

Bebauungsplan Nr. 02-62/1a – Deckblatt 5

„Südlich Klötzlmüllerstraße – Verlängerung Sylvensteinstraße“

Umweltbezogene Stellungnahmen aus der Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 13a Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und der Beteiligung der betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB

Stadtwerke Landshut, Netze
mit Schreiben vom 17.03.2020

Netzbetrieb Strom:

Im o.g. Bereich befindet sich eine Trafostation der Stadtwerke Landshut. Für Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Trafostation (ober- und unterirdisch) ist für die Stadtwerke ein entsprechendes Recht mittels Dienstbarkeit einzutragen. Hierfür ist ein Umgriff von 1,5 m umlaufend um die Trafostation nötig. In diesem Bereich befindet sich auch die Erdungsanlage der Trafostation. Bevor im unmittelbaren Bereich der Trafostation Tiefbauarbeiten (für Keller oder Tiefgarage) durchgeführt werden ist eine Beweissicherung vorzunehmen. Ein Absinken bzw. Abrutschen der Trafostation ist mit allen Mitteln zu verhindern.

Abwasser:

Wie schon im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 02-62/1a festgesetzt, besteht im gesamten Bebauungsplangebiet eine Versickerungsverpflichtung von Niederschlagswasser. Das heißt, dass sämtliches auf dem/ den Grundstück/en anfallendes Niederschlagswasser eigenverantwortlich vor Ort über eine geeignete Versickerungsanlage zu beseitigen ist, es besteht hierfür kein Einleitungsrecht. Das gilt auch für alle privaten Verkehrsflächen wie Privatwege, Zufahrten, Stellplätze oder Fuß- sowie Pflwegewege. In Anlehnung an § 55 Abs. 2 WHG soll sämtliches anfallendes Niederschlagswasser „...ortsnahe versickert...“ werden.

Bestehende öffentliche Straßen im Umgriff des Planungsgebietes sind davon ausgenommen, genauso wie eventuell noch herzustellende straßenbegleitende Verkehrsflächen wie Gehwege und Parkbuchten, soweit letztere nicht mit versickerungsoffener Oberfläche ausgeführt werden können.

Folgende Formulierungen sind deshalb aufzunehmen:

„...Sämtliches anfallendes Niederschlagswasser ist vor Ort dezentral und eigenverantwortlich zu beseitigen, es besteht kein Einleitungsrecht für Niederschlagswasser in das Kanalnetz der Stadt Landshut. Ausgenommen hiervon sind bestehende öffentliche Straßen und noch herzustellende straßenbegleitende Verkehrsflächen.

Die Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers auf der jeweiligen Grundstücksfläche ist über geeignete dezentrale Versickerungseinrichtungen zu realisieren, bei Bedarf ist ein entsprechender Bodenaustausch zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit des Bodens vorzunehmen. Sollten hierzu evtl. Rückhalteeinrichtungen notwendig werden, so sind diese ausreichend groß zu dimensionieren. Ein Notüberlauf von Versickerungsanlagen ins öffentliche Kanalnetz ist nicht zulässig. Die Einleitung von Grund-, Quell- und Sickerwasser in die öffentliche Entwässerungsanlage ist gemäß §15 Abs. 2 Ziff. 6 der Entwässerungssatzung der Stadt Landshut (EWS) verboten.“

Das EG-Niveau baulicher Anlagen sollte zum Überflutungs- und zum Rückstauschutz mindestens 20-30 cm über Straßenniveau betragen.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Zu Netzbetrieb, Strom:

Der genannte erforderliche Umgriff wird im Bebauungsplan mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht dargestellt. Zudem wird eine diesbezügliche Dienstbarkeit in einem notariellen Vertrag geregelt.

Zu Abwasser:

Der o.g. Formulierungsvorschlag zur Versickerung wird in den Hinweisen durch Text, Ziffer 1 übernommen.

Die FOK des Erdgeschosses wird mit 1m über der Straße festgesetzt und sichert damit einen Überflutungs- und Rückstauschutz der baulichen Anlagen.

Deutsche Telekom Technik GmbH, Landshut
mit E-Mail vom 18.03.2020

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 - siehe hier u. a. Abschnitt 6 - zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Auf bestehende Infrastruktur-Leitungen und das Merkblatt der FGSV wird im Plan unter den Hinweisen durch Text ausreichend verwiesen.

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Landshut
mit E-Mail vom 26.03.2020

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

Die Planunterlagen sind im Hinblick auf die vorhandene Vegetation und weiterer Inhalte nicht sehr aussagefähig.

Wir gehen davon aus, dass die gestrichelte rote Linie die Fläche für die Tiefgarage markiert. Laut Text und Plan sollen alle erhaltenswerten Bäume gefällt werden. Im Plan sind aber keine Ersatzbäume eingezeichnet die außerhalb der Tiefgarage ausreichend Wurzelraum haben, um wachsen zu können. Es werden Bäume als Straßenbegleitgrün vorgesehen, die, wenn sie nicht in Spezialsubstrate gepflanzt werden, keine lange Lebensdauer haben werden und somit als Ersatz nicht in Frage kommen. Wir bitten um genaue Aussagen zur Pflanzung von Bäumen welche lt. Baumschutzverordnung gepflanzt werden müssen.

Die Tiefgarage ist statisch so zu gestalten, dass mindestens 1m Überdeckung (für den Ersatz der gefällten Bäume nicht ausreichend) möglich ist, um auch größere Gehölze mit längerer Lebensdauer pflanzen zu können. Wir gehen davon aus, dass die Dachflächen intensiv begrünt werden und dass aktive Sonnenenergienutzung eingesetzt wird. Die im Text beschriebene Platzsituation zur Klötzlmüllerstraße hin ist sicher eine gute Idee, ist aber im Plan als Café mit Außenbestuhlung auf einem erweiterten Gehsteig eingezeichnet. Wir könnten uns einen öffentlichen Platz in ausreichender Größe mit guter Aufenthaltsqualität ohne Verzehrzwang als Stadteiltreffpunkt gut vorstellen. Aussagen über die Versickerung des Niederschlagswassers sind zu treffen. Die Tiefgarage sollte liegen, dass ein Eingriff in das Grundwasser vermieden wird.

Wir bitten um Beachtung unserer Ausführungen.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Das bisherige Planungskonzept wurde aufgrund der eingegangenen Anregungen hinsichtlich der kritisierten Aspekte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen und der evtl. Integration bestehender Bäume weiter untersucht. Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der saP zum Artenschutz und Baumbestand mit in die Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. Aspekte eine Optimierung darstellt. Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt. Anschließend wurde die Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Dabei kann nun die prägende westliche Walnuss erhalten und im Planungskonzept integriert werden. Die übrigen Bestandsbäume sind durch Einbauten, Mauern etc. bereits so vorbeeinträchtigt, dass diese nicht erhalten werden können.

Die Ausdehnung der Tiefgarage wurde im Süden soweit reduziert, dass hier eine ausreichend große, nicht unterbaute Freifläche für Ersatzpflanzungen und Versickerungsanlagen dargestellt werden kann.

