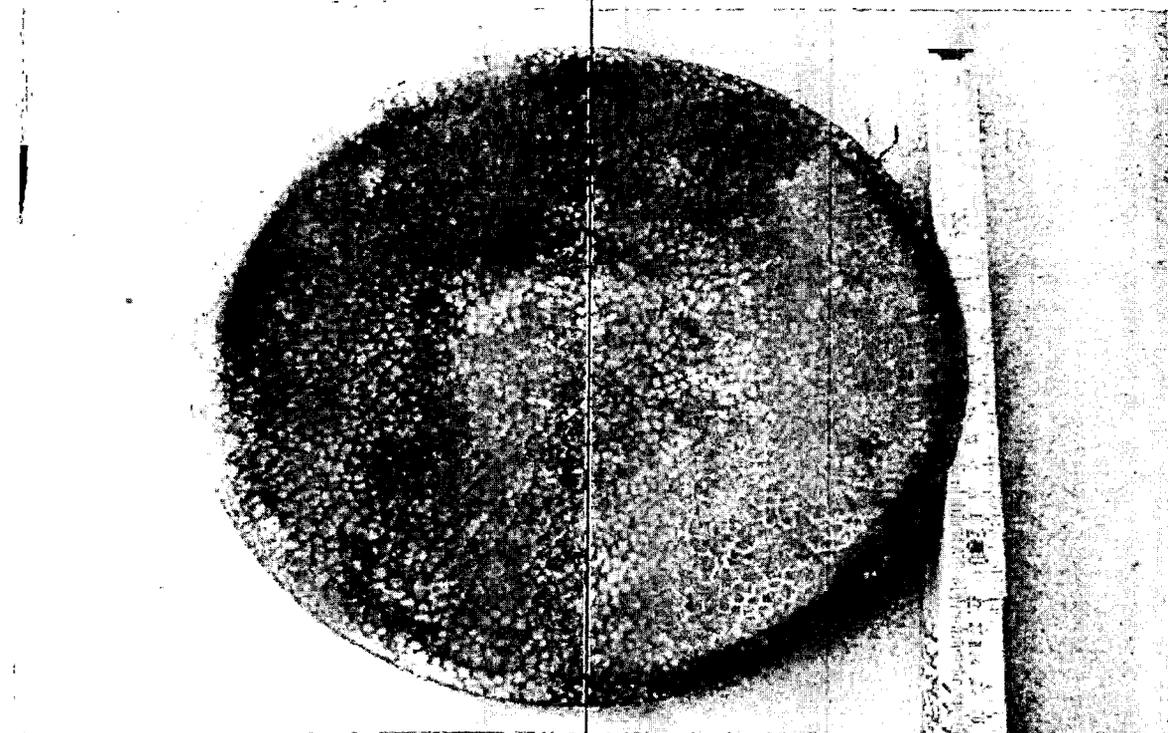


**Verkehrssituation am Felix-Meindl-Weg, Einmündung Achdorfer Weg
aufgenommen am Dienstag, 07. Januar 2020 – 07.40 Uhr
Fahrzeuge stauen sich bis zum Bestattungsinstitut „Trauerhilfe Denk“**

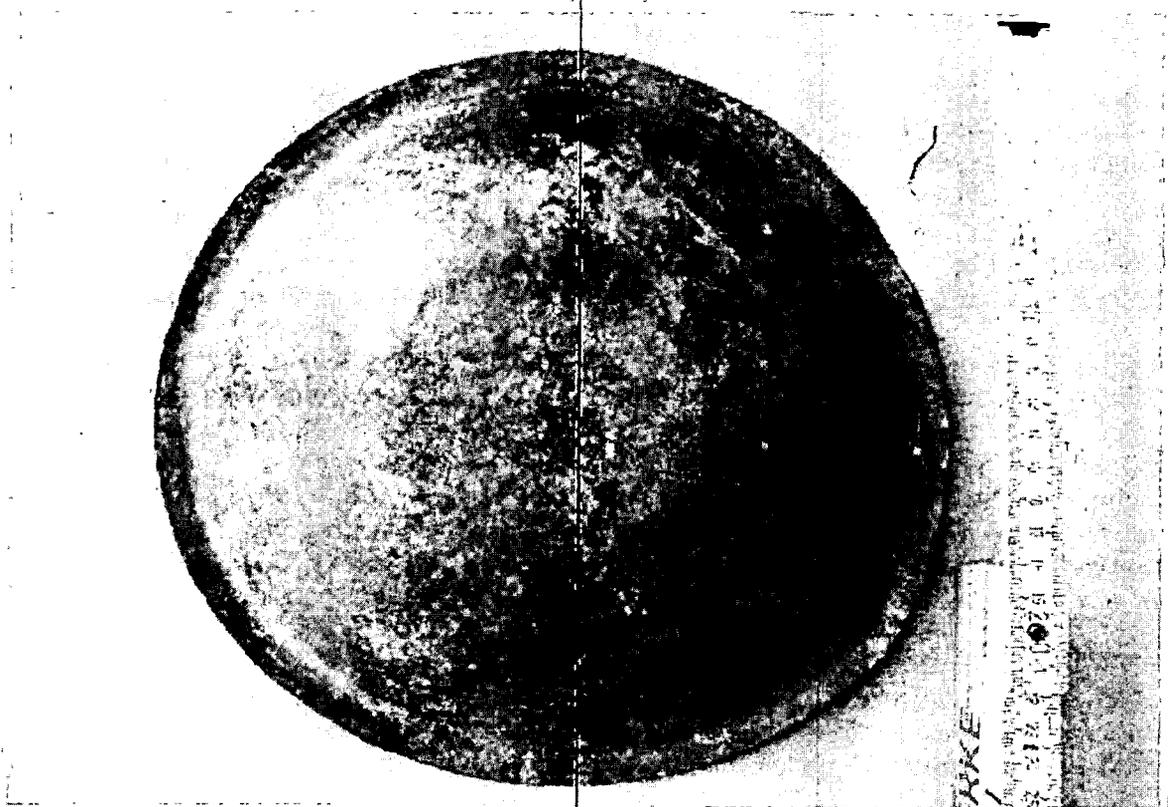


Verkehrssituation am Felix-Meindl-Weg, Einmündung Achdorfer Weg
aufgenommen am Dienstag, 07. Januar 2020 – 07.42 Uhr
Fahrzeuge wenden wegen des Staus

Anhang 2 – Fotos des Fundstücks



Vorderseite



Rückseite

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Höhenlage der Garage ergibt sich aus dem Höhenniveau der Straße. Die Geschossigkeit ist auf ein Geschoss begrenzt. Die gesetzlichen Abstandsflächen werden eingehalten. Die rechtlich geforderte Besonnung nach DIN 5034-1 ist noch immer gegeben.

Die viergeschossigen Bereiche der Geschosswohnungsbauten wurden, um eine intensivere Durchgrünung und mehr Blickbezüge aufrechtzuerhalten, eingeführt. Durch die größeren Abstände ergeben sich breitere Sichtachsen für die Nachbarn. Die Situation wurde somit im Vergleich zur früheren Version mit 6 Gebäuden verbessert. Die nähere Umgebung des Bebauungsplanes ist durchaus auch von Gebäuden ähnlicher Geschossigkeit geprägt, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig) und Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig). Für die zukünftig zu errichtenden Gebäude gilt der Stellplatzschlüssel nach der Stellplatzsatzung der Stadt Landshut. Ausreichender Parkraum für den Geltungsbereich ist daher sichergestellt.

Das Stadtjugendamt hat im Rahmen des vorliegenden Verfahrens angemerkt, dass die Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den Stadtteilen Achdorf und Berg nicht ausreichend ist. Für beide Stadtteile zusammen gibt es eine Versorgungslücke von 41 Plätzen für unter 3-jährige und 81 Plätzen für unter 6-jährige Kinder. Auch die geplante Einrichtung am Felix-Meindl-Weg wird mit drei Gruppen diesen Bedarf noch nicht ausreichend decken können, ist aber ein wichtiger Baustein in der wohnortnahen Versorgung.

Das Baufenster der Kindertagesstätte wurde gegenüber dem Planungsstand zur vorherigen Auslegung von den benachbarten Grundstücken abgerückt und beinhaltet eine Flächenbeschränkung durch die Festsetzung der maximalen Grund- und Geschossfläche. Die maximal zulässige Grundfläche der Bebauung ist deutlich kleiner als das Baufenster, da das Baufenster zusätzlich mögliche befestigte Bereiche beinhaltet: die Stellplätze sowie den Containerstandort. Die maximale Bauhöhe ist den Festsetzungen durch Schemaschnitt festgesetzt, die gesetzlichen Abstandsflächen werden in voller Höhe eingehalten. Die Fragen der konkreten Hochbauplanung werden im Baugenehmigungsverfahren abgearbeitet und sind nicht Teil der Bauleitplanung. Die grundsätzliche Verkehrsanbindung und die Möglichkeit ausreichend Stellplätze nachzuweisen sind durch Lage und Größe des Baufensers gesichert.

Zur Entlastung der an das Landratsamt und das Krankenhaus Achdorf angrenzenden Straßen wurde 2015 ein Parkraumkonzept erstellt und die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum eingeführt, um Dauerparken durch Mitarbeiter zu unterbinden. Grundsätzlich hat sich die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus nach Einführung des Parkraumkonzeptes und durch die Maßnahmen des Landratsamtes doch entspannt. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung bestätigt. Eine kritische Situation im Bereich des Kaspar-Brummer-Weges wurde bislang nicht festgestellt.

Die bestehende, bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche soll in ein Wohngebiet sowie eine Fläche für den Gemeinbedarf entwickelt werden. Ziel der Planung ist es, hochwertige Wohnstandorte in Innenstadtnähe zu schaffen und eine geordnete Entwicklung in Anlehnung an die städtebaulichen Strukturen in der Umgebung fortzuführen. Das neue Wohngebiet trägt der derzeit rasanten Bevölkerungsentwicklung der Stadt Landshut und den für die nächsten Jahre prognostizierten weiteren Steigerungen der Einwohnerzahlen Rechnung.

Das Planungsgebiet liegt mittig im Siedlungsgefüge und ist an allen Seiten von Bestandsbebauung umgeben. Die vom Einwender angesprochene Frage der Beplanung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen ist lt. Aussage für den Bay. Bauernverband

aufgrund der Lage kein Widerspruchsgrund. Der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen im ländlichen Bereich wird als vorrangig betrachtet, die Notwendigkeit der Nachverdichtung wird vom Bay. Bauernverband unterstützt. Von Seiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut als auch von Seiten des Pächters der Fläche ging kein Widerspruch ein.

Mögliche Auswirkungen auf privatrechtliche Vereinbarungen wie Pachtverträge können in der Bauleitplanung nicht berücksichtigt werden. Dies fällt in die Zuständigkeit des planungsbegünstigten Grundstücksbesitzers.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Information bzgl. des Bodenfundes wurde an die Untere Denkmalschutzbehörde weitergegeben, die sich mit dem Finder in Verbindung setzen wird.

42.


mit Schreiben vom 13.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungs-

plan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie öst-

lich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine wei-

terhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu er-

folgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

43.

mit Schreiben vom 13.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.

Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.

Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.

Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.

Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.

Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.

Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweisen wir hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der wir uns anschließen.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung

bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

44.


mit Schreiben vom 13.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.

- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Wie oben bereits erwähnt, wurde der Durchgangsverkehr in den letzten Jahren nicht unterbunden, er wurde sogar noch schlimmer. Auch werden die Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht beachtet.

Ein Vergleich unserer Anliegerstraße und der Verbindung Neustadt-Altstadt auf Höhe der Polizei, welche auch eine Anliegerstraße ist, ist nicht mal annähernd möglich. In dieser Straße hält die Polizei regelmäßig auf, was bei uns nie passiert und noch schlimmer, mit dem neuen Bebauungsplan wird das Straßenverkehrsaufkommen in der Anliegerstraße Englbergweg/Bründlweg noch unerträglicher.

Mit mehr Verkehrsaufkommen werden auch die Überschreitungen des Tempolimits deutlich zunehmen. Dies sollte nicht nur aufgrund der Gefahren gemindert werden, auch sollte es ähnlich wie in der Alten Bergstraße mehr geahndet werden.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden

den Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen

und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenufall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Zur Verdeutlichung wird die oben ausgeführte Darstellung der Situation am Engbergweg nochmals wiederholt: Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Wir bewohnen das Haus [REDACTED] und grenzen somit nördlich an die zukünftige Kindergartenfläche an. Daher sind wir direkt von dem neuen Bebauungsplan betroffen. Wir merken hinsichtlich des Beteiligungsverfahrens BP 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ folgende Punkte an:

1. Infrastruktur

In der neuen Planung besteht immer noch die Problematik fehlender Parkplätze. Ich bitte die Stadträte sich am Abend oder Wochenende die Parksituation am Felix-Meindl-Weg anzusehen. Schon heute parken auf den Flächen vor dem neuen Baugebiet so viele Autos, dass die Stadtwerke seit einigen Monaten extra Parkverbots-Schilder aufgestellt haben, damit die Grüngutcontainer abgeholt werden können. Da von Seiten des Bauamts diese Problematik negiert wird, ist es umso erstaunlicher, dass diese Schilder schon heute von Stadtseite (Stadtgartenamt) als nötig erachtet werden.

Des Weiteren werden Einfahrten regelmäßig in unerlaubter Weise zugeparkt bzw. Abstände zu Kreuzungen nicht eingehalten. Sollten die Anwohner gezackte Straßenmarkierungen (Halt- und Parkverbote/Zick-Zack-Linien) vor Kreuzungen beantragen, dürfte sich die angespannte Parksituation weiter verschärfen!

