

Städtebaulicher Rahmenplan "Am Steinlech"

I. Antrag der Stadträtin/e Borgmann, Gruber, Dr. Keyßner und Rabl,

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Nr. 246 vom 21.06.2021

II. Umsetzung des Bausenats-Beschlusses vom 06.03.2020

- 2. Lesung

Gremium:	Bausenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	1	Zuständigkeit:	Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Sitzungsdatum:	19.01.2024	Stadt Landshut, den	04.01.2024
Sitzungsnummer:	60	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. § 12 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 wurden 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. 14.680m² reduziert. Der am 13.03.2019 vom Bausenat beschlossene Stand der Rahmenplanung hat noch eine Geschossfläche von ca. 16.100m² 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. Diese Planung wurde am 12.02.2021 dem Bausenat vorgestellt. Dieser beschloss, den Tagesordnungspunkt in die 2. Lesung zu verwiesenen mit dem Auftrag an die Verwaltung, eine Stellungnahme des Klimaschutzmanagement einzuholen und die Anwohner im Vorfeld mit einzubeziehen.

Das Klimaschutzmanagement hat dementsprechend folgende Stellungnahme zur Variante 0 abgegeben:

„Das Gebiet der Rahmenplanung stellt derzeit eine große Freifläche innerhalb des bebauten Bereichs dar, auf der Kaltluft entstehen und hangabwärts fließen kann. Mit der Überplanung der Grünfläche kann hier keine Kaltluft mehr produziert werden. Dies lässt jedoch keine weitreichenden negativen Auswirkungen auf das Klima der weiteren Umgebung erwarten, da durch die einrahmende Bebauung der Fläche bereits im aktuellen Zustand Kaltluft kaum aus dem Gebiet abfließen und großflächig wirksam werden kann.

Die Anordnung der Gebäude in der Variante 0 der Rahmenplanung ist hinsichtlich der Durchlüftung des Gebiets nicht optimal. Sie könnte beispielhaft durch folgende Maßnahmen verbessert werden, ohne die bebaute Grundfläche wesentlich zu verringern:

Es könnten zwei Nord-Süd-Schneisen im östlichen Planungsbereich geschaffen werden, indem:

- die Winkelhäuser im BA-2B in drei Zweier-Gruppen anstatt zwei Dreier-Gruppen angeordnet werden, so dass jeweils ein Häuserpaar unterhalb eines MFH des BA-2A gelegen ist
- und die Querverbindungen der Mehrfamilienhäuser im BA, 3A entfernt werden
- und im BA-3B lediglich vier statt fünf Winkelhäuser vorgesehen werden, welche in zwei Zweier-Gruppen unterhalb der MFH des BA-3A angeordnet werden.

Die entstehenden durchgängigen Schneisen könnten als Ventilationsbahnen dienen und die Durchlüftung des Areals verbessern. Auch im westlichen Bereich könnten durch Verschieben der Gebäude zumindest teilweise durchgängige senkrecht zum Hang verlaufende Luftschneisen entstehen und die Durchlüftungssituation verbessert werden. Dass der von Norden nach Süden in der Mitte des Gebiets laufende Grünzug in der Variante 0 gerader verläuft und weniger Sprünge aufweist, verbessert die Möglichkeit, dass er als Luftschneise dienen kann. Um diese Funktion nicht einzuschränken, sollte hohe und dichte Vegetation maximal einseitig entlang des Rands des Grünstreifens vorgesehen werden. Bäume sollten im Grünzug nur in kleinen Gruppen am Rand des Grünstreifens gepflanzt werden und ansonsten vorwiegend entlang der hangparallel verlaufenden Erschließungsstraßen.