Für straßenbegleitende Bäume werden entsprechende FLL-Substrate festgesetzt, für Bäume auf unterbauten Flächen werden ausreichende Aufhöhungen bis 1 m Überdeckung vorgesehen. Die unterbauten TG-Flächen werden intensiv begrünt, die Flachdachflächen sollen jedoch nur extensiv begrünt werden.

Die bisher vorgesehene Platzfläche an der NW-Ecke der Neubauten ist für die städtebauliche Ausgangssituation vollkommen ausreichend. Wie bei den Konzeptvarianten und im Massenmodell bereits untersucht, kann der EG-Bereich der Gebäudeecke etwas zurückversetzt werden, um ihn als Freibereich nutzen zu können. Zudem wurde die Führung der öffentlichen Fuß- und Radwege angepasst, um Platzkonflikte zwischen Fußwegen und Bestuhlungsfläche zu minimieren.

Wie bereits im bestehenden Bebauungsplan werden auch im Deckblatt Nr. 5 fachlich ausreichende Aussagen und Festsetzungen zur Versickerung getroffen.

Der mittlere Grundwasserstand entsprach im Jahr 2000 etwa 389,30 müNN. Im damaligen Gutachten wurde noch von einem Eintauchen der Gebäude von 1,50 -2,00 m ausgegangen.

In 2020 und im Februar 2022 wurde ein mittlerer Grundwasserstand von 389,20, jedoch am benachbarten Pegel am Untersbergweg ein mittlerer Grundwasserpegel von nur 388,86 müNN gemessen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt. Legt man diese Messwerte zugrunde, tauchen die Kellergeschosse nur höchstens ca. 0,50 bis 1,00 m ins Grundwasser ein. Zudem ergibt sich ein Großteil einer möglichen Barrierewirkung durch den westlich benachbarten Gebäuderiegel und dessen Untergeschoss.

Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung/ Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden und eine nähere Untersuchung empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb noch mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Ebenso sind vor und während der Bauphase Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung zu installieren. Diese Punkte werden in der Begründung ergänzt und durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert.

Wasserwirtschaftsamt Landshut
mit E-Mail vom 31.03.2020

Mit Schreiben vom 21.02.20 bitten Sie das Wasserwirtschaftsamt Landshut als Träger öffentlicher Belange bis zum 27.03.20, verlängert bis zum 03.04.20 um Stellungnahme in o.g. Verfahren.

Abwasserbeseitigung: Niederschlagswasserbeseitigung:
Die Niederschlagswasserbeseitigung gehört zur geregelten Abwasserbeseitigung und ist noch zu klären.

Grundwassersituation:
Im Umgriff ist bei höheren Abflüssen in der Isar auch mit höheren Grundwasserständen, die bis zur Geländeoberkante und je nach Geländesituation auch darüber hinaus ansteigen können, zu rechnen. Alle Grundwassermessstellen, deren Stammdaten und Messdaten sind einsehbar im Internetdienst des Landesamtes für Umwelt „Gewässerkundlicher Dienst“ unter www.gkd.bayern.de. Das Tiefbauamt der Stadt Landshut betreibt ebenfalls Grundwassermessstellen. Die Daten können dort erfragt werden.

Geplante Tiefgarage:
Laut Plan Variante 01a ist eine Tiefgarage geplant. Im Bereich Klötzlmüllerstraße gibt es unseres Wissens immer wieder Probleme Dritter bei hohen Grundwasserständen (undichte Keller usw.). Um eine Verschlechterung der Situation gegenüber Dritten vorzubeugen und entsprechende Nachweise darüber führen zu können, empfehlen wir die Erstellung eines Grundwassermodells und Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung.

Bauwasserhaltung für den Bau der Tiefgarage:
Aufgrund der Grundwassersituation in diesem Bereich wird beim Bau der Tiefgarage eine Bauwasserhaltung notwendig werden. Für die Bauwasserhaltung ist ein entsprechendes Wasserrechtsverfahren durchzuführen. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf die sich in der Nähe befindende PCB-Altlast auf dem BMI Gelände hin. Die Wasserrechtsbehörde, das Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt der Stadt Landshut, Bereich Umweltschutz erhält unsere Stellungnahme deshalb in Cc. Wir bitten um Berücksichtigung der genannten Punkte.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Zu Niederschlagswasserbeseitigung:
Hierzu werden Festsetzungen und Erläuterungen getroffen (siehe Ziffer 2.5).

Zu Grundwassersituation:
Diese wird im nächsten Schritt in der Begründung, auch unter Auswertung bestehender Mess-Stellen, näher beschrieben.

Zu geplante Tiefgarage:
Der Empfehlung des Wasserwirtschaftsamtes Landshut ein hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen wird noch gefolgt; die Gutachtenerstellung ist erst bei Vorliegen

eines vom Stadtrat gebilligten Entwurfs sinnvoll. Die Ergebnisse und Empfehlungen werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Die Verpflichtung Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung einrichten zu lassen, wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu Bauwasserhaltung:

Der Hinweis der Fachbehörde zur Durchführung eines Wasserrechtsverfahrens bei notwendig werdender Bauwasserhaltung wird in Ziffer 5 der textlichen Hinweise aufgenommen und in der Begründung berücksichtigt. Das Wasserrechtsverfahren ist im Rahmen der weiteren Objektplanung(en) durchzuführen.

Stadt Landshut – Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt – FB Umweltschutz
mit E-Mail vom 01.04.2020

Stellungnahme Immissionsschutz:

Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, wie viele Wohneinheiten genau geplant sind. Man kann lediglich aus dem Plan der Variante 01a herauslesen, dass es zwischen 54 und 106 Wohneinheiten werden mit ca. 120 Stellplätzen in der Tiefgarage und 33 oberirdischen Stellplätzen.

An das Planvorhaben grenzen im Norden die „Klötzlmüllerstraße“ und „Sylvensteinstraße“ sowie im Westen „Obere Liebenau“. Somit ist hier mit Beeinträchtigung von Verkehrslärm zu rechnen.

Auch wenn entsprechend der Bayerischen Parkplatzlärmstudie grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass die Geräuscentwicklungen von Parkplätzen an Wohnanlagen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehören, sollten aus Sicht des Immissionsschutzes Maßnahmen zum Schutz vor, bzw. zur Reduzierung der, von der Tiefgaragenzufahrt/-ausfahrt ausgehenden Emissionen bzw. Immissionen geprüft und berücksichtigt werden.

Es ist zum Nachweis der immissionsschutzseitigen Verträglichkeit ein Schallschutzgutachten von einem nach § 29 b BImSchG in Verbindung mit § 26 BImSchG bekanntgegebenen Messstelle für Geräusche zu erstellen und dem Fachbereich Umweltschutz zur Prüfung vorzulegen. In dieses Schallschutzgutachten sollen die Verkehrslärmeinwirkungen (für das Prognosejahr 2035) auf das Plangebiet ermittelt und beurteilt werden. Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung sind auch die Emissionen ausgehend von der Tiefgaragennutzung zu ermitteln.

Eventuell erforderliche Schallschutzmaßnahmen sind ebenfalls zu erarbeiten.