Deshalb sollten bei dieser angespannten Parksituation entlang des Felix-Meindl-Wegs sowie der Nebenstraßen mehr Stellplätze vorgeschrieben werden. Insbesondere für den Geschosswohnungsbau reichen die Parkplätze (Besucher) nicht aus. Auch in Hinblick auf die zukünftige E-Mobilität müssen die Stellplätze der Wohnanlagen so gestaltet werden, dass Autos mit Strom geladen werden können. Oder legen die zukünftigen Bewohner Kabelrollen entlang der Straße? Daher muss in der Stadt grundsätzlich der Stellplatzschlüssel dringend überdacht werden!

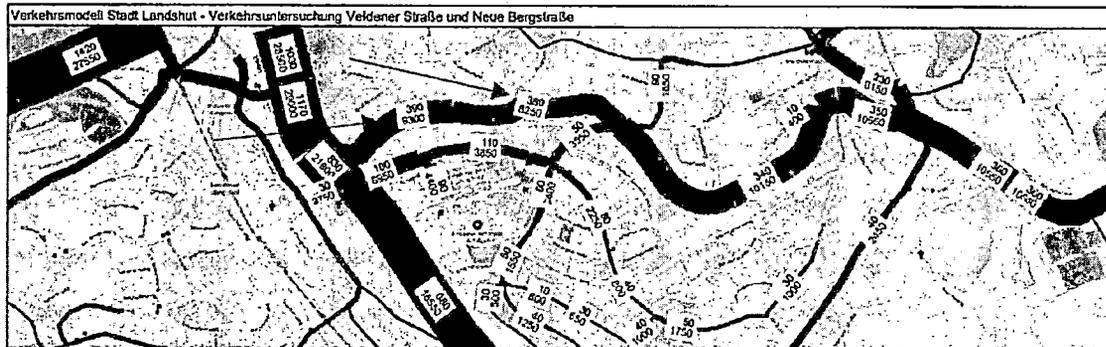
Ebenso ist es ein Armutszeugnis, dass der Felix-Meindl-Weg im oberen Bereich keinen Radweg aufweist. Zwar wird von Seiten der Politik (z.B. Herrn OB Putz, Stadtteilversammlung am 21.01.20) das Radfahren propagiert, aber nichts dafür in diesem Bereich unternommen. Selbst zu einer wichtigen öffentlichen Einrichtung wie einem Krankenhaus (abgesehen einer weißen Linie entlang parkender Autos, die von Autofahrern ignoriert wird) und zu dann zwei Kindergärten (Montessori-Kinderhaus und der zukünftige neue Kindergarten) führt kein eigenständiger und baulich getrennter (Bordstein) Radweg!!! Zwar wird Radfahren propagiert aber bei dem Verkehrsgutachten nicht einmal eine zukünftige schmalere Straße berücksichtigt. Welche Mutter befährt mit dem Rad und ihren Kindern (Radanhänger bzw. Sitze) freiwillig den zugeparkten Felix-Meindl-Weg?

2. Verkehrsgutachten

Grundsätzlich habe ich als Bürger zu dem Verkehrsgutachten folgende Anmerkungen bzw. Fragen:

- Warum wird Verkehr aus allen Neubaugebieten über eine „Anlieger frei“-Straße abgeleitet, mit der Begründung seitens des Gutachters (auf der Bürgerversammlung), die Autos fahren nun mal in der Realität dort. Ist man als Stadt nicht mehr an die Einhaltung von Gesetzen gebunden? Recht und Ordnung nach Belieben, bzw. für günstige Verkehrsflüsse nicht mehr von Belang? Oder ist meine Rechtsauffassung falsch und der ganze Stadtteil ist Anlieger am Engelbergweg? Sollten die Grundlagen im Gutachten falsch sein, bitten wir als Bürger um kostenlose Richtigstellung seitens des Gutachters (Steuergelder!). Die neuen Zahlen müssen dann aber auch an den neuralgischen Punkten neu berechnet werden!

- Der Verkehrsfluss über das Schopperfeld ist aufgrund der Steilheit und der Straßenbreite nicht nachvollziehbar, insbesondere im Winter. Dürfen die Anwohner dann auf einen Gehweg hoffen? Wird diese Straße mit mehr Verkehr denn Einbahnstraße?
- Wird der Engelbergweg verbreitert? Werden die Engstellen beseitigt? Wird die Steilkurve gleich zu Beginn des Engelbergweges entschärft?
- Ich kann als Bürger einem Verkehrsmodell nicht trauen, das so gravierende Fehler aufweist. Auf der neuen Bergstraße können nicht 9.300 Autos im unteren Bereich vor der Kreuzung zur Bundesstraße fahren und wenige hundert Meter weiter (ohne einer Ab-/ Zufahrtmöglichkeit, außer einigen Garagen) 8250 Autos, das bedeutet einen Fehler von über 10%! Gilt diese Fehlerquote auch für andere neuralgische Punkte?



Ein fundiertes Gutachten muss eine stimmige Datenerhebung enthalten. Dies ist nicht gegeben. Es wurden weder teils wichtige Knotenpunkte ausgezählt, noch repräsentative Daten erhoben. Der Tag der Zählung lag im Sommer, bei schönem Wetter und in der ersten Woche nach den Ferien. Viele Bürger verweilen noch im Urlaub und ein Großteil fährt mit dem Rad. Ebenso wird mit Daten gearbeitet, die älter als 4 Jahre sind. Dadurch sind bei dem Zuzug und dem wachsenden Umland wahrscheinlich 10%ige Toleranzen vorhanden. Auf die eklatanten wissenschaftlichen/handwerklichen Fehler bei Zitierweise und den Quellenangaben möchten wir hierbei nicht weiter eingehen.

3. Geplante Bebauung

- Der überarbeitete Entwurf des Bebauungsplanes weist zwar schon ein etwas reduziertes Baufenster des Kindergartens/Kinderhorts auf, aber immer noch keine konkrete Lage- und Detailplanung für das Gebäude selbst wie im übrigen Bebauungsplan. Es wurde zwar mündlich mitgeteilt, dass das Gebäude sich normalerweise an der Straße orientieren würde, aber gültig ist einzig und alleine der Bebauungsplan. Da eine an der Nordgrenze massive und durchgängige Bebauung immer noch möglich ist, wäre eine konkretere Ausgestaltung sehr wünschenswert. Insbesondere, da das Grundstück sehr groß ist und eine anwohnerfreundlichere Lösung sehr einfach zu realisieren ist.

- Die Gebäudehöhen der Wohnanlagen sind immer noch Richtung Norden viel zu hoch! Natürlich ist baurechtlich vieles möglich, aber warum kann man keine ansprechende Bebauung planen! Nachdem die kasernenartige Bebauung etwas aufgelockert wurde, aber immer noch keiner familienfreundlichen Bebauung gewichen ist, fordern wir zumindest die Gebäude zu terrassieren! Oder die Tiefgarage als wirkliche Tiefgarage zu planen, also mit einer Abfahrt. Dann wären die Gebäude immer noch mindestens 3-stöckig. Sollte die Tiefgarage sich nicht unter den Wohnkomplex erstrecken, dann hätten wir einen reinen 4-stöckigen Wohnbau Richtung Norden! Dies muss in den Unterlagen auch so bezeichnet werden.

Der Anblick einer 4-stöckigen Gebäudemauer an einem Nordhang zeugt nicht gerade von planerischem Feingefühl! Mit dem Penthaus sprechen wir strenggenommen von einem Wohnblock mit 5 Stockwerken!

Die Gebäudekörper sind v-förmig im Bauleitplan angeordnet. Somit stehen die Gebäude Richtung Norden relativ eng zueinander. Wobei die Tiefgarageneinfahrt, die ja ebenerdig erfolgen soll, nicht vergessen werden darf. Also eine einstöckige Verbreiterung der Baukörper. Dies ergibt optisch eine relativ massive Wand. Daran schließen sich die Stellplätze (die derzeit noch nicht ausreichend sind) an. Von einer sogenannten grünen „Fingerlösung“ sehen wir Anwohner im Norden also nicht viel.

Ein Viertel, das durch Einfamilienhaus-, Doppelhaus- und Reihenhausbauung dominiert wird, wird jetzt 4-stöckig (bzw. 5-stöckig!) nachverdichtet! Als Grundlage dienen einzig die beiden Bausünden aus dem letzten Jahrhundert!

- Nach dem derzeitigen Planungsstand wurde der Containerstellplatz auf die andere Straßenseite verlegt und auf einen Bereich konzentriert. Es wäre wünschenswert, wenn die Container (v.a. die Glascontainer) mit beispielsweise einer Gabionenwand umrandet würden, um Lärm zu reduzieren. Eine optische „Verschönerung“ könnte auch gleich im Bebauungsplan festgelegt werden (umgebende Bäume, Hecke, etc.).

- Wünschenswert wäre auch die Streichung des Fußweges zwischen Kaspar-Brummer-Weg und dem Felix-Meindl-Weg. Da dieser Weg bei der angespannten Parksituation sehr wahrscheinlich zu „Parktourismus“ bedingt durch den Kindergarten führen wird. Wir wollen auch in Zukunft aus unseren Garagen hinausfahren können! Wie „Elterntaxis“ geparkt werden, davon kann man sich sogar vor den Garagen der Feuerwehr in Achdorf ein Bild machen.

Abschließend weisen wir nochmals darauf hin, dass es uns weder um die Verhinderung eines Kindergartens oder einer vernünftigen Bebauung geht. Wir als Anlieger fordern nur eine vernünftige und angemessene Planung, die auch Rücksicht auf die vorhandene Infrastruktur nimmt!

Vielleicht kann man auch mehr auf die Belange von Familien Rücksicht nehmen und nicht nur für gutverdienende Singles und DINKS teuren Wohnraum schaffen!

Die derzeitige propagierte Planung wird die Verkehrsflüsse nicht wie gewünscht reduzieren. Die gut verdienenden Familien werden weiterhin im Umland (z.B. Preisenberg, Altfraunhofen, ...) ihr „Häuschen“ bauen. Die Verkehrsströme in die Innenstadt werden dadurch weiter anwachsen. Der Berufsverkehr der Singles aus den innerstädtischen Neubaugebieten wird dafür sehr oft Richtung München und Flughafen stadtauswärts fließen. Dafür verliert Landshut mit dieser extremen Nachverdichtung seinen Charm und Charakter!

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

zu 1. Infrastruktur und 2. Verkehrsgutachten:

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigs-

te Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangssiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorfer Straße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch verträglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet

sich der Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Zur Entlastung der an das Landratsamt und das Krankenhaus Achdorf angrenzenden Straßen wurde 2015 ein Parkraumkonzept erstellt und die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum eingeführt, um Dauerparken durch Mitarbeiter zu unterbinden. Grundsätzlich hat sich die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus nach Einführung des Parkraumkonzeptes und durch die Maßnahmen des Landratsamtes doch entspannt. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung bestätigt. Das Landratsamt hat mit der Tiefgarage Parkraum geschaffen. Das Parken beim Landratsamt wird durch eine klare Einteilung in Besucher- und Mitarbeiterparken geregelt. Um die Besucher des Landratsamtes besser auf die freien Kapazitäten im neuen Parkhaus aufmerksam zu machen, hat das Landratsamt an zwei Standorten am Achdorfer Weg LCD-Anzeigen errichtet, die die aktuell freien Stellplätze anzeigen. Auch die Stadt Landshut hat durch angepasste Regelungen (z.B. Änderung der Bewirtschaftungszeiten, verstärkte Kontrollen durch die Verkehrsüberwachung) auf bestehende oder neue Probleme reagiert. Um die Lage im Bereich der Wernstorferstraße zu verbessern wurde erst kürzlich nach einer Ortsbesichtigung beschlossen, die Kurzparkzone zu verkleinern, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme wird in den nächsten Wochen mit der Änderung der Beschilderung umgesetzt werden. Grundsätzlich ist die Parkraumsituation um das Landratsamt und das Krankenhaus aufmerksam zu beobachten. Dort wo ein massives Ausweichen von Parken durch Besucher und Mitarbeiter des Landratsamtes und des Krankenhauses stattfindet, ist die bestehende Parkraumbewirtschaftung auszuweiten, ggf. mit finanzieller Bewirtschaftung (Parkscheinautomaten).

Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung der beiden Stadtbuslinien durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt je-

doch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Der Verkehrsfluss über das Schopperfeld wird sich in Folge des vorliegenden Bauleitplanverfahrens nur unwesentlich (ca. 10 Kfz/Tag) erhöhen, weshalb dort keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Grundsätzlich ist auch anzumerken, dass das Verkehrsgutachten keine Verkehrsströme geplant hat, sondern nur Aussagen über das prognostizierte Verkehrsverhalten der Anwohner macht. Der Einwandträger hat Recht mit der Einschätzung, dass das Schopperfeld für den Automobilverkehr ungeeignet ist, nichtsdestotrotz wird die Straße wohl von etwa 10 sich im Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes ansiedelnden Bewohnern befahren.

