

## Städtebaulicher Rahmenplan "Am Steinlech"; Umsetzung des Beschlusses des Bausenates vom 06.03.2020

Gremium:	<b>Bausenat</b>	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	<b>6</b>	Zuständigkeit:	Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Sitzungsdatum:	<b>12.02.2021</b>	Stadt Landshut, den	22.01.2021
Sitzungsnummer:	12	Ersteller:	Pflüger, Stephan

### Vormerkung:

Der Bausenat hat in seiner Sitzung am 06.03.2020 die Verwaltung beauftragt, vor einer Weiterführung des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan „Am Steinlech“ auf Ebene des städtebaulichen Rahmenplans zu prüfen, inwieweit eine Hangsicherung auch mit einer reduzierten Bebauung, beispielsweise durch Reihen-/Kettenhäuser gewährleistet werden kann. Auch auf die verkehrlichen Belastungen und mögliche Entlastungsmaßnahmen soll nochmals explizit eingegangen werden, insbesondere sollte die Parkraumproblematik um das Achdorfer Krankenhaus und dem Landratsamt zeitnah gelöst werden.

Zur Parkraumproblematik hat das Straßenverkehrsamt bereits am 12.05.2020 in einer Stellungnahme Folgendes angemerkt:

„Durch eine Neustrukturierung bzw. Erweiterung von Parkflächen seitens des Landratsamtes sowie die Umsetzung des Parkraumkonzeptes Achdorf konnte die Parksituation rund um das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus deutlich entspannt werden. Dies wird auch von den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung im Rahmen der Kontrollgänge bestätigt.

Auch die Stadt Landshut hat nach der Einführung und Umsetzung des Parkraumkonzeptes durch angepasste Regelungen (z.B. Änderung der Bewirtschaftungszeiten, verstärkte Kontrollen durch die Verkehrsüberwachung, Anbringung von Grenzmarkierungen und Haltverboten ) auf bestehende oder neue Probleme (z.B. versperrte Zufahrten) reagiert.

Zur weiteren Verbesserung gerade im Bereich der Wernstorferstraße wurde erst in den letzten Wochen in Abstimmung mit den Fachbehörden die Kurzparkzonen verkleinert, um mehr Platz für den Begegnungsverkehr zu schaffen und damit die Befahrbarkeit des Straßenzuges zu verbessern.“

Das Tiefbauamt hat am 15.05.2020 bezüglich einer Verbesserung der Fahrbahnsituation und Radverkehrsführung am Felix-Meindl-Weg wie folgt Stellung genommen:

„Grundsätzlich ist gemäß des Regelwerks „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ in Tempo-30-Straßen mit moderater Verkehrsbelastung das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen. 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 (z.B. im Fall von sich öffnenden Türen) nicht eingehalten werden können. Die Engstellen können beseitigt werden, indem an diesen Stellen das Parken auf der Straße unterbunden wird oder eine Radverkehrsanlage eingerichtet werden kann, die den Abstand zum fließenden Verkehr sicherstellt. Das können bauliche Radwege oder ausreichend breite Schutzstreifen sein, die v.a. auf stärker befahrenen Straßen wie dem unteren Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs eingerichtet werden. In reinen Wohnstraßen sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Der Felix-Meindl-Weg ist für Radfahrer und immer mehr auch für Pedelec-Fahrer eine zentrale Verbindungsstrecke im Viertel von und in Richtung Veldener Straße und Bachstraße. Parallel dazu verläuft zwar die Schöplergasse, die als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Allerdings wird sie auf Grund der Umwegigkeit, enger Fahrbahn mit durchgehendem Parken auf der Straße und ungünstiger Anbindungen (v.a. Linksabbiegen vom Felix-Meindl-Weg in die Schöplergasse problematisch) nur wenig von Radfahrern angenommen. Der Abschnitt des Felix-Meindl-Wegs

unmittelbar nach dem Achdorfer Weg bildet mit den Schrägparkern und den gegenüberliegenden Längsparkern eine 50 Meter lange Engstelle, die nicht im Begegnungsverkehr befahren werden kann. Auch für Radfahrer ist in diesem Abschnitt die Begegnung mit einem Kfz problematisch, da die notwendigen Sicherheitsabstände zu den parkenden Autos nicht eingehalten werden können.