Eine abschließende Stellungnahme zum o.g. Bebauungsplan kann erst nach Vorliegen einer schalltechnischen Untersuchung erfolgen.

Stellungnahme Altlasten:

Das Bebauungsplangebiet liegt ca. 250m entfernt von einem nachweislich mit Polychlorierten Biphenylen (PCB) kontaminiertem Grundwasserkörper.

Werden im Bebauungsplangebiet Bauwasserhaltungen geplant ist ein entsprechender wasserrechtlicher Antrag zu stellen, welcher diese spezielle Thematik behandelt.

Eine Verlagerung des kontaminierten Grundwasserkörpers durch Bauwasserhaltungen Richtung Südosten muss nachweislich ausgeschlossen werden können. Ggf. sind geeignete bauliche Maßnahmen zur Reduktion der Fördermengen an Grundwasser umzusetzen.

Stellungnahme Klimaschutz:

Das Klimaschutzmanagement hat bereits am 14.01.2020 eine Stellungnahme zu den Varianten 1, 1a und 2 der geplanten Bebauungsplanänderung abgegeben. Die von uns eingebrachten Bedenken bestehen – insbesondere da nun lediglich die Variante 1a weiterverfolgt wird – nach wie vor und werden im Folgenden nochmals dargestellt:

- Die Gebäudeausrichtung und -positionierung ist bzgl. des Ziels der rationellen Energieverwendung nicht sinnvoll. Gibt es große Glasflächen im Süden, kann während der Heizperiode die tief stehende Sonne weit ins Gebäude eindringen und zum Raumwärmegewinn genutzt werden. Winterliche Beiträge von Ost-/Westfenstern sind im Vergleich weniger als halb so hoch. Die sommerlichen Wärmelasten sind jedoch für Süd- und für Ost-/Westfenster nahezu gleich groß. An nach Süden ausgerichteten Fenster lässt sich die Sommersonne aber aufgrund des steilen Einfallswinkels leichter abschirmen. Ein nach energetischen Gesichtspunkten sinnvoll ausgerichtetes Gebäude hat daher eine nach Süden (+/- 30°) ausgerichtete Hauptfassade (d.h. Fassade mit großen Fensterflächen, hinter denen die Wohn-/Aufenthaltsräume liegen), welche v.a. bei niedrig stehender Sonne und damit langen Schatten während der Heizperiode nicht von Nachbargebäuden verschattet wird.

- Die Ausrichtung der Gebäude c und b verhindert fast vollständig eine Nutzung passiver solarer Gewinne während der Heizperiode und führt – wenn kein beweglicher Sonnenschutz eingesetzt wird - zu einer sommerlichen Aufheizung und ist deshalb dem Ziel einer sparsamen und effizienten Nutzung von Energie nicht zuträglich.
 - Die Punkthäuser e und d weisen zwar einen größeren Anteil von nach Süden ausgerichteten Flächen auf, werden jedoch vom Nachbargebäude verschattet und können daher ebenfalls nur geringe passive solare Gewinne nutzen. Auch sie werden daher der Anforderung einer sparsamen und effizienten Nutzung von Energie kaum gerecht.
 - Lediglich in den Baukörpern a und f sind während der Heizperiode teilweise passive solare Gewinne möglich.
- Die entstehende Situation von zwei parallel verlaufenden viergeschossigen Häuserriegel entlang der nord-süd-gerichteten „Oberen Liebenau“ betrachten wir als kleinklimatisch bedenklich: Eine Durchlüftung und Klimatisierung des Straßenzugs kann nicht stattfinden und eine sommerliche Überhitzung ist extrem begünstigt.
- Die großflächige Unterbauung des Grundstücks durch eine Tiefgarage sehen wir mit Bedenken, da die Außenanlagen durch diese Unterbauung partiell von den Stoffkreisläufen z. B. im Wasserhaushalt entkoppelt werden (Pietsch, Kamieth: Stadtböden, 1991, 51), was sie u.a. in ihrer klimatischen Wirksamkeit dauerhaft einschränkt. Sollte dennoch an einer Unterbauung der Außenanlagen festgehalten werden, werden folgende Maßnahmen dringend empfohlen:

- Großzügige Substratauflage (Aufbaudicke > 80 cm) zur Erhöhung der Wasserspeicherfähigkeit, des Begrünungspotenzials und folglich der klimatische Wirkung
- Ganzfläche Intensivbegrünung und großzügige Bepflanzung mit Gehölzen, Kräutern, Stauden und Gräsern, die mit den spezifischen Standortbedingungen (flacher Wurzelraum) zurechtkommen, zur Erhöhung der Verdunstungsleistung und damit der Abkühlungs- und Befeuchtungseffekte
- Freihaltung von Bereichen mit Bodenanschluss zur Erhaltung / Pflanzung von Großbäumen (dienen u.a. der Kühlung und Verschattung) und zur Grundwasserneubildung

Des Weiteren regen wir bzgl. Klimaschutz und Klimaanpassung an:

- Aufgrund der angestrebten kompakten Bebauung und der wegen der Tiefgarage vorgesehenen Unterkellerung (Versorgungsinfrastruktur) könnten sich auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine oder zwei zentrale effiziente Wärmeversorgungen mit regenerativen Energien oder mit Kraft-Wärmekopplung in Kombination mit Solarthermie anbieten. Es könnte hilfreich sein, dies bereits bei der Situierung der Tiefgaragen zu berücksichtigen.
- Auf allen Dächern sollten photovoltaische und solarthermische Anlagen explizit zugelassen werden.
- Auf allen Dächern (Flachdächer und flach geneigte Pultdächer) sollte extensive Dachbegrünung vorgeschrieben werden.

- Aufgrund des langen Entwicklungszeitraumes von Gehölzen erfüllen bestehende Bäume und Sträucher ihre Funktionen (Verbesserung des Stadtklimas, Bindung von Luftschadstoffen, etc.) wesentlich besser als Neupflanzungen. Diese erreichen meist erst in einigen Jahrzehnten die Wirkungen von älteren Bepflanzungen. Gehölzbestand sollte daher möglichst erhalten bleiben.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

Zu Immissionsschutz:

Den Bedenken und Anregungen wird gefolgt, es wurde ein Schallgutachten veranlasst. Die Ergebnisse wurden mit der Fachstelle abgestimmt, die Vorgaben des Gutachters zu Schallschutzmaßnahmen wurden im Bebauungsplan berücksichtigt und festgesetzt. Die voraussichtlichen Wohneinheiten und Stellplätze ergeben sich aus der neuen Konzeptoptimierung (Variante 5) und werden in der Begründung genannt.

Zu Altlasten:

Die Hinweise zu möglichen Belastungen aus der Umgebung werden in der Begründung berücksichtigt. Das Wasserrechtsverfahren ist im Rahmen der weiteren Objektplanung(en) durchzuführen; der Hinweis hierauf bei notwendig werdender Bauwasserhaltung wird in Ziffer 5 der textlichen Hinweise aufgenommen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt.