Beim Englbergweg ist anzumerken, dass die derzeitige Ausbaubreite auch für die prognostizierte Belastung ausreichend ist. Ein darüber hinausgehender Ausbau müsste vom Stadtrat beschlossen werden.

zu 3. Geplante Bebauung:

Das Baufenster der Kindertagesstätte wurde gegenüber dem Planungsstand zur vorherigen Auslegung von den benachbarten Grundstücken abgerückt und beinhaltet eine Flächenbeschränkung durch die Festsetzung der maximalen Grund- und Geschossfläche. Die maximal zulässige Grundfläche der Bebauung ist deutlich kleiner als das Baufenster, da das Baufenster zusätzlich mögliche befestigte Bereiche beinhaltet: die Stellplätze sowie den Containerstandort. Die maximale Bauhöhe ist den Festsetzungen durch Schemaschnitt festgesetzt, die gesetzlichen Abstandsflächen werden in voller Höhe eingehalten. Die Fragen der konkreten Hochbauplanung werden im Baugenehmigungsverfahren abgearbeitet und sind nicht Teil der Bauleitplanung. Die grundsätzliche Verkehrsanbindung und die Möglichkeit ausreichend Stellplätze nachzuweisen sind durch Lage und Größe des Baufensters gesichert.

Die nähere Umgebung des Bebauungsplanes ist durchaus von Geschosswohnungsbau geprägt, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig) und Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig).

Die viergeschossigen Bereiche der Geschosswohnungsbauten wurden, um eine intensivere Durchgrünung und mehr Blickbezüge aufrechtzuerhalten, eingeführt. Dabei wurde der viergeschossige Bereich bewusst vom Felix-Meindl-Weg abgerückt, um in der Hanglage die Ansichtshöhe nicht gegenüber der Variante mit den sechs Geschosswohnungsbauten zu verändern. Hier wurde den Argumenten des Klimaschutzes nach bestmöglicher Durchgrünung Rechnung getragen.

Im Übrigen: Zum Begriff des Vollgeschosses verweist Art. 83 Abs. 7 BayBO auf Art. 2 Abs. 5 der bis zum 31.12.2007 geltenden Fassung der BayBO:

„Vollgeschosse sind Geschosse, die vollständig über der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche liegen und über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine Höhe von mindestens 2,30 m haben...“, dabei ist als Bezugsfläche auf die Grundfläche des darunterliegenden Geschosses verwiesen.

Der Ansatz im Bebauungsplan entspricht somit gängiger Rechtsprechung. Außerdem wurde durch die Festsetzungen der Geschossigkeit und der Wandhöhe (diese unter „Festsetzungen durch Schemaschnitte“) die Höhenentwicklung begrenzt.

Die Frage der Grünvernetzung wurde bereits im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vom 22.03.2019 behandelt: die Darstellung einer Grünfläche im Landschaftsplan wird zugunsten einer Verbesserung der Freiflächenqualität der Anwohner in Form der fingerartigen Grünvernetzung aufgenommen. Ebenso berücksichtigt die gewählte Form des Freiflächenangebotes die Stellungnahme des Klimaschutzes, die insbesondere im Hinblick auf das Potential zur Verschattung und Durchlüftung die geplante fingerartige Durchgrünung gegenüber dem Erhalt eines einzelnen, breiteren Grünzuges definitiv bevorzugt.

Die Stadt Landshut ist sich der besonderen Bedeutung des Belangs Naturschutz und Flächensparen bewusst und die Ziele und Zwecke des Grünzugs wurden in der Bauleitplanung explizit berücksichtigt.

Den Anregungen zur Eingrünung des Containerstandortes wird im Zuge der Bauausführung nachgekommen. Die textliche Festsetzung 3.6 regelt bereits die Fassadenbegrünung sämtlicher Nebengebäude. Der Containerstellplatz ist analog zu behandeln.

Bei dem Fußweg vom Kaspar-Brummer-Weg zum Felix-Meindl-Weg handelt es sich um das langfristig angedachte Ziel bei der Siedlungsentwicklung der Stadt Landshut, eine Grünverbindung mit zugehörigem Weg zu realisieren. Wie bereits auf dem Flächennutzungsplan von 2006 ersichtlich, ist im Bereich Achdorf/Berg eine durchgängige, in Nord-Süd-Richtung vom Salzdorfer Tal bis zur Neuen Bergstraße verlaufende Grünverbindung dargestellt. Wesentlich für die Wirksamkeit dieser Grünvernetzung ist zum einen eine nicht durch Einzäunungen gehinderte Bewegungsmöglichkeit der Flora und Fauna und damit ein Austausch weit von Süden in die Stadt hinein und andererseits eine fußläufige Durchwegung der Grünverbindung mit dem Ziel, diese für die Allgemeinheit – auch zu Erholungszwecken - erlebbar zu machen und zusätzlich eine fußläufige Verbindung zum landschaftlich hochwertigen Bereich im Salzdorfer Tal zu schaffen.

Südlich der Pfarrfeldstraße ist diese Grünverbindung durch die Bebauungspläne Nr. 09-15/2a und Nr. 09-15/6a bereits planungsrechtlich gesichert, nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ist diese Sicherung durch die Bebauungspläne Nrn. 08-69/1, 09-68 Deckblatt Nr. 6 und 09-69/2 erfolgt. Der vorliegende Bebauungsplan ist das Bindeglied zwischen der nördlich und südlich bereits vorhandenen Sicherung. An der Planung wird daher unverändert festgehalten. Hierbei ist festzuhalten, dass die angedachte Wegeverbindung als städtebauliches Entwicklungsziel (Absichtserklärung) einer durchgehenden Wegeverbindung in Zusammenhang mit den umgebenden Bauleitplanungen besteht und nun umgesetzt werden soll.

Eine kritische Parkraumsituation im Bereich des Kaspar-Brummer-Weges wurde bislang nicht festgestellt.

Die Stadt Landshut könnte nur im Rahmen eigener Grundstücke aktive Wohnungsmarktpolitik betreiben. Bebaubare Grundstücke im Eigentum der Stadt sind aber bei Weitem nicht in ausreichendem Maß vorhanden, daher müssen für die notwendige Schaffung von Wohnraum Grundstücke in Privateigentum herangezogen werden. Über die Bauleitplanung und begleitende vertragliche Regelungen wird dafür gesorgt, dass entsprechend der „Richtlinie zur Bereitstellung von Flächen für den Sozialen Wohnungsbau - Neufassung 2017“ 20% der realisierten Wohnungsflächen im Geschosswohnungsbau zum geförderten Wohnungsbau zählen und somit für Personen und Familien mit kleinem und mittlerem Einkommen zur Verfügung stehen. Im geplanten Neubaugebiet und im Quartier insgesamt wäre somit eine ausreichende soziale Durchmischung gewährleistet. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass aufgrund der derzeitigen Bodenpreise bezahlbarer Wohnraum für viele Familien nicht mehr durch Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäuser geschaffen werden kann, da sich in Städten wie Landshut solche Bauformen nur noch ein kleiner Teil der Bevölkerung leisten kann. Insofern hat die vorliegende Planung den Wohnraumbedarf von Familien im Gegensatz zur Ansicht des Einwenders durchaus im Blick.

46.

mit Schreiben vom 14.02.2020

In vorbezeichneter Angelegenheit zeigen wir an, dass wir rechtlich beraten und vertreten. Eine uns legitimierende Vollmacht ist in Form einer beglaubigten Abschrift diesem Schreiben beigelegt.

Ausweislich der Bekanntmachung der Stadt Landshut in deren Amtsblatt vom 20.12.2019 findet seit dem 02.01.2020 betreffend die Aufstellung des Bebauungsplans

Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ (vom 22.03.2019 in der Fassung vom 13.12.2019) die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB statt.

Die zugehörige Auslegung endet am 14.02.2020.

Namens und im Auftrag unseres Mandanten erheben wir hiermit innerhalb der vorbezeichneten Auslegungsfrist

EINWENDUNGEN

gegen die geplante Aufstellung des vorbezeichneten Bebauungsplans.

Unser Mandant ist Eigentümer der planbetroffenen Grundstücksfläche FINr. 225/2, Gemarkung Berg. Zunächst grenzt eben diese Grundstücksfläche unseres Mandanten in ihrer nördlichen Ausrichtung unmittelbar an den Bebauungsplangebietsumgriff an. Zudem erstreckt sich partiell der Geltungsbereich des zum Erlass vorgesehenen Bebauungsplans Nr. 08-70 auf den westlichen Grundstücksbereich der vorbezeichneten Grundstücksfläche unseres Mandanten.

Ungeachtet dessen, dass die Grundstücksfläche unseres Mandanten am eigentlichen Planungsinhalt, nämlich der Schaffung eines massiven Wohnbaugebiets, nicht partizipiert, ist es nach aktuellem Planstand vorgesehen, dass auf dem westlichen Grundstücksteil der Fläche unseres Mandanten in Nord-Süd-Ausrichtung ein öffentlicher Fußweg nebst einer den Fußweg umschließenden öffentlichen Grünfläche festgesetzt werden soll. Zudem ist die Festsetzung des Erhalts von drei im Einzelnen gekennzeichneten Bäumen nach aktuellem Planstand seitens der Stadt Landshut als normerlassende Kommune vorgesehen.

Auf der Grundstücksfläche selbst befindet sich ein privates Wohnhaus unseres Mandanten. Es handelt sich um das Wohnhaus mit der Anschrift [REDACTED]. Zudem ist auf der Grundstücksfläche ein Garagen- bzw. Nebengebäude existent. Der westliche, von den unmittelbar angedachten Festsetzungen betroffene Grundstücksteil bildet seit jeher den zum Wohnhaus zugehörigen Privatgarten.

Die Eigentumsfläche unseres Mandanten befindet sich ihrerseits nicht im Umgriff eines anderweitigen Bebauungsplans. Diese ist vielmehr in eine Bebauungszeile entlang der Pfarrfeldstraße eingegliedert, welche entsprechende Innenbereichsqualität im Sinne des § 34 BauGB aufweist.

Durch den neuen Bebauungsplan soll nunmehr ein Wohnbaugebiet auf einer bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche, die ihrerseits als Außenbereichsinsel im Sinne des § 35 BauGB einzuordnen ist, geschaffen werden. Hinzukommen soll zudem eine entsprechende Gemeinbedarfsfläche. Gemäß der ausgelegten Bebauungsplanbegründung sollen hier insgesamt acht Mehrfamilienhäuser mit ca. 155 Wohnungen, 6 Reihenhäuser sowie 2 Einzel- und Doppelhäuser neu entstehen, insgesamt also 165 zulässige Wohneinheiten mit einem erwarteten Zuzug von insgesamt ca. 495 Personen.

Dies bedeutet erkennbar eine massive Nachverdichtung, die sich durchaus von den bisherigen baulichen Strukturen im Umgebungsumgriff und der dort vorhandenen Wohnbebauung in ihrer Dimension maßgeblich absetzt. Gerade die angedachte massive mehrgeschossige Bebauung weist einen Bruch zu der sie umgebenden baulichen Struktur auf. Diese ist nämlich ihrerseits bisher im Wesentlichen durch Ein- und Zweifamilienhäuser sowie durch eine Reihenhausbauung für Familien geprägt.

Die aktuell weiter verfolgte Planstruktur wird dabei, was bereits an dieser Stelle betont werden darf, den infrastrukturellen Anforderungen gerade in verkehrlicher Hinsicht nicht ansatzweise gerecht. Der Umgebungsumgriff zeichnet sich bereits heute durch eine massive verkehrliche Überlastung gerade in den Anbindungsbereichen an die umliegenden Hauptstraßen aus. Hinzu kommt eine der Stadt Landshut bekannte defizitäre Parkplatzsituation, die durch den Planentwurf infrastrukturell nicht aufgefangen wird. Dem Bebauungsplanentwurf fehlt es hier ersichtlich an einer infrastrukturellen Zusammenschau der schon vorhandenen und der zusätzlich neu entstehenden verkehrlichen Situation. Diesem Umstand hilft auch das den Planunterlagen beigefügte Verkehrsgutachten nicht ab. Dieses Gutachten mit Stand vom 18.12.2019 lässt kein erforderliches ganzheitliches Verkehrskonzept über die Grenzen des Bebauungsplangebietsumgriffes hinausgehend erkennen. Es werden hier mithin durch die Planung bereits existente verkehrliche Missstände in einer inhaltlich wie planerisch nicht tragfähigen Form verschärft.

Neben diesen schon jetzt erkennbaren Planungsfehlern ist es sodann vordergründig für unseren Mandanten - als hiesigen Einwendungsführer - nicht im Mindesten akzeptabel, dass seine an den Planumgriff angrenzende private Grundstücksfläche für einen öffentlichen Fußweg nebst öffentlicher Grünfläche festsetzungsbezogen in Anspruch genommen werden soll. Das Grundstück unseres Mandanten weist keinen realen Planbezug zu der Schaffung des verfahrensgegenständlichen Wohnbaugebiets auf. Die Fläche ist mithin insoweit im eigentlichen ohne unmittelbare planerische Relevanz. In nicht nachvollziehbarer, geschweige denn rechtlich tragfähiger Art und Weise versucht die Stadt Landshut dennoch sich letztlich außerhalb des eigentlichen faktischen Planumgriffes eine zusätzliche öffentliche Fußwegfläche zu schaffen bzw. zu sichern; dies aber eben ausgerechnet auf einer Grundstücksfläche, die mit dem Plankonzept im Übrigen letztlich nichts zu tun hat.