Detailliertere Vergleiche der beiden Planungsvarianten im Hinblick auf die lokalklimatische Situation sind vom Klimaschutzmanagement nicht darstellbar und bedürfen numerischer mikroklimatische Modellierungen. Hierzu wäre ein entsprechendes Fachgutachten zu beauftragen. Die über- und unterbaute Fläche des überplanten Bereichs ist in der Variante 0 zwar reduziert worden, eine weitere Komprimierung wäre aber aus Sicht des Klimaschutzmanagements (sowohl hinsichtlich dem Ziel des Klimaschutzes als auch dem Ziel der Klimaanpassung)

sinnvoll; bspw. durch Verringerung der überbauten Fläche und dafür Einplanung eines weiteren Vollgeschosses.

Aufgrund der angestrebten Bebauungsdichte und der wegen der Tiefgaragen vorgesehenen Unterkellerungen (Versorgungsinfrastruktur) könnte bei der Planung der Energieversorgung eine Loslösung von gebäudebezogenen Konzepten hin zu quartiersbezogenen Ansätzen (bspw. Nahwärmenetz mit zentralen Erzeugungsanlagen unter Nutzung erneuerbarer Energiequellen und/oder KWK) effizient und wirtschaftlich sein. Für eine diesbezügliche Prüfung und Planung ist die Erstellung eines (Quartiers-) Energiekonzepts notwendig und wird empfohlen.“

Zu Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner wurde am 22.06.2021 dann noch eine digitale Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt, wo die überarbeitete Planung und die sich daraus resultierende Verkehrsbelastung vorgestellt wurden. Die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger konnten im Anschluss dem Herrn Oberbürgermeister und den anwesenden Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeitern Fragen zum vorgelegten Konzept und zum weiteren Planungsablauf stellen.

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.

Weiterhin ist noch anzumerken, dass im Planungsgebiet bereits seit Erstellung der Rahmenplanung die Thematik Regenwasserrückhaltung eine besondere Bedeutung einnimmt. Aufgrund schwieriger Untergrundverhältnisse ist eine Versickerung von Niederschlagswasser im Gebiet nicht möglich. Zudem waren das Gebiet und die Unterlieger bereits des Öfteren von Sturzfluten bei Starkregenereignissen betroffen. Daher wurde ein qualifiziertes Fachbüro mit der Erstellung einer hydrologischen Untersuchung beauftragt, die Maßnahmen zur Entwässerung des Gesamtgebietes inkl. der schadlosen Ableitung im Starkregenfall unter Berücksichtigung der bisherigen und der aktuellen Rahmenplanung aufzeigen sollte. Die hydrologische Untersuchung wurde dem Bau- und dem Umweltsenat am 11.05.2023 vorgestellt; die beiden Stadtratsgremien beschlossen, dass die im Erläuterungsbericht zur hydrologischen Untersuchung dargestellten Maßnahmen zur Gebietsentwässerung und gegen die Auswirkungen von Starkregenereignissen, darunter ein Regenrückhaltebecken als zentrale Maßnahme, in die Planungen zum städtebaulichen Rahmenplan „Am Steinlech“ und später in den aufzustellenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden und der entsprechend überarbeitete Städtebauliche Rahmenplan dem Bausenat zur 2. Lesung vorgelegt wird.

Es wurde nun ein Plan des gesamten Gebietes Steinlech erstellt, der sowohl die Rahmenplanung von 2007 als auch die o.g. Variante 0 beinhaltet und die bereits rechtskräftigen Bebauungspläne abbildet. Das Regenrückhaltebecken wurde in diesen Plan integriert.