Zu Klimaschutz:

Das bisherige Planungskonzept wurde aufgrund der eingegangenen Anregungen hinsichtlich der kritisierten Aspekte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen und der evtl. Integration bestehender Bäume weiter untersucht. Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und abgestimmt, die auch hinsichtlich der klimatischen Anforderungen eine deutliche Optimierung der Konzeption darstellt. Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei einem Bürgerinformationstermin vorgestellt. Anschließend wurde die Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan in der nächsten Auslegung bildet. Die festgesetzte extensive Begründung der Flachdächer, die Festsetzungen zur Begrünung unterbauter Flächen und die Reduzierung der Dimensionierung der Tiefgarage im Süden sind weitere wirksame Beiträge zum Klimaschutz.

Durch ein zusätzliches hydrogeologisches Gutachten werden im weiteren Verfahren noch evtl. Auswirkungen auf die Grundwassersituation durch die unterbauten Flächen näher untersucht.

Es werden ausreichende Substrathöhen für die intensive Begrünung der unterbauten Flächen (inkl. Aufhöhungen für Baumpflanzungen) im Bebauungsplan festgesetzt.

Die Anregungen zur konsequenten Dachbegrünung und der zulässigen PV-Nutzung auf den Dächern sind bereits in der Planung (Festsetzungen und Hinweise) ausreichend berücksichtigt.

Die übrigen Anregungen zum Klimaschutz und -anpassung werden in der Begründung weitgehend berücksichtigt.

Stadt Landshut – Amt für öffentliche Ordnung und Umwelt FB Naturschutz–
mit Mail vom 22.05.2020

Die geplante Änderung des Bebauungsplanes wird grundsätzlich mit Bedenken gesehen, da die geplante Nachverdichtung zu einer erblichen zusätzlichen Versiegelung führt und die grünordnerische Gestaltung deutlich verschlechtert wird.

Durch die verdichtete Bebauung mit einer fast vollständigen Unterbauung mit einer Tiefgarage ist eine Pflanzung und Entwicklung von Großbäumen kaum bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Für eine gute Entwicklung von Bäumen ist für Bäume II. Wuchsklasse eine mindestens 1 m tiefe gut durchwurzelbare Fläche von 16 m² und bei Bäumen I. Wuchsklasse von 25 m³ erforderlich. Die geplante viergeschossige Straßenschlucht mit der bestehenden Nachbarbebauung ist grünordnerisch und kleinklimatisch bedenklich, da einerseits durch den geringen Standraum die Entwicklung der Bäume eingeschränkt ist und andererseits eine Durchlüftung des Siedlungsbereichs minimiert wird. Die hoch verdichtete Bauweise mit der bestehenden Nachbarbebauung wirkt unserer Auffassung nach als Fremdkörper in der umgebenden meist zweigeschossigen Bebauung und städtebaulich gerade nach dem geplanten Wegfall der Erschließungsstraße West nicht nachvollziehbar. Im Planungsgebiet sind mehrere geschützte Bäume. Davon sind 3 Walnussbäume, sowie ein alter Kirschbaum im mittleren Planungsbereich erhaltenswert. Es wird daher empfohlen hier einen Grünzug mit Erhalt der Bäume einzuplanen.

Bezüglich des Artenschutzes ist das Gebiet für Brutvögel und Fledermäuse, sowie ev. für Reptilien von Bedeutung. Der genaue Artenbestand ist jedoch noch zu erheben und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Bezüglich der verschiedenen Varianten kann aus naturschutzfachlicher Sicht keiner Variante zugestimmt werden. Vielmehr sollte allenfalls eine gemäßigte Nachverdichtung auf Basis des bestehenden Bebauungsplans mit Baumplatz an der Eingangskreuzung, einem Grünzug in der Mitte mit den zu erhaltenden Bäumen und einem Platz am südlichen Ende mit der erforderlichen Erweiterung des Planungsgebiets weiterverfolgt werden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Stellungnahme wird Kenntnis genommen.

V.a. die vorgetragenen Bedenken des FB Naturschutz, des FB Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen und der evtl. Integration bestehender Bäume weiter zu untersuchen. Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz (auch mit dem Verfasser der o.g. Stellungnahme) und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der veranlassten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt (auch mit dem FB Naturschutz und FB Umweltschutz), die hinsichtlich aller o.g. Aspekte eine Reduzierung der Auswirkungen und damit eine Optimierung darstellt. Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt. Anschließend wurde die Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Dabei kann nun die prägende westliche Walnuss erhalten und im Planungskonzept integriert werden. Die übrigen Bestandsbäume sind durch Einbauten, Mauern etc. bereits so vorbeeinträchtigt, dass diese nicht erhalten werden können. Dieser Konsens wurde bei einem Ortstermin mit allen fachlichen Beteiligten, auch mit dem FB Naturschutz, einvernehmlich erzielt. Die Ausdehnung der Tiefgarage wurde im Süden soweit reduziert, dass hier eine ausreichend große, nicht unterbaute Freifläche für Ersatzpflanzungen und Versickerungsanlagen dargestellt werden kann.

Für straßenbegleitende Bäume werden entsprechende FLL-Substrate festgesetzt, für Bäume auf unterbauten Flächen sind fachlich ausreichende Aufhörungen bis 1 m Überdeckung vorzusehen.

Als biotisch wirksame Flächen sind zudem die unterbauten TG-Flächen als intensiv begrünt, und sämtliche Flachdachflächen als extensiv begrünt festgesetzt.

Weiterhin wurde vom Büro Flora + Fauna Regensburg das angeregte Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) mit Stand Januar 2021 erstellt, um mögliche artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu ermitteln und das Vorkommen relevanter Tiergruppen im Planungsbereich näher zu untersuchen.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass nur wenige Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der ökologischen Funktionalität erforderlich sind, die im Bebauungsplan zu berücksichtigen sind.

Weiterhin wurden in diesem Gutachten die Bäume auf dem Grundstück auf Höhlen und Spalten abgesucht und Fundpunkte fotografisch dokumentiert. Dabei ergaben sich nur wenige Stellen in den Bäumen, die als temporäres Sommerquartier für Fledermäuse geeignet wären. Durch den Erhalt des westlichen Walnussbaums und die Festsetzung von zusätzlichen Nistkästen als CEF-Maßnahme kann der Verlust potenzieller Sommerquartiere kompensiert werden.