Ohne erkennbare städtebauliche Erforderlichkeit und Rechtfertigung soll hier eine Privatfläche für öffentliche Zwecke „missbraucht werden“. In der Bebauungsplanbegründung ist nicht ansatzweise zu erkennen, worin die Rechtfertigung für diesen nicht notwendigen Durchstich in Form eines Fußgängerweges liegen soll. Zurück bleibt eine individuelle Eigentumsbelastung, die zunächst dazu führt, dass sich unser Mandant zukunftsgerichtet unmittelbar in seinem aktuellen Privatgartenbereich einem Fußgängerverkehr ausgesetzt sehen würde, der wiederum wenigstens aus einem neuen Wohngebiet mit knapp 500 Einwohnern resultieren würde. Zudem ist der Fußweg so angelegt, dass die dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnende Fläche unseres Mandanten, die sich durch eine entsprechende Bebaubarkeit auszeichnet, ihrer Bebaubarkeit schlichtweg - dies ohne städtebauliche Rechtfertigung - in wesentlichen Teilen beraubt würde. Dies wird einer sachgerechten Planung nicht ansatzweise gerecht.

Für den Fall der rechtverbindlichen Umsetzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes in seiner bisherigen Ausgestaltung würde unser Mandant als Einwendungsführer folglich in rechtlich unzulässiger Weise durch Einschränkungen der Wertigkeit und Privatnützigkeit seines Grundeigentums in seinem grundrechtlichgeschützten Eigentumsrecht aus Art. 14 GG verletzt.

Der Erlass des streitgegenständlichen Bebauungsplanes in der aktuell zur Umsetzung vorgesehenen Art und Weise würde dabei, die obigen Ausführungen mit eingeschlossen, mit folgenden, nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen des Eigentums und der Nutzbarkeit der Grundstücksfläche unseres Mandanten einhergehen:

1. Die planerische Überlegung, auf der Privatgrundstücksfläche des Einwendungsführers einen öffentlichen Fußweg festsetzen zu wollen, ist in jedweder Hinsicht inakzeptabel und folgerichtig zu unterlassen. Selbiges gilt für die daran anknüpfende zusätzliche Festsetzung einer nicht näher definierten öffentlichen Grünfläche, die den zur Um-

setzung vorgesehenen Fußweg einrahmen soll. Wiederum darauf gründend erübrigt sich auch die im Kontext der vorgesehenen Grünfläche weiter planerisch angedachte Festsetzung des Erhalts von insgesamt 3 Bestandsbäumen.

Die Voraussetzungen für die entsprechenden Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB (Fußweg), § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB (öffentliche Grünfläche) und § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB (Erhalt der Bäume) sind erkennbar nicht erfüllt. Zwar regeln die vorbezeichneten Vorschriften die grundsätzliche Möglichkeit derartiger Festsetzungen in isolierter und auch kombinierter Form. Eben solche Festsetzungen müssen jedoch - zur Sicherung ihrer Rechtmäßigkeit - zum einen dem Erforderlichkeitsgrundsatz des § 1 Abs. 3 BauGB und zum anderen dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB gerecht werden.

Diesen Maßstäben genügen die hier angedachten Festsetzungen auf dem Grundstück unseres Mandanten erkennbar nicht ansatzweise.

Im Einzelnen:

a.

Die hier vorgesehenen Festsetzungen werden bereits den Maßgaben des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht gerecht.

Dies würde das nachweisliche Bestehen eines Planungserfordernisses voraussetzen. Das Planungserfordernis des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB besteht grundsätzlich nach Maßgabe der planerischen Konzeption der planerlassenden Gemeinde.

§ 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB begründet eine Planungspflicht, allerdings nur, wenn das städtebauliche Konzept der Gemeinde eine Verwirklichung durch Bauleitpläne verlangt. In diesem Rahmen besteht aber eine Pflicht zu konzeptgemäßem Verhalten.

Die Planungsbefugnis ermächtigt die Gemeinde zur Ordnung der städtebaulichen Entwicklung durch Bauleitplanung (vgl. hierzu Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Kommentar zum BauGB, Vorbemerkungen §§ 1 - 13a, Rnr. 18).

Aus dem Erforderlichkeitsprinzip des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ergeben sich entsprechende Grenzen für die Planungsbefugnis einer Gemeinde. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. hierzu beispielsweise BVerwGE, 146, 127).

Aus den Grundsätzen, die die Rechtsprechung hierzu entwickelt hat, lässt sich ableiten, dass sich die Grenzen der Planungsbefugnis der Gemeinden aus den Anforderungen des Baugesetzbuches selbst ergeben oder dass sie auf andere Gesetze zurückzuführen sind. Werden diese Grenzen überschritten, ist - so die Rechtsprechung - die Bauleitplanung im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht erforderlich und damit unzulässig, sie ist unwirksam. Dies gilt sowohl für den gesamten Festsetzungskontext als auch für einzelne Festsetzungen innerhalb einer entsprechenden Bauleitplanung.

Die Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist zu verneinen, wenn bestimmte Anforderungen an die Grundsätze der Bauleitplanung verletzt werden. Die Bauleitplanung muss einen bodenrechtlichen Bezug haben, d.h. die Bauleitplanung bedarf der Rechtfertigung durch städtebauliche Gründe (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999 - Az.:4 BN 15.99). Nicht erforderlich sind solche Bauleitpläne, die einer positiven städtebaulichen Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Bauleitplanung nicht bestimmt ist. Auf diese Weise und mit Rücksicht auf die grundsätzliche Maßgeblichkeit der planerischen

Konzeption der Gemeinde stellt das Merkmal der Erforderlichkeit - dies auch im Blick auf Einzelfestsetzungen - zunächst bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen eine Beschränkung der Planungsbefugnisse dar (so BVerwG, Urteil vom 07.05.1971 - Az.: 4 C 76.68).

Vordringlich entscheidungsrelevant ist dabei immer das Vorliegen öffentlich-rechtlicher Belange zur Rechtfertigung der Planung selbst. Fehlt es hieran, so fehlt es an der Erforderlichkeit (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999 - Az: 4 BN 15.99).

Das Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit gilt dabei nicht nur für den Anlass, sondern auch für den Inhalt des Plans und damit für jede seiner Festsetzungen (vgl. hierzu Battis/Krautzberger/Löhr, Kommentar zum BauGB, § 1 Rnr.26).

Die Gemeinde ist mithin planbefugt, wenn sie hierfür hinreichend gewichtige städtebauliche Allgemeinbelange ins Feld führen kann. Es müssen daher positive Planungsziele verfolgt werden, d.h. die Planung muss von einer planerischen Konzeption getragen werden (vgl. hierzu nochmals BVerwG, Urteil vom 07.05.1971- Az.: 4 C 76.68).

§ 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ermächtigt Gemeinden zur Aufstellung von Bauleitplänen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Diese gesetzgeberische Aussage wird ausgefüllt durch die obigen, durch die Rechtsprechung gesetzten Grenzen.

Der Erforderlichkeit im Blick auf den Gesamtplan oder auch einzelne Festsetzungen ist nur dann genügt, wenn der Plan „vernünftigerweise geboten“ ist (vgl. hierzu auch BVerwGE 56,71).

Gemessen hieran scheidet eine Rechtfertigung der angedachten Festsetzungen auf der Grundstücksfläche des Einwendungsführers aus.

aa.

Zunächst zeigt ein Blick auf den Planteil des verfahrensgegenständlichen Bebauungsplans, dass die angrenzende Grundstücksfläche des Einwendungsführers letztlich keinen ernstlichen plansystematischen Zusammenhang zu dem Planungsprojekt aufweist.

Es fehlt hier mithin bereits erkennbar an der typischerweise einem Bebauungsplan innewohnenden Möglichkeit, innerhalb der Gesamtplansystematik ein Lastenausgleich zu Gunsten eines von öffentlichen Lasten (Fußweg) betroffenen Eigentümers, beispielsweise über die Schaffung eines bisher nicht existenten Baufensters, zu schaffen. Die Festsetzung von Gehwegen, Verkehrs- und auch Grünflächen im sonstigen Planungsumgriff unterliegt dabei gerade einem solchen sachgerechten Lastenausgleich. Hier wird ausgleichend zum Vorteil der Eigentümer Baurecht geschaffen, das in seiner systematischen Gesamtgestaltung sodann auch über entsprechende öffentliche Flächen, seien es Gehwege, Straßen oder Grünflächen, als gegenläufige Eigentümerlast verfügen können muss.

Die Grundstücksfläche des Einwendungsführers nimmt jedoch an diesem planerischen Ausgleich gerade nicht teil. Vielmehr wird die Fläche des Einwendungsführers ausschließlich mit der Festsetzung öffentlicher Flächen belastet. Weiteres hat letzterer hingegen nicht zu erwarten.

bb.

Bezogen auf die Umsetzung des Fußweges lässt sich im Blick auf die notwendige städtebauliche Rechtfertigung kein tragfähiger Grund erkennen. Der Bebauungsplan stellt

letztlich eine in sich geschlossene Plansystematik dar, zu der zusätzlich noch ein in seiner Notwendigkeit nicht näher begründetes „Nadelöhr“ in Form eines Fußweges über eine ansonsten planerisch nicht relevante Privatgrundstücksfläche geschaffen werden soll.

Eine Erforderlichkeit, geschweige denn Sinnhaftigkeit des Verbindungsweges wird dabei auch nicht ansatzweise in den Planungsgrundlagen erläutert. Wie es folglich zu einer Billigung des Planentwurfes in dieser Form kommen konnte, ist schlicht schleierhaft.

Es lässt sich deshalb letztlich nichts anderes ersehen, als eine städteplanerisch nicht begründbare Wunschvorstellung der Stadt Landshut zur Umsetzung eines offensichtlich nicht erforderlichen Fußweges. Hier wird künstlich eine Anbindung an die Pfarrfeldstraße erzeugt, die keine erkennbare Planrelevanz ausweist. Gesprochen wird hier in der Planbegründung nur über eine „langfristig wünschenswerte öffentliche Wegeanbindung nach Süden zum Pfarrfeldweg“. Welcher städteplanerische Grund sich dahinter verbergen soll, ist nicht ersichtlich. Einen solchen gibt es auch nicht.

Die Nord-Süd-Verbindung in Form des Fußweges liegt letztlich außerhalb des eigentlichen Plangebiets selbst und schafft insbesondere auch keine relevante städteplanerische Anbindung an beispielsweise einen Ortskern oder in der Nähe liegende Erholungsflächen. Der Durchstich wirkt mithin nicht nur gekünstelt, sondern sogar als planerischer Fremdkörper. Dies macht bereits ein Blick auf den Plan selbst deutlich.

Die Zurückhaltung in der diesbezüglichen Planbegründung lässt letztlich darauf schließen, dass sich die Stadt Landshut hier bereits selbst darüber im Klaren ist, dass dieses planerische „Anhängsel“ unter jedweden planerischen Gesichtspunkten und dies eben auch schon auf Erforderlichkeitsebene nicht zu rechtfertigen ist. Mit keinem Wort wird erklärt, dies weil es schlicht nicht möglich ist, warum die neugeschaffenen inneren Wegeverbindungen des in sich geschlossenen Planungsgebiets einer fortgeführten Wegeverbindung zur Pfarrfeldstraße überhaupt und gerade an dieser Stelle bedürften. Hier ist schon nicht erkennbar, was hierdurch erreicht werden soll.

Zudem wird in diesem Kontext übersehen, dass eine solche Nord-Süd-Verbindung in knapp 150 m Entfernung mit entsprechendem Gehweg bereits existent ist. Der August-Preißer-Weg verfügt erkennbar schon jetzt über einen Gehweg in Nord-Süd-Richtung hin zur Pfarrfeldstraße. Die innere Erschließung des Bebauungsplangebiets über die innerräumlichen Gehwege und den Felix-Meindl-Weg knüpft hieran unmittelbar an. Bezogen auf die Grundstücksfläche des Einwendungsführers ergibt sich mithin in nur knapp 150 m Entfernung schon jetzt die Möglichkeit der gehwegbezogenen Anbindung an die Pfarrfeldstraße auf bereits vorhandenen öffentlichen Straßenflächen. Ein Mehr ist hier nicht zu rechtfertigen. Auch handelt es sich hier nicht um eine nicht überwindbare Distanz. Gerade das Gegenteil ist der Fall.

cc.

Zudem wurde nicht ansatzweise in der planerischen Darstellung erklärt, warum der vermeintlich erforderliche Fußweg nicht schlicht auf vorhandenen Nachbargrundstücken, so z.B. auf der FINr. 225/5 oder der FINr. 235/18 sowie auf der FINr. 235/17 realisiert werden könnte. Auch hier findet sich kein einziges Wort zur Klärung des eben nicht existenten städtebaulichen Grundes, der für die Schaffung eines ohnehin nicht erforderlichen Fußweges in Nord-Süd-Richtung gerade auf der Grundstücksfläche unseres Mandanten führen müsste.

dd.

Die Planung ist damit bereits auf der Erforderlichkeitsebene in einer Art und Weise defizitär, die bei einem unterstellten Erlass des Bebauungsplans jedenfalls zur diesbezüglichen Teilunwirksamkeit desselben führen würde und müsste.

Auch sei betont, dass hier im Blick auf die mangelnde Erforderlichkeit keine Abhilfe über potentiell denkbare Entschädigungs- und Übernahmeansprüchen nach § 40 Abs. 1 Nr. 5 BauGB geschaffen werden kann. Selbiges gilt im Blick auf Vorkaufsrechtsbestimmungen nach § 24 BauGB und die enteignungsrechtlichen Regelungen. Enteignungsrechtliche Vorwirkungen ergeben sich aus der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche (hier eines Fußweges) ohnehin nicht. Auch resultiert aus der Festsetzung nicht die Rechtspflicht des betroffenen Grundstückseigentümers auf seinem Privatgrundstück die Errichtung der entsprechenden öffentlichen Fläche zu dulden.