Im restlichen Abschnitt bis zur Wernstorferstraße ist die Fahrbahn zwischen den Bauminseln entlang des Friedhofs (Bauminseln bilden bis zu 40 Meter lange Buchten für Längsparken entlang Friedhofsseite) und dem gegenüberliegenden Fahrbahnrand 6,50 Meter breit. In diesem verbleibenden Straßenraum stehen jedoch vereinzelt auch bergab Längsparker, die den Straßenraum wiederum einengen. Der Verkehr wird an diesen Engstellen ausgebremst. Vor allem für Radfahrer bildet der gesamte Abschnitt zwischen dem Achdorfer Weg und der Wernstorferstraße auf Grund der Verkehrsbelastung (3.300 Kfz/24h) und der nicht vorhandenen Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen eine potenzielle Gefahrenstelle.

Durch einen einseitigen Schutzstreifen bergauf, der neben dem Längsparken mit Bauminseln auf der Friedhofsseite verläuft, kann dieses Gefahrenpotenzial für den Radverkehr deutlich entschärft werden. Auf der gegenüberliegenden Seite bergab ist ein Halteverbot einzurichten (derzeit Kurzparkzone bis zwei Stunden, werktags von 8-16 Uhr). Es genügt, das Halteverbot bergab auf die Hauptverkehrszeit, d.h. auf werktags tagsüber zu beschränken. Gegenüber dem Montessori Kindergarten kann eine kurze Kurzparkzone für Hol-Bring-Vorgänge erhalten bleiben. Nach Rücksprache mit dem Straßenverkehrsamt wäre eine einzelne Engstelle auf halber Strecke zwischen der Wernstorferstraße und dem Achdorfer Weg (in etwa auf Höhe des Containerstandplatzes) sinnvoll, um zu hohe Geschwindigkeiten auf der Strecke zu unterbinden. Diese einzelne Engstelle kann durch zwei bis drei markierte Längsparker bergab örtlich festgelegt werden.

Durch diese Einschränkungen des Halteverbots bleiben die Parkmöglichkeiten am Felix-Meindl-Weg bergab außerhalb der Hauptverkehrszeit erhalten. Das Längsparken auf der Friedhofsseite ist durch die Maßnahme in keiner Weise betroffen.

Bergab ist ein Schutzstreifen nicht erforderlich insbesondere da hier keine Gefahren durch sich öffnende Autotüren mehr bestehen. Durch diese Maßnahme werden auch die Engstellen für den Kfz-Verkehr auf diesem Abschnitt beseitigt. Der einseitige Schutzstreifen bergauf in Kombination mit Halteverbot bergab hat sich bereits auf dem unteren angrenzenden Abschnitt zwischen der Veldener Straße und dem Achdorfer Weg (6.300 Kfz/24h) bewährt. Er wurde im Einvernehmen mit den Anwohnern eingerichtet und sorgt sowohl für die Sicherheit der Radfahrer als auch für die Befahrbarkeit des Kfz-Verkehrs und der Rettungsfahrzeuge.

Zumindest die ersten 50 Meter entlang der Engstelle mit einem Schutzstreifen bergauf neben den Schrägparkern und Halteverbot bergab würde die Situation für Radfahrer und den fließenden Kfz-Verkehr auf dem Felix-Meindl-Weg spürbar verbessern.“

Zur Stellungnahme wurde am 27.05.2020 ein Konzeptplan nachgereicht. Die Planung fand auch Eingang in das Radverkehrskonzept 2020.

Zudem wurde seitens des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung untersucht, inwieweit eine Hangsicherung auch mit einer reduzierten Bebauung, beispielsweise durch Reihen- oder Kettenhäuser gewährleistet werden kann.

Vorweg ist festzustellen, dass die Anzahl der Wohneinheiten und deren Größe überwiegend maßgeblich sind für durch Baugebietsausweisungen zusätzlich entstehende Verkehre. Die geplante Bauweise spielt hierbei eine geringere Rolle, wobei zu ergänzen ist, dass in der Regel Geschosswohnungsbauten aufgrund ihrer Bewohnerstruktur weniger Verkehr verursachen als eine gleiche Anzahl an Wohneinheiten in Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern.

Prinzipiell können die notwendigen Hangsicherungsmaßnahmen im Planungsgebiet mit allen Bauformen durchgeführt werden. Hierfür ist aber notwendig, dass die Gebäude nicht einzeln errichtet werden, sondern als Gesamtbaumaßnahme (verteilt auf die vier Eigentümer im Gebiet), die auch die Hangsicherungsmaßnahmen beinhaltet. Dies ist am Ende der Bebauungsplanaufstellung vertraglich zu sichern; Mittel der Wahl ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan gem. § 13 BauGB inkl. zugehörigem Durchführungsvertrag.