Aus den o.g. Erläuterungen wird ersichtlich, dass die genannten Bedenken und Anregungen des FB Naturschutz mit der durchgeführten saP und der Überarbeitung des Planungskonzepts weitestgehend berücksichtigt werden konnten und die Bedenken damit ausgeräumt sind.


mit Benachrichtigung vom 14.03.2020

Einwendungen im Bebauungsplanverfahren 02-62/1a Deckblatt Nr.:5

In o.g. Verfahren ist eine städtebaulich nicht verträgliche Nachverdichtung vorgesehen. In der näheren Umgebung (Klötzlmüllerstraße stadtauswärts, Sylvensteinstraße, Watzmannstraße, In den Schwaigen) ist die vorhandene Bebauung höchstens zweigeschossig, das neue Baugebiet (DB 6) östlich in Verlängerung der Oberen Liebenau ist ebenfalls zweigeschossig geplant; stadteinwärts sind zwar viergeschossige Baukörper vorhanden, die untereinander jedoch etwa 50 m Abstand haben. Die vorhandenen Baukörper in der Oberen Liebenau sind viergeschossig. Sie sind 2005 und 2016 wegen der damals geplanten „Inneren Westtangente“ als Lärmschutzmaßnahme für die Hinterlieger so hoch gebaut worden. Nach dem Wegfall dieser Planung gibt es keinen Grund mehr, in diesem Bereich neue Bebauungen viergeschossig zu planen. Die Länge der beiden geplanten viergeschossigen Baukörper an der Klötzlmüllerstraße (zusammen ca. 100 m) wirkt aus Richtung Sylvensteinstraße kommend wie eine geschlossene Wand. Die Einfahrt in die Obere Liebenau wirkt wie ein Trichter.

Es wird eine erhebliche Verschlechterung der Verkehrssituation eintreten.

Vor dem Gebäude Obere Liebenau 6 bis 6 b mit 19 Wohneinheiten sind 4 Parkplätze, vor dem Gebäude Obere Liebenau 8 bis 12a mit 30 Wohneinheiten sind 2 Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum vorhanden; auf dieser Straßenseite lassen sich für zukünftige Bebauungen keine weiteren öffentlichen Parkplätze einrichten. Die Straße In den Schwaigen ist als Spielstraße beschildert. Auch hier lassen sich nur wenige weitere öffentlichen Parkplätze einrichten. Auf der anderen Straßenseite der Oberen Liebenau lassen sich bei Berücksichtigung von Tiefgaragenzufahrten und ohne Baumpflanzungen (Straßenbegleitgrün) etwa 10 Parkplätze einrichten. Gegenwärtig parken häufig tagsüber etwa 15, abends etwa 25 Anwohner und deren Besucher; an den Wochenenden kommen die Fahrzeuge der Spaziergänger mit Hund sowie Jogger hinzu, so dass bis zu 35 Fahrzeuge auf der Straße und im Wendehammer stehen. Damit die Müllfahrzeuge durchkommen, wurde bereits ein Halteverbot tagsüber von Mo. bis Fr. angeordnet. Die geplante Bebauung mit bis zu 106 weiteren Wohneinheiten wird zu einem Park- und Verkehrschaos führen. Eine Verlängerung der Straße Obere Liebenau zur Erschließung des o.g. weiteren östlich geplanten Baugebietes (DB 6) sowie die erforderlichen Tiefgaragenzufahrten werden dieses Chaos verstärken.

Es wird eine erhebliche Verschlechterung der Besonnung eintreten.
Die geplante viergeschossige Bebauung mit einer Traufhöhe von geschätzt 13 m wird in Verbindung mit dem geringen Abstand (ca. 13 m) zur vorhandenen Bebauung die Morgensonneneinstrahlung ganz verhindern oder mindestens stark einschränken.

Es sind Verschlechterungen der Durchlüftungssituation zu erwarten.
In der Oberen Liebenau wird die Trichterwirkung im Herbst Starkwinde verstärken und im Sommer bei annähernder Windstille zu Überhitzungen führen.

Naturschutz:

In dem Planungsgebiet stehen mehrere große alte Bäume, darunter Obstbäume, deren Blüten für Bienen und andere Insekten wichtig sind. Eine Ersatzpflanzung mit Bäumen der Wuchsklassen I und II auf dem Grundstück ist offensichtlich wegen der Tiefgarage nicht vorgesehen und wohl auch nicht möglich.

Antrag:

Als Eigentümer und Nutzer einer Wohnung in der Oberen Liebenau 8 beantragen wir zur Abwendung der vorbeschriebenen Verschlechterungen die Grundflächenzahl auf die zulässige Größe 0,4 und die Geschossflächenzahl auf die zulässige Größe 1,2 zu absenken sowie die neuen Baukörper an der Oberen Liebenau mit geringerer Höhe (höchstens dreigeschossig) in größerem Abstand zur vorhandenen Bebauung unter Einhaltung der vorgeschriebenen Abstandsflächen gegliedert anzuordnen. Der gültige Bebauungsplan erfüllt diese Forderungen weitgehend und sieht auch ausreichend Ersatzpflanzungen auf dem Grundstück vor. Er sollte daher nicht geändert werden. Erforderlich sind außerdem Untersuchungen zu den Auswirkungen der Tiefgarage auf die Grundwasserstände (Aufstau) sowie der möglichen Altlasten (Hydrauliköl).

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Allgemein:

Die im Rahmen der vorliegenden Beteiligung vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde deshalb bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Darüber hinaus noch näher zu den einzeln oben genannten Punkten:

Nachverdichtung und Bauhöhen

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, und bei Einhaltung der städtebaulichen Grenzwerte für GR und GF, zu etablieren. Die östlich der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhenausbildung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden.

Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Verkehrssituation und ruhender Verkehr:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Weitere Maßnahmen, die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle (Straßenverkehrsamt) weiter geleitet.

Belichtung, Beschattung, Durchlüftung:

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände somit nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.


Naturschutz:

siehe oben bei Allgemein.

Zu Antrag:

Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet. Durch die Reduzierung der unterbauten Flächen sind nun im Süden auch Baumpflanzungen mit Bodenanschluss und Flächen zur Oberflächenentwässerung möglich. Die Festlegungen zu einem fachlich ausreichenden Substrataufbau auf der Tiefgarage ermöglicht zudem, Bäume 3. Ordnung darauf zu pflanzen und eine gute Durchgrünung zu erzielen.

Weitere Gutachten zu den Auswirkungen der geplanten Bebauung werden im Verfahren berücksichtigt. Die Ergebnisse eines bereits erstellten Schallgutachtens wurden bei Festsetzungen zum Schallschutz beachtet. Die hydrogeologische Situation wird durch ein weiteres Gutachten im Laufe des Verfahrens geklärt und ist in der Begründung ausführlich erläutert. Es sind keine Altlasten im Änderungsbereich des Bebauungsplanes gemäß Altlastenkataster verzeichnet. Die dafür zuständige Fachstelle wird im Verfahren beteiligt.


mit Benachrichtigung vom 15.03.2020

In der Sitzung des Bausenates am 31.01.2020 wurde die Änderung des o.g. Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren beschlossen.

Wir möchten uns hierzu wie folgt äußern:

Mitte 2011 haben wir unser Haus (bzw. die Planung davon) auf Basis des damals gültigen, gesamten Bebauungsplans 02-62/1a gekauft. In der Begründung zum Deckblatt 3 des BBP von 2011; Ziffer 4.4.1 wurde folgendes geregelt: „Um gegenseitige Einblicke zu minimieren, werden Höhenentwicklung und Anordnung der Höfe genau festgesetzt.“ Die aktuelle Änderung des Deckblatts Nr. 5 sieht nun für einen anderen Teilbereich des ursprünglichen gesamten Bebauungsplans eine deutlich höhere und anders positionierte Bebauung vor, was für uns eine massive Verletzung der Privatsphäre und Verringerung der Wohnqualität durch Einblicke in Wohn- und Schlafbereiche sowie in den Garten bedeutet. Eine Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 (1) BauNVO (GRZ 0,4, GFZ 1,2) ist nur zulässig, wenn nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Dies ist hier definitiv nicht der Fall, da wir als Angrenzer deutlich benachteiligt werden.