Diesbezüglich darf weiter betont werden, dass der Einwendungsführer die Umsetzung des Fußweges unter keinen Umständen akzeptieren wird.

Gleichzeitig ist jedoch auch hervorzuheben, dass der Einwendungsführer nicht damit „gelockt werden kann“, dass man ihn vorhält, die Festsetzungen als solche würden noch keine unmittelbare Inanspruchnahme der Grundstückfläche mit sich bringen. Dies ist zwar formaljuristisch auf den ersten Blick zutreffend. Eine Verschiebung der diesbezüglichen Argumentation zur städtebaulichen Erforderlichkeit hinein in die Entschädigungs-, Vorkaufs-, oder Enteignungsbestimmungen, ist jedoch schlechterdings unzulässig.

Erst dann, wenn überhaupt von einer erforderlichen und insbesondere auch abwägungsfehlerfreien Planung auszugehen ist, kämen überhaupt Ansprüche nach den §§ 39 ff. etc. in Betracht. Die Ausgleichsregelungen gründen mithin allesamt auf einer rechtskonformen Ausgangsplanung. Eine solche ist hier schon auf der Erforderlichkeitsebene - wie dargestellt - auszuschließen.

ee.

Die Planung stellt bereits insoweit einen erkennbar „groben Missgriff“ dar, der bezogen auf die Grundstücksfläche des Einwendungsführers der Stadt Landshut die Planungsbefugnis nimmt.

Die vorgesehene Festsetzung des öffentlichen Fußweges ist mithin mangels Erforderlichkeit aus dem Planentwurf zu streichen. Selbiges gilt für die angedachte Festsetzung der öffentlichen Grünfläche. Diese ist in ihrer Entstehung nur zweckveranlasst durch den angedachten Fußweg. Entfällt dieser, so ergibt sich auch keine Planungsnotwendigkeit für die rahmenbildende öffentliche Grünfläche. Final gilt dies sodann auch für die drei zur Erhaltung vorgesehenen Bäume, die eine Ergänzung der angedachten Grünfläche darstellen. Geraten Fußweg und öffentliche Grünfläche, was zwingend erforderlich ist, in Wegfall, so ergibt sich auch kein Planungsbedürfnis für den Erhalt singulärer Bäume außerhalb des sonstigen Planungsumgriffes.

Es wird deshalb bereits an dieser Stelle namens und im Auftrag des Einwendungsführers

beantragt,

dessen Grundstücksfläche mit der FINr. 225/2, nach Streichung der angedachten und vorbezeichneten Festsetzungen, aus dem Geltungsbereich des zum Erlass vorgesehenen Bebauungsplans herauszunehmen.

b.

Auch würde die Beibehaltung der Festsetzungen auf der Ebene des weiter zu beachtenden Abwägungsgebotes des § 1 Abs. 7 BauGB zu einem Verstoß gegen die Eigentumsrechte unseres Mandanten in nicht zu rechtfertigender Form führen.

aa.

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Eine Verletzung des Gebots gerechter Abwägung liegt dann vor, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn Belange in die Abwägung nicht eingestellt werden, die nach Lage der Dinge eingestellt werden müssen, wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. hierzu BayVGH, Urteil vom 17.11.2014, Az.: 9 N 13.1303).

Eine wirksame städtebauliche Planung setzt insoweit voraus, dass hinreichend gewichtige städtebaulich beachtliche Allgemeinbelange für sie bzw. die einzelnen Festsetzungen bestehen. Diese städtebaulich beachtlichen Allgemeinbelange müssen umso gewichtiger sein, je stärker die Festsetzungen eines Bebauungsplans die Befugnisse des Eigentümers einschränken oder Grundstücke von einer Bebauung ganz ausschließen. Denn dass durch Art. 14 GG gewährleistete Eigentumsrecht gehört in hervorgehobener Weise zu den von der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Belangen (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 15.05.2013, Az.: 4 BN 1/13).

Das Abwägungsgebot schlägt sich insoweit auch nieder in einer Geeignetheits-, Erforderlichkeits- und Verhältnismäßigkeitsprüfung.

bb.

Vorliegend scheidet die städtebaulich angedachte Umsetzung des Fußweges nebst Grünfläche bereits an der Geeignetheitsprüfung. Es ist schon kein städteplanerisches Ziel erkennbar, das die Umsetzung des Fußweges erfordern würde. Vielmehr kann, die ohnehin in ihrer Notwendigkeit zweifelhafte Nord-Süd-Verbindung bereits über den existenten August-Preißer-Weg sichergestellt werden.

cc.

Nachdem sich schon auf der Erforderlichkeitsebene des § 1 Abs. 3 BauGB keine Rechtfertigung für die Planung ersehen lässt, setzt sich die mangelnde Erforderlichkeit im Rahmen der Prüfung des Abwägungsgebots fort.

Greifbare städtebauliche Gründe für die Umsetzung der Nord-Süd-Verbindung sind nicht ansatzweise benannt oder erkennbar (s.o.)

dd.

Zudem stellt sich auf der letzten Prüfungsebene diese planerische Vorstellung als in jeder Hinsicht unverhältnismäßig dar.

Erkennbar folgt aus der potentiell angedachten Umsetzung des Fußweges nebst öffentlicher Grünfläche eine massive Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks des Einwendungsführers. Die Beschränkung der Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks muss von der planerlassenden Kommune als ein wichtiger Belang privater Eigentümerinteressen in der nach § 1 Abs. 7 BauGB gebotenen Abwägung der öffentli-

chen und privaten Belange beachtet werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.01.1996, Az.: 4 NB 1.96).

Erkennbar würde der Fußweg unmittelbar in den aktuellen Privatgartenbereich des Einwendungsführers eingreifen. Dieser sähe sich zukunftsgerichtet einer steten Durchwanderung seiner privaten Gartenfläche durch die Bewohner des neuen Bauquartiers ausgesetzt. Hinzu kämen sonstige Fußgänger, die hier den Weg gemäß der angedachten öffentlichen Zweckbestimmung ebenfalls mitnutzen dürften. Die Privatsphäre im Garten- und Wohnbereich würde mithin nachhaltig belastet werden. Schon dies führt mangels erkennbarem öffentlichem „Gegengrund“ betreffend die Umsetzung der angedachten Festsetzungen zur Unverhältnismäßigkeit derselben. Diese Einschränkung der Privatnützigkeit des Grundstückes des Einwendungsführers ist durch diesen nicht hinzunehmen.

Im Weiteren würde die Umsetzung des Fußweges und der öffentlichen Grünfläche zu einer massiven Beschneidung der baulichen Ausnutzbarkeit der Grundstücksfläche unseres Mandanten führen. Nachweislich liegt die Grundstücksfläche unseres Mandanten nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplans der eine Bebauung im westlichen Grundstücksbereich bereits für sich ausschließen würde. Vielmehr ist das Wohnhaus in eine Bebauungszeile eingegliedert, die sich nach den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 34 ff. beurteilt. Die bauliche Vorprägung in Form der Bebauungszeilen entlang der Pfarrfeldstraße führt unzweifelhaft dazu, dass die Grundstücksfläche dem bauplanungsrechtlichen Innenbereich zuzuordnen ist. Die Bebaubarkeit des Grundstückes des Einwendungsführers gestaltet sich mithin nach § 34 BauGB. Die aktuell vorhandene Freifläche, die derzeit für den Privatgarten genutzt wird, könnte dabei ohne Weiters, nachdem sie den entsprechenden Baulückencharakter aufweist, einer baulichen Ausnutzung zugeführt werden. Durch die angedachte Umsetzung des Fußweges und der öffentlichen Grünfläche würde hier ein Grundstücksteil in Wegfall geraten, der diese bauliche Ausnutzbarkeit des Grundstückes maßgeblich beschränken würde. Dies würde beispielsweise auch dann gelten, wenn der Altbestand des Grundstückes abgerissen und einer insgesamt grundstücksausnutzenden Neubebauung, gemessen an den vorhandenen Maßparametern, zugeführt werden würde.

Kurzum: Die Umsetzung des Fußweges nebst öffentlicher Grünfläche würde eine maßgebliche Beschneidung vorhandenen Baurechts bedeuten. Ein entgegenstehender öffentlicher Allgemeinwohlbelang nicht zu ersehen.

Auch ist nicht zu ersehen, warum im Sinne der Lastengleichheit und des zu beachtenden Art. 3 Abs. 1 GG hier die vermeintlich notwendige Wegeverbindung ausgerechnet auf der Grundstücksfläche des Einwendungsführers geschaffen werden müsste. Alternativen sind grundstückbezogen vorhanden. Selbst dort ist aber eine solche Nord-Süd-Verbindung nicht erforderlich, weil sie eben bereits über den nur 150 m entfernten August-Preißer-Weg ohnehin schon realisiert ist. Auch insoweit stellt sich die Planungsvorstellung der Stadt Landshut als in jeder Hinsicht unverhältnismäßig dar.

Die Bestandgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG fordert, dass in erster Linie Vorkehrungen getroffen werden, die eine unverhältnismäßige Belastung des Eigentümers real vermeiden und die Privatnützigkeit des Eigentums soweit wie möglich erhalten. Kommt zudem der Grundstücksfläche ein Recht zur Bebauung zu, so ergibt sich hieraus ein besonderes Gewicht für die Berücksichtigung der Eigentümerbelange.

Darauf gründend entspricht der Festsetzungsrahmen, der hier vorgesehen ist und der als Folge seines gewählten Standortes die Nutzbarkeit der Grundstücksfläche des Einwendungsführers empfindlich beschneiden würde, den Anforderungen an eine gerechte Abwägung nicht. Einleuchtende Gegengründe, die die Belastungen des Eiwen-

dungsführers überlagern würden, sind weder benannt noch erkennbar (vgl. hierzu auch BVerfG, Beschluss vom 19.12.2002, Az.: 1 BvR 1402/01).

Die Umsetzung des Fußweges würde nachweislich ausschließlich den Einwendungsführer als Grundstückseigentümer treffen, der mit seiner Grundstücksfläche ansonsten keinerlei relevanten Planbezug aufweist. Eine solche isolierte Belastung außerhalb des eigentlichen Geltungsbereiches eines Bebauungsplans ist erkennbar nicht ansatzweise zu rechtfertigen.

ee.

Auch die Prüfung der Abwägungsebene erfordert mithin entsprechend dem obigen Antrag die Herausnahme der Grundstücksfläche des Einwendungsführers aus dem Planumgriff nebst Verzicht auf die entsprechenden Festsetzungen. Der auskragende Fußweg weist nachweislich keinerlei erkennbare Erschließungsrelevanz für den Planumgriff selbst auf. Die Gesamtplanung steht daher in keinerlei Abhängigkeit zu dem eben nicht erforderlichen zusätzlichen Fußweg. Eine Zusatzfunktion der öffentlichen Grünfläche außer derjenigen der Umrahmung des nicht erforderlichen Fußweges ist nicht erkennbar, so dass auch diese Festsetzung inakzeptabel ist. Selbiges gilt sodann für den isoliert festgesetzten Baumerhalt, der ebenfalls nur im Kontext der nicht erforderlichen Grünfläche und des nicht erforderlichen Fußweges beurteilt werden kann.

c.

Als Zwischenergebnis ist mithin festzuhalten, dass sich der Planentwurf gemäß den obigen Darstellungen als planungsdefizitär zu Lasten des Einwendungsführers darstellt. Der Plan ist mithin antragsgemäß abzuändern.

2. In den einleitenden Ausführungen wurde auch bereits festgehalten, dass die durch die massive bauliche Nachverdichtung zu erwartenden Verkehrslagen durch die vorhandenen Verkehrsflächen und die dort relevanten Knotenpunkte nicht aufgefangen werden können. Das den Planunterlagen beigefügte Verkehrsgutachten lässt hier in maßgeblicher Form die bereits existente Vorbelastung unberücksichtigt. Dies betrifft insbesondere auch die parkplatzbezogene Auslastung im Umgebungsumgriff. Es ist mithin mit einer massiven Verschärfung der verkehrlichen Lage gerade an den Knotenpunkten in den Ausfahrbereichen zu den Hauptverkehrsstraßen zu rechnen. Offenbar wurden hier auch die Verkehrszählungen an nicht repräsentativen Tagen vorgenommen, was dem Gutachtensergebnis die objektive Grundlage entzieht.

Auch insoweit droht eine gegenüber den Anliegern, zu denen auch der Einwendungsführer gehört, rücksichtslose Steigerung der Verkehrslasten, die durch den bisherigen planerischen Ansatz nicht aufgefangen wird; dies sowohl bezogen auf den fließenden Verkehr als auch im Blick auf die entsprechende Parkraumsituation.

Auch hier ergibt sich neben dem zu beachtendem Rücksichtnahmegebot eine entsprechende Abwägungsrelevanz. Abwägungsbeachtlichkeit in diesem Sinne besteht durch eine faktische Steigerung des Zu- und Abgangsverkehrs, die nicht auf allgemeinen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse beruht, sondern auf einer speziellen planbedingten Änderung der Verkehrssituation (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 17.09.1998, Az.:4 CN 1.97).

Auch diesbezüglich stellt sich die Planung als defizitär dar. Insoweit können die Ergebnisse des Billigungsbeschlusses ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Hier besteht erkennbar planerischer Anpassungsbedarf.

3. Insgesamt bleibt daher festzuhalten, dass der bisherige Planentwurf den planerischen Anforderungen des Baugesetzbuches nicht gerecht wird. Unser Mandant sieht sich im Blick auf seine Grundstücksfläche nicht hinnehmbaren Belastungen in Form von unnötigen Festsetzungen ausgesetzt. Dies ist planerisch nicht zu rechtfertigen.