Aufgrund der großen Aufwendungen für die Hangsicherungsmaßnahmen ist allerdings die Ermöglichung einer gewissen baulichen Dichte erforderlich, um die Baugebietsentwicklung für die Eigentümer auch wirtschaftlich darstellen zu können.

Vor diesem Hintergrund wurde eine neue Rahmenplanalternative entwickelt (Variante 0), die aus Sicht der Verwaltung der nun anzustoßenden Bebauungsplanaufstellung zugrunde gelegt werden sollte. Die Rahmenplanung weist eine Kombination aus Geschosswohnungsbauten mit

jeweils zwischen 4 und 8 Wohneinheiten sowie Kettenhäusern mit je 2 Wohneinheiten auf. Insgesamt sind somit 130 Wohneinheiten statt bisher ca. 170 vorgesehen. Die bauliche Grundstruktur der Variante 0 entspricht dabei der Planung, wie sie am 13.03.2019 vom Bausenat beschlossen wurde. Wie oben bereits erwähnt, ist es hier grundsätzlich auch möglich, zumindest einen Teil der Geschosswohnungsbauten (v.a. die Bauabschnitte 1A und 3A) als Reihenhäuser auszubilden. Dies würde aber auch dazu führen, dass anstatt der nun vorgesehenen, teilweise von der Straße zurückgesetzten Gemeinschaftsgaragen (die vsl. einen wesentlichen Teil zur Hangsicherung beitragen würden) eine Abfolge von Einzelgaragenanlagen entlang des öffentlichen Straßenraumes entstünden mit entsprechend negativen Folgen für das Straßenbild. Die verkehrlichen Auswirkungen einer Umstellung von Geschosswohnungsbau in Reihenhäuser wurde oben bereits erwähnt, der Stellplatzbedarf würde entsprechend den Vorgaben der Stellplatzsatzung ansteigen. Die nun vorliegende Planung bedingt gemäß Stellplatzsatzung einen Bedarf von 195 Stellplätzen. Im Rahmen der Überplanung wurde auch die Geschossfläche auf insgesamt ca. 14.680m<sup>2</sup> reduziert. Der am 13.03.2019 vom Bausenat beschlossene Stand der Rahmenplanung hat noch eine Geschossfläche von ca. 16.100m<sup>2</sup> vorgesehen. Die nun vorgesehene Geschossfläche ist niedriger, als die im Plan dargestellten Baukörper implizieren. In der Rahmenplanung wird somit eine gewisse Flexibilität in der Ausgestaltung der Baukörper zugrunde gelegt, z.B. durch zurückgesetzte Obergeschosse.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Variante 0 aufgrund der gegenüber der bisherigen Planung deutlich reduzierten Anzahl der Wohneinheiten zu einer wesentlichen Verringerung der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastung auf den angrenzenden Straßen führt. Diese Planung ist, insbesondere unter Berücksichtigung der oben dargestellten Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation, als gebietsverträglich einzustufen.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Der überarbeitete städtebauliche Rahmenplan „Am Steinlech“ (Variante 0) vom 12.02. 2021 wird als städtebauliche Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB der weiteren Bauleitplanung im Planungsgebiet zugrunde gelegt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für das Planungsgebiet die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes in die Wege zu leiten. Die Festsetzungen sind hierbei so zu treffen, dass die Anzahl der Wohneinheiten und die Geschossfläche, wie sie in der Variante 0 genannt sind, nicht wesentlich überschritten werden dürfen.
4. Dem Verkehrssenat wird empfohlen, die Umgestaltung des Felix-Meindl-Weges im Bereich zwischen dem Achdorfer Weg und der Wernstorferstraße entsprechend dem Plan des Tiefbauamtes vom 27.05.2020 zu beschließen.

### **Anlagen:**

- Anlage 1 – Rahmenplanung
- Anlage 2 – Stellungnahme Tiefbauamt
- Anlage 3 – Plan Felix-Meindl-Weg zur Stellungnahme Tiefbauamt
- Anlage 4 – Auszug aus Radverkehrskonzept 2020
- Anlage 5 – Stellungnahme Straßenverkehrsamt