Des Weiteren möchten wir zur Park-Situation vor Ort Stellung nehmen: Die öffentlichen Stellplätze westlich der Zufahrt „In den Schwaigen“ sind bereits heute ständig beparkt. Spielplatzbesucher parken somit oft in der „Spielstraße“ direkt vor dem Spielplatz auf der Straße, was im Verkehrsberuhigten Bereich unzulässig ist und auch Gefahren für am Spielplatz spielende Kinder birgt. Eine so überdimensionierte Änderung des bestehenden Bebauungsplans und mit nicht ausreichend vorhandenen Besucher-Parkplätzen würde zwangsläufig zu einem wilden, unkontrollierten parken auf der Straße „In den Schwaigen“ und der „Oberen Liebenau“ führen.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Allgemein:

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage.

Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Privatsphäre:

Die geplante Bebauung wurde überarbeitet und reduziert. Dadurch war auch eine Reduzierung der Maße der Tiefgarage möglich. Hierdurch ergibt sich eine nicht unterbaute Fläche im Süden des Geltungsbereichs, der nun für Ersatzpflanzungen von Großbäumen und Sträuchern verwendet wird. Diese Baumpflanzungen wiederum integrieren die neue Bebauung in die bestehende Siedlung und verschaffen einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden.

Maß der baulichen Nutzung, GRZ:

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung, insbesondere gegenüber den Nachbarn, deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden.

Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar.

Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht

Verkehrssituation und ruhender Verkehr:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle (Straßenverkehrsamt) weiter geleitet.


mit Benachrichtigung vom 26.03.2020

Mit diesem Schreiben beziehe ich Stellung zum Bebauungsplan Nr. 02-62/1a „Südlich Klötzlmüllerstrasse - Verlängerung Sylvensteinstrasse“ mit Deckblatt 5. Als betroffene Anwohnerin möchte ich grundlegend feststellen, dass eine Neubebauung im Sinne der Schaffung von Wohnraum durchaus begrüßt wird, ebenso wie eine Umwandlung in ein Allgemeines Wohngebiet. Entschieden lehne ich allerdings eine Erhöhung der Dichte und Geschosshöhe im Vergleich zum Plan von 2001 ab. Denn durch diese Maßnahmen würde die sowieso kritisch angespannte Grundwasserhöhe weiter verschärft. Schon jetzt sind wir gezwungen, 24 Std täglich Entfeuchter im Keller laufen zu lassen, um eine Restnutzung zu gewährleisten und Schäden an der Bausubstanz möglichst zu minimieren. Da unser Haus Baujahr 1975 und nachbarschaftlich eng eingebunden ist, wäre ein nachträglicher Schutz durch Einbau einer Wanne unmöglich. Zudem ist zu befürchten, dass

durch die neue Bauhöhe eine unangemessene Verschattung unseres Grundstückes und somit auch ein einschneidender Verlust an gewonnener Solarenergie eintreten wird, was uns in unserer Lebensqualität und in der Gewinnung nachhaltiger Energie für die Allgemeinheit empfindlich treffen würde. Für die Siedlung selbst würde die Wohnsituation und -qualität unwiederbringlich verschlechtert, da die Enge und die Höhe sich negativ auf alle Anwohner auswirken würde, durch räumliche Enge, gedrängte Wohnsituation, unangepasster Bepflanzung, etc. Völlig unverständlich ist mir, warum die Gutachten zu Umwelt- und Naturschutz unbeachtet blieben, erscheinen sie mir doch gerade in Nähe des sensiblen Auengebietes als essentiell! Zusätzlich ist festzuhalten, dass bereits beim rechtskräftigen Entwurf eine lächerlich niedrige Zahl an Parkplätzen eingeplant wurde. Schon jetzt ist die Parkplatzsituation so angespannt, dass es immer wieder zu Ärger wegen zugedruckter Garagenzufahrten bei uns Nachbarn kommt, was signifikant zunehmen wird, uns aber beruflich vor große Schwierigkeiten stellt. Denn wir müssen z.T. auch nachts mit dem Auto zu unserer Arbeitsstelle, so dass es dann unmöglich sein wird, entsprechend falsch geparkte Fahrzeuge zeitnah abschleppen zu lassen, was zu Abmahnungen im Job führen kann. Das Verkehrsaufkommen speziell zu Stoßzeiten ist bereits jetzt beängstigend hoch und eine tägliche Lebensgefahr für die Schulkinder und radelnden Berufstätigen, was durch noch mehr Anwohner im Auto unnötig auf die Spitze getrieben werden würde. Hier denke ich auch besonders an die Spielstraße und den Lebensraum Isarau. Denn weiterhin besteht Ihrerseits keine Planung für mehr und sicherere Fahrradwege westlich der Bahnlinie, und auch die Schaffung einer Tempo 30- Zone wurde seitens der zuständigen Behörde bisher abgelehnt, entgegen aller vernünftigen neuen Erkenntnisse und Tendenzen anderenorts. Da die Zufahrten schon jetzt sehr schmal sind, besteht weiterhin die große Sorge, dass im Falle eines Noteinsatzes von Feuerwehr oder Krankenwagen die Rettungszeiten gefährlich verlängert und somit Menschenleben in Gefahr gebracht werden, wie wir tief betroffen Anfang des Jahres beim tragischen Feuertod des Nachbarn hilflos miterleben mussten. Somit lehne ich die angedachte Planänderung ab und erwarte Ihre Stellungnahme.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurden aufgenommen und geprüft. Es werden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm und ein Hydrogeologisches Gutachten zur Bewertung der Grundwassersituation im Hinblick auf den Einbau der geplanten Tiefgarage.

Allgemein:

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Belichtung, Beschattung, Durchlüftung:

Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach

Osten reichen die Abstandflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Westen, Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Der mittlere Grundwasserstand am Pegel 76/12 entsprach im Jahr 2000 etwa 389,30 müNN. Im damaligen Gutachten wurde noch von einem Eintauchen der Gebäude von 1,50 -2,00 m ausgegangen.

In 2020 und im Februar 2022 wurde ein mittlerer Grundwasserstand von 389,20 müNN, jedoch am benachbarten Pegel am Untersbergweg ein mittlerer Grundwasserpegel von nur 388,86 müNN gemessen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt. Legt man diese Messwerte zugrunde, tauchen die Kellergeschosse nur höchstens ca. 0,50 bis 1,00 m ins Grundwasser ein. Zudem ergibt sich ein Großteil einer möglichen Barrierewirkung durch den westlich benachbarten Gebäuderiegel und dessen Untergeschoss. Unter diesen Aspekten werden die Auswirkungen durch eine Barrierewirkung und Aufstauen des Grundwasserspiels als relativ gering eingestuft. Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung / Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden und hat daher eine nähere Untersuchung empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren noch mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt. Ebenso sind vor und während der Bauphase Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung zu installieren. Diese Verpflichtung wird durch einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze wurde in Absprache mit dem Tiefbauamt eine Untersuchung des Geltungsbereichs und der näheren Umgebung angestellt. Die Bereitstellung ausreichender Rettungswege wird mit der Feuerwehr abgestimmt. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle (Straßenverkehrsamt) weitergeleitet.