Die Planung ist daher im Gesamten unter Berücksichtigung der obigen Gesichtspunkte überarbeitungsbedürftig. Vordringlich ist hier von den auf dem Grundstück unseres Mandanten vorgesehenen Festsetzungen Abstand zu nehmen.

Vor diesem Hintergrund wird abschließend

beantragt,

die Planung in der bisherigen Form aufzugeben und diese anzupassen.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Vorweg ist anzumerken, dass neben den in der Stellungnahme bereits genannten Punkten eine weitere städtebaulichen Zielsetzung die Schaffung einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünverbindung, wie bereits im Flächennutzungsplan dargestellt, ist, deren Bestandteil auch eine fußläufige Durchwegung ist.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Ein- / Zweifamilien- bzw. Reihenhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Es handelt sich hierbei um ein langfristig angedachtes Ziel der Siedlungsentwicklung der Stadt Landshut eine Wegeverbindung nach Süden zur Pfarrfeldstraße zu realisieren. An der Planung wird unverändert festgehalten.

Grundsätzlich ist aber klarzustellen, dass die angedachte Wegeverbindung als langfristiges städtebauliches Entwicklungsziel (Absichtserklärung) einer durchgehenden Wegeverbindung lediglich vorausschauenden Charakter in Zusammenhang mit den umgebenden Bauleitplanungen besitzt. Eine Umsetzung kann hier nur im Zuge eines Grunderwerbs durch die Stadt erfolgen.

Der Beibehaltung der derzeitigen Gartennutzung steht nichts im Wege.

Zu 1.:

Wie bereits auf dem Flächennutzungsplan von 2006 ersichtlich, ist im Bereich Achdorf/Berg eine durchgängige, in Nord-Süd-Richtung vom Salzdorfer Tal bis zur Neuen Bergstraße verlaufende Grünverbindung dargestellt. Wesentlich für die Wirksamkeit dieser Grünvernetzung ist zum einen eine nicht durch Einzäunungen gehinderte Bewegungsmöglichkeit der Flora und Fauna und damit ein Austausch weit von Süden in die Stadt hinein und andererseits eine fußläufige Durchwegung der Grünverbindung mit dem Ziel, diese für die Allgemeinheit – auch zu Erholungszwecken - erlebbar zu machen und zusätzlich eine fußläufige Verbindung zum landschaftlich hochwertigen Bereich im Salzdorfer Tal zu schaffen.

Südlich der Pfarrfeldstraße ist diese Grünverbindung durch die Bebauungspläne Nr. 09-15/2a und Nr. 09-15/6a bereits planungsrechtlich gesichert, nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ist diese Sicherung durch die Bebauungspläne Nrn. 08-69/1, 09-68 Deckblatt Nr. 6 und 09-69/2 erfolgt.

Der vorliegende Bebauungsplan ist das Bindeglied zwischen der nördlich und südlich bereits vorhandenen Sicherung.

Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes nehmen die Darstellung des Flächennutzungsplanes durch die fingerartigen Grünstrukturen auf, eine Sicherung des Durchwegung bis zur Pfarrfeldstraße ist der erforderliche Lückenschluss, der die Durchlässigkeit der Siedlungsstrukturen gewährleistet.

Der Erhalt der drei Bestandsbäume ist im Zuge der Umsetzung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes folgerichtig. Es bleibt im Übrigen dahingestellt, in wieweit die Bestandsbäume von der Baumschutzverordnung der Stadt Landshut erfasst sind.

Insofern genügen die Festsetzungen zur Wegeverbindung durchaus den Vorgaben des § 1 Abs. 3 und 7 BauGB.

Zu a.:

Die Stadt Landshut verhält sich konzeptgemäß: die Darstellung des Flächennutzungsplanes ist in den Bebauungsplänen nördlich und südlich des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes bereits festgesetzt worden und das Teilstück, das mit diesem Bebauungsplan die Grünverbindung komplettiert, ist für die naturschutzfachliche Wirksamkeit der Verbindung erforderlich.

Eine positive städtebauliche Planungskonzeption besteht auch darin, Grünzüge zu sichern und Bereiche, die von Bebauung freizuhalten sind, zu definieren. §1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB definiert ausdrücklich die Pflicht der Kommune, Darstellungen des Landschaftsplanes in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Der vorliegende Bebauungsplan legt nun die Flächennutzungen für das Planungsgebiet fest. Ohne eine Sicherung der Grünverbindung in diesem Bebauungsplan wäre eine Umsetzung der Verbindung künftig ausgeschlossen, woraus sich die Erforderlichkeit von Festsetzungen zur Sicherung der Grünverbindung ergibt. Die Erweiterung des Geltungsbereich und der grünverbindungssichernden Festsetzungen nach Süden auf die Flächen im Eigentum des Einwandträgers ist geboten, da aufgrund der in der Stellungnahme bereits genannten Einstufung des Bereiches unmittelbar nördlich der Pfarrfeldstraße als Innenbereich gem. § 34 BauGB dort keine weitere verbindliche Bauleitplanung zu erwarten ist, die die Sicherung der Grünverbindung regeln könnte.

Zu aa.:

Der plansystematische Zusammenhang ist für den Gesamtbereich des Grünzuges gegeben, der dem Flächennutzungsplan und Landschaftsplan zu entnehmen ist.

Es ist zu erwarten, dass die Darstellungen des Flächennutzungsplanes aus dem Jahr 2006 dem Eigentümer bekannt sind. Die Festsetzung von Grünflächen im betroffenen Teil des Grundstücks ist aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt und kann demzufolge nicht unerwartet sein. Dabei ist anzumerken, dass Gartenflächen keine Grünflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB, sondern „nicht überbaubare Flächen“ sind und somit im Flächennutzungsplan (in diesem Fall) als „Wohnbauflächen“ dargestellt werden. Auch aus diesem Grund ist klar ersichtlich, dass nicht die gesamte Grundstücksfläche des Einwandträgers planungsrechtlich als Garten zu betrachten ist, auch wenn die derzeitige Nutzung eine solche ist.

Die Ausweitung des bestehenden Baurechts im Sinne eines Lastenausgleiches entbehrt hingegen jeglicher städtebaulichen Erforderlichkeit, da eine städtebauliche Konzeption für die Bebauung der Flächen unmittelbar nördlich der Pfarrfeldstraße, die die Aufstellung eines Bebauungsplanes rechtfertigen würde, nicht vorhanden ist.

Zu bb.:

Die Umsetzung des Fußweges ist in der Umsetzung der Grünverbindung aus dem Flächennutzungsplan städtebaulich begründet.

Die Grünvernetzung aus dem Bebauungsplanentwurf setzt sich folgerichtig in der weiteren uneingezäunten Anbindung der Grünstrukturen an die bereits rechtskräftig festgesetzten Nord-Süd-Verbindung der Bebauungspläne fort und ist daher ein wesentliches Bindeglied, das die Wirksamkeit einer Struktur gewährleistet und das die Durchlässigkeit der Bebauungsstrukturen für die Flora und Fauna sichert.

Die fußläufige Verbindung ist ein zusätzlicher Aspekt des Offenhaltens der Bebauungsstrukturen, dessen Hintergrund unter „Zu. 1.“ bereits erläutert wurde, nicht der ausschlaggebende Grund für diese Festsetzung. Bei der Festsetzung einer reinen nicht umzäunten Grünstruktur ist demgegenüber zu erwarten, dass sich eine unkontrollierte Schleichwegsituation ergeben wird, die wenig eingesehen und schwer zu pflegen ist. Der Verweis auf den August-Preißer-Weg als Wegebeziehung macht deutlich, dass die Umsetzung der Darstellung des Flächennutzungsplanes durch den Einwandträger nicht betrachtet wurde. Der August-Preißer-Weg ist eine reine verkehrliche Anbindung des Felix-Meindl-Weges an die Pfarrfeldstraße ohne Aufenthalts- oder grünordnerischer Qualität; die Grünverbindung, die vom Salzdorfer Tal bis zur Neuen Bergstraße im Flächennutzungsplan dargestellt ist, ist eine landschaftsplanerisch wirksame Achse, die nur durch ein Offenhalten für die Bewegungen der Fauna wirksam sein kann und die durch die festgesetzte Durchwegung auch erlebbar wird.

Zu cc.:

Die Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind durchaus nicht parzellenscharf, es ist aber unschwer zu erkennen, dass die Grünvernetzung an der im Bebauungsplanentwurf festgesetzten Stelle aus dem Flächennutzungsplan entnommen ist und auf der gegenüberliegenden Seite der Pfarrfeldstraße auf die bereits festgesetzte Grünstruktur aus dem Süden trifft.

Eine anderweitige Situierung der Grünstruktur wäre mit einem Verschwenken im Bereich der Pfarrfeldstraße und damit mit weitaus größeren Gefahren für die Fauna aus dem Straßenverkehr verbunden; hier ist die kürzestmögliche Strecke für eine Straßenquerung. Tiere, die von Süden kommend, die Pfarrfeldstraße queren, können nur an dieser Stelle rasch wieder die Straße verlassen. Eine an anderen Stellen angebotene Grünstruktur müsste erst entlang der Pfarrfeldstraße gesucht werden, was sowohl für die Tierwelt als auch für den Straßenverkehr mit Gefahren verbunden wäre.

Zudem ist die Anbindung direkt an der gegenüberliegenden Seite der Pfarrfeldstraße auch für den Fußgängerverkehr vorteilhaft.

Zu dd.:

Die Tatsache, dass hier keine Defizite in der Anforderlichkeitsebene vorliegen, wurde ausreichend dargestellt. Insofern könnten Ansprüche nach §§ 39 ff. BauGB durchaus rechtsfehlerfrei in Betracht kommen.

Dem Einwandträger erwächst aus der Festsetzung keine Pflicht, die Grünverbindung inkl. Fußweg herzustellen. Allerdings nimmt die Stadt Landshut für sich in Anspruch, im Fall eines Verkaufs des Grundstücks des Einwandträgers für den im Bebauungsplan Nr. 08-70 entsprechend festgesetzten Teilbereich das Vorkaufsrecht nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 BauGB geltend zu machen. Dies ist aufgrund der oben erläuterten Rechtmäßigkeit der getroffenen Festsetzungen auch zulässig.

Zu ee.:

Die Planung stellt insoweit keinen groben Missgriff dar, in dem sie die Darstellungen des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes der Stadt Landshut umsetzt.

Die Festsetzung der Grünfläche ist wesentliches Merkmal der Planung, die die bereits vorhandenen Nord-Süd-Verbindungen ergänzt und zu einer wirksamen Achse schließt und kann daher nicht entfallen. Die Festsetzung der Wegeverbindung versteht sich als untergeordneter Teil der Grünverbindung und nicht umgekehrt die Grünstrukturen als „Anhängsel“ einer Wegeverbindung.

Die Festsetzung der drei zur Erhaltung vorgesehenen Bäume zur Vernetzung der Grünbrücke ist erforderlich, um einen artenschutzrechtlich wirksamen Rastpunkt für die Fauna zu sichern. Darüber hinaus ist auf die Baumschutzverordnung der Stadt Landshut verwiesen, die grundsätzlich zu beachten ist.

Die vom Einwandträger beanstandeten Festsetzungen bleiben somit unverändert erhalten.

Zu b.:

Die Festsetzungen führen nicht zu einem Verstoß gegen die Eigentumsrechte des Einwandträgers. Hierzu im Einzelnen:

Zu aa.:

Hinreichend gewichtige städtebaulich beachtliche Allgemeinbelange für die Festsetzung der Grünvernetzung bestehen: bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung der Festsetzung unter Bezugnahme auf den Flächennutzungsplan der Stadt Landshut ist die Grünvernetzung aus dem FFH-Gebiet Salzdorfer Tal wesentlich für den Austausch und die Vernetzung der Tier- und Pflanzenwelt.

Geeignet ist die Fläche insbesondere durch den bereits bestehenden Baumbestand, der durch die Festsetzungen gesichert wird, erforderlich ist die Fläche aufgrund der Darstellungen des Flächennutzungsplanes in Lage und Form sowie aufgrund der Notwendigkeit, die planungsrechtliche Sicherung – wie unter „Zu a.“ bereits dargestellt – im Rahmen der gegenständlichen Bebauungsplanaufstellung umzusetzen und die Verhältnismäßigkeit bleibt insoweit gewahrt, dass der Flächennutzungsplan einen breiteren Grünkorridor vorsieht, der planerisch auf das naturschutzfachlich dringend erforderliche Minimum reduziert wurde, um die Belastungen des Grundstückseigners zu verringern.

Zu bb.:

Die Umsetzung der Grünstruktur stellt eine geeignete Umsetzung der Darstellung des Flächennutzungsplanes dar und ist als Nord-Süd-Verbindung mit der Fläche südlich des Pfarrfeldweges und nördlich ab der Grundstücksgrenze des Einwenders eine notwendige Ergänzung der bestehenden und rechtlich gesicherten Grünstrukturen. Ergänzt werden darf hier nochmals: Es handelt sich hierbei um keine verkehrstechnische Wegeverbindung, sondern um eine Grünverbindung, die einen Fußweg enthält.

Zu cc.:

Die städtebaulichen Gründe leiten sich, wie oben bereits ausführlich beschrieben, aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und den bestehenden und rechtlich gesicherten Grünstrukturen her und sind somit, im Gegensatz zur Ansicht der Einwandträgers, in ausreichender Weise vorhanden.