Für die Bewältigung von Starkregenereignissen im Planungsgebiet wurden noch folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die entsprechend in die weiteren Planungen für die Bebauung des nördlichen Teils des Rahmenplangebietes (und im Falle einer Bebauung des südlichen Teils auch dort) einzuarbeiten sind:

Konstruktiver Überflutungsschutz

- Aufrechterhaltung der natürlichen Entwässerungsrichtung Richtung Süden und Vermeidung von Geländesenken im Baugebiet (Geländemodellierung)
- Straßenraumgestaltung, Straßenentwässerung (Rückhaltevolumen im Straßenraum durch Querneigung gegen das natürliche Gefälle, Straßenausbildung mit V-Profil und Randeinfassungen mit Hochborden)
- Ausbildung insb. der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wege als Notwasserwege (Wegführung in Troglage)
- Fassung des zuströmenden Regenwassers nördlich der Bestandsbebauung Wernstorfer Straße 91/93
- Fassung des von Osten zuströmenden Wassers in einem offenen Gerinne und Zuleitung zu RRB
- Ausbildung von Grundstückszufahrten mit überfahrbarem Damm

Wasserführung um die Gebäude:

- Festschreibung von durchgehenden Barrikaden (z.B. Mauern) entlang der in Ost-West-Richtung verlaufenden Grundstücksgrenzen
- Fassung des ankommenden Niederschlagswassers in Mulden und Einleitung in private Regenwasserkanäle oder Ableitung in Richtung Straßen

Regulatorischer Überflutungsschutz

- Reduzierung von befestigten Flächen gegebenenfalls auch Wahl von durchlässigen Befestigungen sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum
- Festlegung der Erdgeschossfußbodenhöhen, so dass das Eindringen von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen in Gebäude und somit auch Schäden vermieden werden können
- Festlegung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens, dass für alle Grundstücke unabhängig der Grundstücksgröße ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 zu führen ist
- Festlegung der Jährlichkeit des Bemessungsregens für diese Überflutungsnachweise auf hohe Jährlichkeiten, z.B. 100a

Zum Antrag Nr. 246 der Stadträtin Borgmann sowie der Stadträte Gruber, Dr. Keyßner und Rabl, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Der Antrag lautet wie folgt:

Die städtebauliche Rahmenplanung für Achdorf, Bereich „Am Steinlech“ wird fortgeschrieben und wie folgt erweitert:

1. In der räumlichen Ausdehnung:
 - im Süden bis zur Veldener Straße und Roßbach,
 - im Norden bis zur Pfarrfeldstraße.

2. In der Zielsetzung:

Erhalt und Aufwertung großflächiger Grünstrukturen

- für die Kaltluftentstehung und -abfluss
- zur Verbesserung des Mikroklimas im Stadtteil
- zur Förderung der Biodiversität, Biotopvernetzung, wie auch der Naherholung
- Initiierung einer Grün- und Vernetzungachse vom Hofberg bis zum Metzental

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Im Jahr 2007 wurde bereits eine Rahmenplanung für das Gebiet „Am Steinlech“ erstellt. Die räumliche Ausdehnung der Rahmenplanung umfasst im Wesentlichen die im Antrag Nr. 246 geforderten Bereiche mit Ausnahme der Flächen von der Veldener Straße bis zum Roßbach. Diese Flächen waren im Gegensatz zum Planungsgebiet zum Zeitpunkt der Rahmenplanung bereits bebaut und somit einer grundlegenden städtebaulichen Neustrukturierung entzogen.

Diese Rahmenplanung bildet nach wie vor die Planungsgrundlage für das Gesamtgebiet „Am Steinlech“ und wird durch die aktuellen Überlegungen nur im Nordosten geändert. Die Änderungen der Rahmenplanung umfassen nur diese Flächen, weil zum einen der gesamte westliche Teil des Gesamtgebietes bereits durch die rechtskräftigen Bebauungspläne Nrn. 09-15/4 „Nördlich der Straße Am Steinlech“ und 09-15/5 „Zwischen Am Hiendl und Am Steinlech“ sowie die Flächen an der Pfarrfeldstraße durch die rechtskräftigen Bebauungspläne Nrn. 09-15/2a „Südlich Pfarrfeldstraße – Teilbereich a“ und 09-15/6a „Südlich Pfarrfeldstraße – westlich Englbergweg – Teilbereich a“ planungsrechtlich fixiert sind und zum anderen der Eigentümer der südöstlichen Flächen dort derzeit keine Ambitionen auf die Realisierung einer Bebauung hegt (hierfür müsste der Rahmenplan ebenfalls überarbeitet werden, sobald der Eigentümer diesbezüglich tätig wird).