Zu dd.:

Grundsätzlich gebietet der § 1 Abs. 7 BauGB eine gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander. Dies ist in diesem Fall auch praktiziert worden. Hierzu ist als Erstes festzustellen, dass sich die Bebaubarkeit des Grundstücks des Einwandträgers zwar grundsätzlich nach § 34 BauGB richtet, die Stadt Landshut aber auf Basis des § 1 Abs. 3 BauGB – wenn der vorliegende Bebauungsplan Nr. 08-70 nicht aufgestellt werden würde – im Fall eines Bauantrages für das Grundstück des Einwandträgers, der dem bereits genannten städtebaulichen Ziel der Umsetzung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünverbindung entgegensteht, einen Bebauungsplanes zur Sicherung dieses Zieles aufstellen kann und das beantragte Vorhaben erst durch Zurückstellung nach § 15 BauGB, später bei Vorliegen eines konkreten Bebauungsplanentwurfes durch Erlass einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB und zuletzt aufgrund entgegenstehender Festsetzungen rechtssicher ablehnen kann. Insofern ergeben sich durch den Bebauungsplan Nr. 08-70 keine Einschränkungen bei der Bebaubarkeit des Grundstücks des Einwandträgers. Vorhaben außerhalb des Geltungsbereiches sind auch weiterhin nach Maßgabe des § 34 BauGB zulässig. Beim Thema „Durchschreitung des Privatgartens“ ist anzumerken, dass die Umsetzung der Grünverbindung erst nach Wahrnehmung des Vorkaufsrechtes gem. § 24 BauGB stattfinden kann. Solange sich das Grundstück also im Eigentum des Einwenders befindet, ergeben sich keine Änderungen bei der Gartennutzung. Die Umsetzung der Festsetzungen zur Grünverbindung kommt erst bei einem Nachfolgeeigentümer zum Tragen; dieser kann aber die dann privaten Flächen durch Einfriedungen nach den Vorgaben der BayBO von den dann öffentlichen Flächen der Grünverbindung abtren-

nen. Die damit einhergehende Verringerung der Gartenfläche ist aufgrund der Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander als akzeptabel zu betrachten. Dies gilt auch deshalb, weil dem Einwandträger als jetzigem Eigentümer der Verkaufserlös aus dem Erwerb der Flächen für die Grünverbindung seitens der Stadt in Ausübung des Vorkaufsrechts nach § 24 BauGB zusteht.

Wie bereits oben ausgeführt ist die Position des Grünzuges den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entnommen. Auf der unmittelbar gegenüberliegenden Seite der Pfarrfeldstraße trifft diese Verbindung auf die bereits festgesetzte Grünstruktur aus dem Süden.

Eine der Darstellung des Flächennutzungsplanes nicht unmittelbar entnommene Situierung der Grünstruktur wäre mit weitaus größeren Gefahren für die Fauna aus dem Straßenverkehr verbunden, nachdem hier die kürzestmögliche Strecke für eine Straßenquerung liegt.

Der Planbezug des Grünzuges ist durch die im Rahmen dieses Bebauungsplanes gegebene Vollendung der rechtlichen Sicherung der Grünvernetzung in Nord-Süd-Richtung aus dem Salzdorfer Tal in die Siedlungsstrukturen hinein gegeben.

In diesem Zusammenhang greift der Verweis des Einwandträgers auf Art. 3 Abs. 1 GG nicht, da die Gleichheit vor dem Gesetz durch die rechtlich richtige Anwendung der Vorgaben des BauGB im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes gegeben ist. In diesem Zusammenhang sei auch noch auf Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG, der besagt, dass „Inhalt und Schranken“ des Rechts auf Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 „durch die Gesetze bestimmt“ werden, und auf Art. 14 Abs. 2 Satz 2 GG, nachdem der „Gebrauch“ des Eigentums „zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen“ soll, verwiesen. Der Abwägungsvorgang im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 folgt diesen Vorgaben.

Zu ee.:

Die Festsetzung eines damit rechtlich gesicherten Grünzuges beachtet die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere der Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die biologische Vielfalt. Eine Erschließungsrelevanz ist hier in Hinblick auf die oben genannte Tier- und Pflanzenwelt gegeben. Städtebauliche Entscheidungen und Festsetzungen sind nicht ausschließlich in Hinblick auf verkehrliche Erschließung für den Menschen zu treffen sondern haben nach §1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB auch die Belange des Umwelt- und Naturschutzes zu beachten.

Zu c.:

Der Plan ist mithin nicht abzuändern, um nicht einseitig die Belange des Umwelt- und Naturschutzes außer Acht zu lassen. Eine tatsächliche Umsetzung der Darstellungen des Flächennutzungsplanes würde eine deutliche Ausweitung des Grünzuges bedeuten, dessen Ausmaße ohnehin zugunsten des Grundstückseigners minimiert wurde

Zu 2.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine wei-

terhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnitts-messungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenußfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Die ermittelten Verkehrsstärken im Untersuchungsgebiet sind aktuell eher als moderat einzustufen und auch zukünftig mit Bebauung bleiben sie deutlich unter den empfohlenen Grenzwerten für Wohnstraßen und für Sammelstraßen. Das ist auch daran zu erkennen, dass die zukünftigen Verkehrsstärken in der Wernstorferstraße im Falle einer kompletten Bebauung aller Baulücken und der geplanten Baugebiete noch unter denen von ähnlichen Straßenzügen im Stadtgebiet liegen wie z.B. der Goethestraße in der Wolfgangsiedlung, der Breslauer Straße in Mitterwöhr oder der Neißestraße in Auloh. Dazu ist anzumerken, dass unter anderem den Anwohnern der Breslauer Straße in den letzten Jahren mehrere Neubaugebiete und bauliche Nachverdichtungen mit den entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen aufgebürdet wurden. Diesen gegenüber wäre es schwerlich zu vermitteln und es würde auch dem Prinzip der Gleichbehandlung widersprechen, dass Belastungen, die für diese als akzeptabel betrachtet wurden, für die Anwohner der Wernstorferstraße und des Felix-Meindl-Weges nun nicht hinnehmbar wären. Die Verkehrsmodellierung zeigt, dass sich die durch die geplante Bebauung entstehenden maximalen Mehrverkehre auf mehrere Anbindungen an das Hauptstraßennetz verteilen. Die Mehrverkehre an den Kreuzungen Felix-Meindl-Weg mit der Veldener Straße und Wernstorferstraße mit der Neuen Bergstraße können zukünftig noch vertraglich abgewickelt werden. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergibt und kurzzeitig längere Wartezeiten entstehen, bildet sich der

Rückstau nach wenigen Minuten wieder zurück. Der Verkehrszustand bleibt stabil und bildet keine Ausnahme im Vergleich mit anderen hoch belasteten Kreuzungen im Stadtgebiet.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt. Allein im Prognosefall wird die Verkehrsstärke am Engelbergweg durch die allgemeine Verkehrs-zunahme auf 1.850 bis 2.000 Kfz am Tag anwachsen. Durch die Neubebauung ergibt sich laut Verkehrsgutachten auf dem südlichen Engelbergweg eine zusätzliche Mehrbelastung von 230 Kfz pro Tag und auf dem nördlichen Engelbergweg eine Mehrbelastung von 600 Kfz pro Tag.

Zur Entlastung der an das Landratsamt und das Krankenhaus Achdorf angrenzenden Straßen wurde 2015 ein Parkraumkonzept erstellt und die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum eingeführt, um Dauerparken durch Mitarbeiter zu unterbinden. Grundsätzlich hat sich die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus nach Einführung des Parkraumkonzeptes und durch die Maßnahmen des Landratsamtes doch entspannt. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung bestätigt. Das Landratsamt hat mit der Tiefgarage Parkraum geschaffen. Das Parken beim Landratsamt wird durch eine klare Einteilung in Besucher- und Mitarbeiterparken geregelt. Um die Besucher des Landratsamtes besser auf die freien Kapazitäten im neuen Parkhaus aufmerksam zu machen, hat das Landratsamt an zwei Standorten am Achdorfer Weg LCD-Anzeigen errichtet, die die aktuell freien Stellplätze anzeigen. Auch die Stadt Landshut hat durch angepasste Regelungen (z.B. Änderung der Bewirtschaftungszeiten, verstärkte Kontrollen durch die Verkehrsüberwachung) auf bestehende oder neue Probleme reagiert. Um die Lage im Bereich der Wernstorferstraße zu verbessern wurde erst kürzlich nach einer Ortsbesichtigung beschlossen, die Kurzparkzone zu verkleinern, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Diese Maßnahme wird in den nächsten Wochen mit der Änderung der Beschilderung umgesetzt werden. Grundsätzlich ist die Parkraumsituation um das Landratsamt und das Krankenhaus aufmerksam zu beobachten. Dort wo ein massives Ausweichen von Parken durch Besucher und Mitarbeiter des Landratsamtes und des Krankenhauses stattfindet, ist die bestehende Parkraum-bewirtschaftung auszuweiten, ggf. mit finanzieller Bewirtschaftung (Parkscheinautomaten).

Der Planentwurf setzt, wie ausgeführt, die Darstellungen des Flächennutzungsplanes in Festsetzungen im Bebauungsplan um. Eine planerische Überarbeitung ist bezüglich der Festsetzungen zur Grünvernetzung nicht möglich, ohne den Darstellungen und Absichten des Flächennutzungsplanes grob zu widersprechen.

Die Belastungen auf der Grundstücksfläche des Einwendungsführers sind bereits seit der Rechtskraft des Flächennutzungsplanes gegeben und deren Festsetzungen im Rahmen eines Bebauungsplanes deren folgerichtige und juristisch einwandfreie Umsetzung.

47.


mit Schreiben vom 14.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungs-

plan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Engbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie öst-

lich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine wei-

terhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu er-

folgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

48.

mit Schreiben vom 15.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchfüh-

rung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Engelbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren

sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

49.

mit Schreiben vom 17.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.
- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschlieÙe. AuÙerdem ist noch folgendes zu beruicksichtigen:

Bitte bestatigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der AuÙerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungsplane im Gebiet zwischen Veldener StraÙe und Neuer BergstraÙe mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchfuhrung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit fuir die stadtbauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in raumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhanging ist, waere eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung fuir das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulassigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwaegung innerhalb des gegenstaendlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener StraÙe bis zur Neuen BergstraÙe untersucht hat, gefuehrt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und PfarrfeldstraÙe 32/34 (4-geschossig) sowie oestlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine ueberwiegend auf Einfamilienhaeusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes beruehrt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der HauptverkehrsstraÙen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsaeztlich wird im Regelwerk Empfehlungen fuir Radverkehrsanlagen in Tempo-30-StraÙen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos ueberholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstaende zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich oeffnenden Tueren) nicht eingehalten werden koennen. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der StraÙe unterbunden oder, sofern moeglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das koennen bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem StraÙenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenueberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsfuehrung auch auf dem anschlieÙenden Abschnitt bis zur WernstorferstraÙe weiter gefuehrt werden. Es ist zu pruefen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen ErschlieÙung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukuenftig auch FahrradstraÙen wie in der Schoeplergasse ausgewiesen werden. In reinen WohnstraÙen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwaertige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden StraÙen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener StraÙe und der Weickmannshoeh zusammen. Eine ueberpruefung und ueberwachung des durchfahren-

den Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Englbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der größeren Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basis-

version vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

50.

[REDACTED]

mit E-mail vom 11.02.2020

Wir melden uns im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ als betroffene Anlieger und geben hierzu unsere Stellungnahme ab. In der vorliegenden Fassung kann und darf der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ aus folgenden Gründen nicht aufgestellt werden:

- Die Behandlung des Bebauungsplans Nr. 08-70 muss angesichts der sich überlagernden Verkehrsthemen gleichzeitig mit den benachbarten Bebauungsplänen Nr. 09-15/1 („Zwischen Wernstorferstraße und Am Schopperfeld“) und dem Bereich südlich Pfarrfeldstraße bzw. am Steinlech sowie allen anderen potentiell noch zur Bebauung anstehenden Flächen im Viertel erfolgen. Die aktuell getrennte Behandlung dient alleine der Irreführung. Eine solche künstliche Trennung ist rechtswidrig.
- Die geplante mehrgeschossige und kasernenartige Bebauung fügt sich nicht annähernd in die Umgebung ein, die zu 90 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern mit Familien geprägt ist.
- Im betroffenen Viertel herrschen offensichtliche und seit mehreren Jahren bekannte Missstände in der Infrastruktur: Die Parkplatzsituation rund um das Landratsamt und das Krankenhaus Landshut-Achdorf ist katastrophal, die Anbindung an die umliegenden Hauptstraßen stark überlastet, eine klare Anbindung an das Fahrradnetz fehlt und die Anbindung an den ÖPNV ist sehr schwach.
- Die Einordnung des Englbergwegs als Anliegerstraße wird weiter ausgehöhlt. Der seit Jahren nicht unterbundene Durchgangsverkehr samt laufenden Geschwindigkeitsüberschreitungen wird weiter verstärkt.

- Das Verkehrsgutachten leidet unter schwerwiegenden handwerklichen und inhaltlichen Fehlern (z. B. Tag der Zählung nicht repräsentativ), so dass es keine ausreichende Grundlage für die vorliegende Bauleitplanung darstellt.
- Das Schallgutachten geht von falschen Maßgaben aus und untersucht fehlerhaft die Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Phase der Errichtung der geplanten Bebauung nicht.
- Es muss zwingend eine Überplanung für das gesamte Viertel erfolgen, die ein umfassendes Verkehrskonzept mit ausreichenden Fahrrad- und Fußgängerwegen und einer Vernetzung des Gesamtsystems zugrunde legt, das sich an die tatsächlichen Verhältnisse und die Umgebung anpasst und das entsprechend dem Bedarf Ein- und Zweifamilien- oder Reihenhäuser für Familien vorsieht.

Im Einzelnen verweise ich hierzu auf die Stellungnahme [REDACTED] der ich mich anschließe. Außerdem ist noch folgendes zu berücksichtigen:

Es wurde kein aktuelles Gutachten, Einmündung der Wernstorferstraße in die neue Bergstraße zu den Hauptverkehrszeiten erstellt.

Hauptverkehrszeit 7:30 – ca. 8:30 Uhr oder 16:20 – 17:20 Uhr und zwar wenn keine Ferien sind.

Unbedingt Verkehrsgutachten, aktuell erforderlich.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang des vorliegenden Schreibens.

Beschluss: 9 : 1

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 08-70 ohne gleichzeitiger Aufstellung weiterer Bebauungspläne im Gebiet zwischen Veldener Straße und Neuer Bergstraße mit gemeinsamer Beschlussfassung ist nicht rechtswidrig. Im Gegenteil, da die Durchführung von Bauleitplanverfahren gem. § 1 Abs. 3 BauGB von der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowohl in räumlicher („soweit“) als auch in zeitlicher („sobald“) abhängig ist, wäre eine gemeinsame Bebauungsplanaufstellung für das Gesamtgebiet im Sinne einer unzulässigen Vorratsplanung rechtswidrig. Die Belange, die das Quartier als Ganzes betreffen, sind aber in die Abwägung innerhalb des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens einzustellen. Diese Gesamtbetrachtung und die Betrachtung der Auswirkungen der Planungen wurden aber im Rahmen des Verkehrsgutachtens, das den gesamten Bereich von der Veldener Straße bis zur Neuen Bergstraße untersucht hat, geführt.

Im Umfeld sind bereits jetzt mehrere Geschosswohnungsbauten, wie z.B. westlich am Felix-Meindl-Weg 78/80 (6-geschossig), Hanns-Vetter-Weg 16/18 (5-geschossig), Felix-Meindl-Weg 84 (4-geschossig) und Pfarrfeldstraße 32/34 (4-geschossig) sowie östlich Felix-Meindl-Weg 120 und 130 (3-geschossig), Felix-Meindl-Weg 122-128 (4-geschossig) und Carl-Wittmann-Weg 2/2a/2b (3-geschossig). Eine überwiegend auf Einfamilienhäusern basierende Bebauungsstruktur ist bereits jetzt nicht mehr gegeben.

Die Parkplatzsituation im Bereich des Krankenhauses und des Landratsamtes berührt das unmittelbare Bebauungsplangebiet nicht und wird vom vorliegenden Verfahren auch nicht beeinflusst.

Die Situation des Fahrradverkehrs im Bereich der Hauptverkehrsstraßen kann vom vorliegenden Bebauungsplan nicht behandelt werden. Grundsätzlich wird im Regelwerk Empfehlungen für Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Straßen bei den vorhandenen moderaten Verkehrsbelastungen das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen. Das Problem bilden Engstellen, die meist durch parkende Fahrzeuge entstehen, wenn Radfahrer an diesen Stellen zu eng von Autos überholt werden bzw. wenn die Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (im Fall von sich öffnenden

den Türen) nicht eingehalten werden können. Auf Beschluss des Verkehrssenates kann an diesen Stellen entweder das Parken auf der Straße unterbunden oder, sofern möglich, Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein. Dem Straßenverkehrsamt wurde dieses Thema mit der Bitte um Vorbereitung zur Behandlung im Verkehrssenat weitergegeben. Am stark befahrenen Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs bis zum Achdorfer Weg wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern ein Schutzstreifen markiert und auf der gegenüberliegenden Seite ein Halteverbot eingerichtet. Auch hier kann auf Beschluss des Verkehrssenates diese Radverkehrsführung auch auf dem anschließenden Abschnitt bis zur Wernstorferstraße weiter geführt werden. Es ist zu prüfen, ob zur Verbesserung der infrastrukturellen Erschließung unter Beachtung der erforderlichen Rahmenbedingungen zukünftig auch Fahrradstraßen wie in der Schöplergasse ausgewiesen werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung im Engelbergweg liegt zwischen 1.400 und 1.550 Kfz am Tag. Sie setzt sich aus dem Anliegerverkehr des Engelbergwegs, den Quell-/Zielverkehren der angrenzenden Straßen des Untersuchungsgebiets und sicherlich auch aus einem Anteil an Durchgangsverkehren zwischen der Veldener Straße und der Weickmannshöhe zusammen. Eine Überprüfung und Überwachung des durchfahrenden Verkehrs ist auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich. Die Zuständigkeit für die Kontrolle dieser Verkehre obliegt alleine der Polizei. Die Stadt Landshut führt jedoch am Engelbergweg sehr regelmäßig (1 bis 2-mal pro Monat) Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei wird eine durchschnittliche Überschreitung der Geschwindigkeit von maximal 15 km/h festgestellt.

Im Zuge der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans und der Forderung nach einem erhöhten ÖPNV-Angebot aus dem Bürgerbegehren „Busse, Baby“ von 2017 kann infolge einer erhöhten Nachfrage durch die Neubaugebiete auch eine Taktverdichtung bei der Buslinie 7 durch das Untersuchungsgebiet die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern. Alle Überlegungen zu einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet sind im zukünftigen Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Um die gegenwärtige Verkehrsbelastung und die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen einer Bebauung aller vorhandenen Baulücken mit Baurecht sowie der Baugebiete am Ende der Wernstorferstraße und im Bereich Felix-Meindl-Weg genau beurteilen zu können, hat die Stadt das in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellte Verkehrsgutachten erstellen lassen, welches das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen der Veldener Straße, der Neuen Bergstraße und dem Engelbergweg umfasst. Darin enthalten sind sowohl der Felix-Meindl-Weg (BBP 08-70) als auch die geplanten Baugebiete in der Wernstorferstraße (BBP 09-15/1 und 09-15/6b). Die Verkehrssituation im Viertel wird somit umfassend betrachtet und nicht nur für die einzelnen Bauflächen. Damit mögliche negative Auswirkungen nicht unberücksichtigt bleiben, sind in den Planfällen die Faktoren für eine maximale Verkehrsbelastung angesetzt: vollständige Bebauung aller Flächen mit Baurecht und der geplanten Bebauungspläne, ungünstigste Belastung der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen durch die B 15neu und eine weiterhin hohe Verkehrsbelastung durch das Kreiskrankenhaus bzw. durch die Nachnutzung des Landratsamts. Letztendlich wurde somit für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen im Viertel die maximale zukünftige Verkehrsbelastung, die aus der geplanten Bebauung und dem Zusammenwirken aller verkehrswirksamen Faktoren entstehen kann, berücksichtigt.

Die an mehreren Kreuzungen am 12. September 2019 durchgeführten Zählungen sind selbstverständlich für den Kfz-Verkehr repräsentativ. Erfahrungsgemäß sind die Kfz-Zahlen an Werktagen außerhalb der Schulferien relativ konstant. Zusätzlich wurden noch Querschnittsmessungen rund um die Uhr über mehrere Tage durchgeführt. Weiterhin wurden bereits am 01. Februar 2018 Verkehrszählungen über jeweils 24 Stunden an drei Punkten der Wernstorferstraße und an zwei Punkten des Engelbergweges durchgeführt, die zur Bewertung mehrerer Erschließungsvarianten des Baugebietes am Ende der Wernstorferstraße herangezogen wurden. Mit diesen aktuellen Zählungen

und Messungen für das Untersuchungsgebiet wurde das städtische Verkehrsmodell ergänzt, das seinerseits auf regelmäßigen Messungen auf den Hauptverkehrsstraßen basiert. Das städtische Verkehrsmodell wurde für die Verkehrsuntersuchung im Bereich des Untersuchungsgebiets detailliert. Anschließend wurden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für den Analysefall, den Prognosenullfall und die Planfälle berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten werden somit sehr genau und detailliert durchgeführt wurde.

Die Ermittlung der Neuverkehre basiert auf den prognostizierten Einwohnerzahlen für die Baugebiete und den Kennwerten für den motorisierten Individualverkehr, die zuletzt in der Verkehrserhebung 2018 für Landshut und auch spezifisch für Achdorf erfasst wurden. Auch die für die Morgen- und Abendspitze relevanten Kfz-Fahrten, die durch die geplante Kita erzeugt werden, sind nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Der sprunghafte Anstieg der Verkehrsstärke in der Neuen Bergstraße östlich der Veldener Straße um ca. 1000 Kfz/24h beruht auf der gröberen Zelleneinteilung und auf den ursprünglichen Anbindungen im städtischen Verkehrsmodell, das in seiner Basisversion vornehmlich für das städtische Hauptstraßennetz konzipiert ist. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde das Untersuchungsgebiet, das südlich der Neuen Bergstraße liegt, für die Modellierung anhand der gemessenen Verkehrszahlen und einer feineren Zelleneinteilung detailliert. Diese Ungenauigkeit im städtischen Verkehrsmodell, wirkt sich nicht auf die Verkehrssituation im untersuchten Netz zwischen der Neuen Bergstraße, der Veldener Straße und dem Englbergweg aus.

Bezüglich der Nachbarschaft ist anzumerken, dass die Auswirkungen auf diese durch ggf. vermehrten Verkehrslärm durchaus betrachtet wurden. Dies wurde im Gutachten auf den Seiten 19 und 20 unter Punkt 4.4 dargestellt.

In Teilen wurden die Auswirkungen auch anhand von Immissionsorten, und zwar der Punkte IO 101, IO 102 und IO 103 (Anlage 1.3 sowie 3.5) berechnet. Des Weiteren sind die Schallentwicklungen auch mithilfe eines 3-D-Modelles ermittelt und anhand der Beurteilungspegelkarten grafisch dargestellt worden. Es wurde dabei festgestellt, dass entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV die Pegelerhöhungen für den Verkehrslärm stets unter der Erheblichkeitsschwelle von 2,1 dB(A) liegen, womit weitere diesbezügliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Zur Belastungen und Einschränkungen der Nachbarschaft während der Bauphase: diese sind nie zu vermeiden, jedoch nur temporär. Regelungen dazu können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden.

Darüber hinaus ist auf die Realisierungsphase verwiesen: im Rahmen der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen generell die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVwV Baulärm) zu beachten, Arbeiten haben (außer nach vorheriger Genehmigung) ausschließlich zum Tagzeitraum von 6:00 – 20:00 Uhr zu erfolgen und im Rahmen einer offenen Kommunikation wird dem Planungsbegünstigten empfohlen, sensible Arbeiten zum einen rechtzeitig in der Umgebung anzukündigen und zum anderen vor Ort einen Ansprechpartner für die Nachbarschaft zu.

Wie bereits oben dargestellt wurde die Ermittlung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsstärken für das Verkehrsgutachten sehr genau und detailliert durchgeführt. Die Vorgehensweise entspricht der gängigen Methodik von Verkehrsuntersuchungen und weicht in keiner Weise davon ab. Das Verkehrsgutachten vom 18.12.2019 ist aktuell und hat die für den Bebauungsplan „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ erforderlichen Daten detailliert ermittelt.

III. Satzungsbeschluss und Beschluss zur Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“ wird vorbehaltlich einer Entscheidung des Plenums über die Erhebung von Nachfolgekosten für die Schulbaumaßnahmen und dem städtebaulichen Vertrag entsprechend dem vom Referenten vorgelegten und erläuterten Entwurf vom 22.03.2019 i.d.F. vom 13.12.2019, redaktionell geändert am 24.04.2020 gemäß § 10 Abs. 1 BauGB mit folgenden Modifizierungen

- Entfall der zeichnerischen Darstellung des öffentlichen Fußweges in der öffentlichen Grünfläche östlich des Kindergartengrundstückes;
- Ergänzung unter Festsetzung Punkt 5.1 (öffentliche Grünfläche) „... mit öffentlicher Durchwegung unter Erhalt des Gehölzbestandes“;
- In der Begründung 5.4, letzter Absatz: ... öffentliche Grünfläche (Planzeichen 5.1) im Nordosten der Kindertagesstätte mit einer öffentlichen Durchwegung, die in Abstimmung mit dem ggf. zu modifizierenden nördlichen Bebauungsplan Nr. 09-69/2 so errichtet wird, dass eine Beseitigung wertvoller Grün- und Gehölzbestände nicht erforderlich wird.“

als Satzung beschlossen.

Der Bebauungsplan mit eingearbeitetem Grünordnungsplan und textlichen Festsetzungen auf dem Plan sowie die Begründung vom 24.04.2020 sind Gegenstand dieses Beschlusses.

Mit dem Satzungsbeschluss erhöht sich die Summe der zulässigen Geschossfläche für den Wohnungsbau um 12.589m² auf insgesamt 13.389m² für die im Jahr 2020 rechtskräftig gewordenen Bebauungspläne.

Der Flächennutzungsplan ist gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 im Wege der Berichtigung anzupassen. Eines entsprechenden Änderungsverfahrens bedarf es nicht. Die Verwaltung wird mit der redaktionellen Änderung des Flächennutzungsplans beauftragt.

Beschluss: 9 : 1

Landshut, den 24.04.2020
STADT LANDSHUT


Alexander Putz
Oberbürgermeister