Die Rahmenplanung aus dem Jahr 2007 enthält bereits großzügige Grünflächen, die eine Grünvernetzung von der Veldener Straße in Richtung Englbergweg (und von dort aus weiter ins Salzdorfer Tal) und zur Pfarrfeldstraße (und von dort weiter Richtung Hofberg) vorsehen, welche sowohl Kaltluftentstehung und -abfluss als auch das Mikroklima positiv beeinflussen. Die Grünflächenvernetzungen sind auch im Flächennutzungsplan dargestellt sowie teilweise bereits durch Bebauungspläne im Rahmenplangebiet „Am Steinlech“ sowie nördlich davon gesichert (Nrn. 08-69/1 „Westlich des Veichtederpointweges - Teilbereich 1“; 08-70 „Am Felix-Meindl-Weg - östl. August-Preißer-Weg“; 09-15/2a „Südlich Pfarrfeldstraße - Teilbereich a“; 09-15/4 „Nördlich der Straße Am Steinlech“; 09-15/5 „Zwischen Am Hiendl und Am Steinlech“; 09-15/6a

„Südlich Pfarrfeldstraße - westlich Englbergweg - Teilbereich a“; 09-68 „Zwischen Neuer Bergstraße und Steinlech“, Dbl. 6; 09-69/2 „Nördlich Felix-Meindl-Weg“). Die Grünflächen im Rahmenplan von 2007 sollen zudem dem naturschutzfachlichen Ausgleich für die zu bebauenden Bereiche dienen. Sie werden durch die aktuelle Änderung der Rahmenplanung (Variante 0) nicht reduziert, wobei aber anzumerken ist, dass sich das geplante Regenrückhaltebecken innerhalb der Grünflächen befindet.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorhandene Rahmenplanung „Am Steinlech“ bereits den Anforderungen aus dem Antrag Nr. 246 größtenteils genügt. Die konkrete Umsetzung ist teilweise bereits erfolgt (z.B. Ausgleichsflächen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 09-15/5) bzw. ist im Zuge der künftigen Bebauungsplanaufstellungen sicherzustellen.

Beschlussvorschlag:

Vom Bericht zum aktuellen Stand der Rahmenplanung sowie zu den Grünvernetzungen wird Kenntnis genommen.

Beschluss:

I. Antrag Nr. 246 der Stadträtin Frau Borgmann sowie der Stadträte Herren Gruber, Dr. Keyßner und Rabl, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Die im Antrag 246 formulierten Zielsetzungen zur Aufwertung großflächiger Grünstrukturen sind bereits in den Städtebaulichen Rahmenplan „Am Steinlech“ inkl. Änderung durch Variante 0 sowie in die bisher im Planungsgebiet und nördlich davon rechtskräftig gewordenen Bebauungspläne integriert worden; eine Ausdehnung über die Veldener Straße hin zum Roßbach ist aufgrund der baulichen Bestandssituation nicht möglich.

Der Antrag Nr. 246 ist somit als erledigt zu betrachten.

Beschluss:

II. Umsetzung des Beschlusses des Bausenates vom 06.03.2020 – 2. Lesung

1. Der überarbeitete städtebauliche Rahmenplan „Am Steinlech“ (Variante 0) vom 24.09.2021 wird als städtebauliche Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB der weiteren Bauleitplanung im Planungsgebiet zugrunde gelegt.
2. 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 überschritten werden dürfen.
3. 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.

Beschluss:

Anlagen:

Anlage 1 – Rahmenplan V0

Anlage 2 – Plan Überlagerungen

Anlage 3 – Plan V0 Schema Maßnahmen Sturzflut

Anlage 4 – Plan Tiefbauamt vom 27.05.2020