Das gesamte Planungskonzept wurde hinsichtlich der Dichte überprüft. Die Gebäude werden nun zu den Nachbarn im Osten, Süden und Westen auf höchstens drei Geschosse gestaffelt. So wird nicht nur die Dichte verringert, sondern auch die Verschattung der Nachbarn minimiert. Das Plankonzept wurde hinsichtlich der Anordnung und Dimensionierung der Gebäude und unterbauten Flächen und der Integration bestehender Bäume in die Planung geprüft und optimiert. Die prägende Walnuss im Westen wird erhalten, die Bebauung zu ihren Gunsten großzügig unterbrochen.

Es wurden ausreichende Substrathöhen für die intensive Begrünung der unterbauten Flächen (inkl. Aufhöhungen für Baumpflanzungen) im Bebauungsplan festgesetzt. Um die Anliegen von Natur und Klima entsprechend zu berücksichtigen wurde bereits eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt.

Eine Planung neuer Radwege ist laut Angaben des Tiefbauamtes der Stadt Landshut für die Klötzlmüllerstraße auf Höhe des Planungsgebiets stadteinwärts geplant. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem

Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.


mit Benachrichtigung vom 26.03.2020

Als direkt betroffener Anwohner möchte ich eingehend konstatieren, dass ich keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Bebauung des Grundstücks Flurnummer 2311/15-17 habe. Da es ein bestehendes Baurecht für diese Grundstücke gibt, sollte dieses auch ausgeübt werden. Der Änderung der Nutzungsart zum Allgemeinen Wohngebiet (WA) stehe ich ebenfalls positiv gegenüber. Nach meinem Dafürhalten besteht aber kein Grund, die Dichte und Geschosshöhen gegenüber dem bereits rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 noch weiter zu erhöhen, da sich im Zusammenhang mehrere negative Auswirkungen für die Allgemeinheit und auch für mich persönlich ergeben. Aus meiner Sicht besteht überhaupt kein Grund, die gesetzlichen Vorgaben zu verlassen, und die Obergrenzen für GRZ und GFZ zu überschreiten. Die aufgelisteten Voraussetzungen für die Ausnahme gemäß §17 (2) BauNVO scheinen mir mehr als fraglich, da die angeführten städtebaulichen Gründe mit Änderung der Planung für die Westtangente keinen Bestand mehr haben. Auch scheinen mir die in den Gutachten über Umweltschutz und Klimaschutz dargelegten Fakten in keinem Maße bei der Änderung Beachtung zu finden. Bei genauerer Durchsicht der (bisweilen trickreich erstellten) Pläne fällt auf, dass Abstandsflächen teilweise nicht eingehalten werden (überlappend, zu klein - deutlich geringer als Wandhöhen - oder die Ränder, die nicht an der Straßenmitte enden), was u.U. Auswirkungen auf Belichtung, Belüftung und Sicherheitsaspekte wie Brandschutz hat. Die angestrebte Höhe führt dazu, dass der gesamte Wohnblock in einer „Straßenschlucht“ wie ein Fremdkörper in der Umgebung wirkt, was aus städtebaulicher Sicht nicht akzeptabel ist. Zu diesem Ergebnis kommt zumindest der Sachverständige in seinem Gutachten zum Naturschutz. Äußerst problematisch jedoch erscheint mir die Grundwassersituation, die durch die nahezu komplette Bebauung des Grundstücks mit der Tiefgarage bislang völlig ungeklärt ist. Der Gefahr eines Anstiegs des Grundwasserspiegels scheint mir mehr als gegeben. Schon jetzt wird unser Keller von einem Hebe- und Entfeuchteranlage 24/7 trocken gehalten. Ein Anstieg könnte zu schwersten Schäden an der Bausubstanz bis hin zur Unbenutzbarkeit des gesamten Kellers führen. Des Weiteren erscheint mir die Kalkulation der Gesamtzahl der Stellplätze als völlig unzureichend. Bei einer Planung von bis zu 106 Wohneinheiten lediglich ca. 135 TG- und private Stellplätze zu verplanen, ist bei der bereits jetzt angespannten Parkplatzsituation eine Chaosplanung mit Ansage. Heute schon parken vor unserer Garage teilweise Anwohner und Privatpersonen (Besucher) des Wohngebiets Schwaigen, da dort (ausgewiesene Spielstraße) nur auf gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf. Da ich im Schichtdienst (auch nachts) arbeiten muss und auf Grund von Kurzzeiterbereitschaftsdiensten schnellstmöglich zu meiner Arbeitsstätte fahren muss, ist bereits jetzt der Konflikt mit vor meiner Ausfahrt falsch geparkten Anwohnern/Gästen vorausprogrammiert, gefolgt von arbeitsrechtlichen Konsequenzen seitens meines Arbeitgebers! Zu der viel zu gering geplanten Anzahl der Parkplätze kommt noch die Frage dazu, ob die ausgewiesenen öffentlichen Plätze nicht bereits den bestehenden Wohngebieten zugrunde gelegt wurden. Der Mehrverkehr von geschätzten 150-300 Fahrten täglich, wird die Verkehrsgefahrenlage noch einmal deutlich erhöhen, ist es doch bereits jetzt teilweise lebensgefährlich, als Fahrradfahrer die Klötzlmüllerstraße zwischen der Sylvenstein- und der Watzmannstraße zu befahren. Daher lehne ich die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 02-62/1a "Südliche Klötzlmüllerstraße - Verlängerung Sylvensteinstraße" ab. Ich erwarte Ihre Stellungnahme, insbesondere bzgl. der zu erwartenden Grundwassersituation.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurden aufgenommen und geprüft. Es werden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, ein Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm und ein Hydrogeologisches Gutachten zur Bewertung der Grundwassersituation im Hinblick auf den Einbau der geplanten Tiefgarage.

Allgemein:

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Belichtung, Beschattung, Durchlüftung:

Die im neuen Konzept dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten sämtliche Abstandsflächen gemäß BayBO ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Westen, Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Der mittlere Grundwasserstand am Pegel 76/12 entsprach im Jahr 2000 etwa 389,30 müNN. Im damaligen Gutachten wurde noch von einem Eintauchen der Gebäude von 1,50 -2,00 m ausgegangen.


In 2020 und im Februar 2022 wurde ein mittlerer Grundwasserstand von 389,20 müNN jedoch am benachbarten Pegel am Untersbergweg ein mittlerer Grundwasserpegel von nur 388,86 müNN gemessen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt. Legt man diese Messwerte zugrunde, tauchen die Kellergeschosse nur höchstens ca. 0,50 bis 1,00 m ins Grundwasser ein. Zudem ergibt sich ein Großteil einer möglichen Barrierewirkung durch den westlich benachbarten Gebäuderiegel und dessen Untergeschoss. Unter diesen Aspekten werden die Auswirkungen durch eine Barrierewirkung und Aufstauen des Grundwasserspiels als relativ gering eingestuft. Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung/Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden und hat daher eine nähere Untersuchung empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren noch mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt. Vor und während der Bauphase werden Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung installiert. Diese Verpflichtung wird in durch einen städtebaulichen Vertrag abgesichert.


Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Landshut eine Verkehrsuntersuchung des Klötzlmüllerviertels durchgeführt und bei der Änderung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Die Bereitstellung ausreichender Rettungswege wird mit der Feuerwehr abgestimmt. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle (Straßenverkehrsamt) weiter geleitet.

Das gesamte Planungskonzept wurde hinsichtlich der Dichte der Bebauung überprüft und angepasst. Die Gebäude werden nun zu den Nachbarn im Osten, Süden und Westen auf höchstens drei Geschosse gestaffelt. So wird nicht nur die Dichte verringert, sondern auch die Verschattung der Nachbarn minimiert. Es wurde das Plankonzept hinsichtlich der Anordnung und Dimensionierung der Gebäude und unterbauten Flächen und der Integration bestehender Bäume in die Planung optimiert. Die prägende Walnuss im Westen wird erhalten, die Bebauung zu ihren Gunsten großzügig unterbrochen.

Es sind ausreichende Substrathöhen für die intensive Begrünung der unterbauten Flächen (inkl. Aufhöhungen für Baumpflanzungen) im Bebauungsplan festgesetzt. Um die Anliegen von Natur und Klima entsprechend zu berücksichtigen wurde bereits eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt.

Eine Planung neuer Radwege ist laut Angaben des Tiefbauamtes der Stadt Landshut für die Klötzlmüllerstraße auf Höhe des Planungsgebiets stadteinwärts geplant. Bei der Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde sichergestellt, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.


mit Benachrichtigung vom 27.03.2020

1.
Die Eigentümer der 19 Wohnungen im Bauobjekt Obere Liebenau 6, 6a und 6b - ich habe im Jahr 2014 eine Wohnung in diesem Bauobjekt erworben – haben ihre Wohnungen in Kenntnis und im Vertrauen auf den rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 gekauft. Jetzt aber sollen Dichte und Geschößzahl der auf dem gelände geplanten Gebäude gegen über dem rechtsgültigen Bebauungsplan drastisch erhöht werden mit gravierenden negativen Auswirkungen für Wohn- und Lebensqualität, Umwelt- und Klimaschutz sowie den Verkehrswert unserer Immobilien. Die geplante Geschößfläche soll sich fast verdoppeln – ein Einnahmeplus von ca.15 Millionen € für den Investor! – die Abstandsflächenregelung der bayerischen Bauordnung bleibt dabei sowohl bezüglich der quartiersinternen Gebäudeabstände als auch zum großen Teil bezüglich der Abstände zu den Straßenmitten auf der Strecke! Auf der Grundlage von längst nicht mehr gültigen Planungsprämissen wie z.B. der damals gesehenen Notwendigkeit einer Lärmschutzwand aufgrund des damals geplanten Verlaufs der Westtangente werden Baugesetze und Bürgerrechte über Bord geworfen! Will sich die Stadt Landshut mit der bayernweit engsten viergeschossigen Straßenschlucht ein „Denkmal“ setzen? Gelten in der Stadt Landshut die Interessen eines einzelnen Investors mehr als die Interessen von hunderten von Bürgern? Ich meine: Nein! Darum erhebe ich Einspruch zur geplanten Veränderung des Bebauungsplanes!

2.
Das vom Stadtplanungsamt für die Verabschiedung des veränderten Bebauungsplans zugrunde gelegte „beschleunigte Verfahren“ wird offensichtlich nur angewandt, um die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen für eine grundlegende Überplanung vom Tisch zu wischen und zu unterdrücken!

Gegen die Anwendung eines „beschleunigten Verfahrens“ lege ich deshalb Einspruch ein und verlange im Rahmen eines normalen Bewilligungsverfahrens eine angemessene und den Bürgerinteressen gerecht werdende Berücksichtigung der vom Städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen und Empfehlungen!

3.

Die geplante Veränderung des rechtsgültigen Bebauungsplans führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrssituation in der Oberen Liebenau. Es gibt bereits jetzt viel zu wenige öffentliche Parkplätze. Das „wilde“ Parken im verkehrsberuhigten Bereich, den Spielstraßen der Schwaigen, im Wendehammer der Oberen Liebenau und auf den privaten Grünflächen wird zu einem ständigen Ärgernis werden. Für die Bewohner des geplanten Neubaus erscheint die vorgesehene Anzahl von 120 Tiefgaragenplätzen und 33 oberirdischen Stellplätzen - wo immer die dargestellt werden sollen – als viel zu gering. Die für die neuen zusätzlichen Bewohner und Ihre Fahrzeuge geplanten Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten werden die heute schon angespannte Verkehrssituation in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zum Chaos machen. Es wird zu erheblichen Rückstaus an den Einfahr- und Ausfahrtstellen der Tiefgaragen in Verbindung mit dem Verkehr an den Kreuzungen/Einmündungen von Klötzlmüllerstraße, Sylvensteinstraße, Obere Liebenau, In den Schwaigen und Kesselbergweg kommen! Der derzeitige Planungsstand bedeutet eine lebensgefährliche Verkehrslage für die Anwohner, die Autofahrer, aber insbesondere die schwächsten Teilnehmer: die Radfahrer, die Fußgänger, die Kinder und die vielen behinderten älteren Menschen. Zusammenfassung: Die Dichte und die Geschosßanzahl der neuen Planung gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 soll im Interesse der Bürger eher abgesenkt, aber auf keinen Fall noch weiter erhöht werden. Die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen sind zu berücksichtigen. Die Infrastruktur des gesamten Gebietes muss bezüglich Verkehrsführung, Fahrbahnen, Fuß- und Radwege, Parkplätze, Freiflächen und Baumbestand einschließlich der Planung eines Nahversorgers für Dinge des täglichen Bedarfs vor Baubeginn den Interessen der Bürger gemäß gestaltet werden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu 1

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar und wirkt dem Eindruck einer Straßenschlucht entgegen.

Mit dem Wegfall der Planungen zur „Inneren Anbindung West“ hat sich Planungssituation im Geltungsbereich in der Tat geändert. Ein für die geänderte Situation beauftragtes Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen werden. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 2


Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB ist ordnungsgemäß. Die im Deckblatt festgesetzte zulässige Grundfläche bleibt unter der für die Zulässigkeit von Bebauungsplänen der Innenentwicklung relevante Grundfläche von 20.000m². Durch die Änderung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Zudem kann ausgeschlossen werden, dass Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter bestehen.


Bei seiner Anwendung sind die Träger öffentlicher Belange und die Bürger ebenso zu beteiligen wie in einem Regelverfahren. Die Stadt möchte ihre Bürger darüber hinaus so gut es geht informieren und Bedenken ausräumen. Deshalb fanden auch Bürgerinformationsabende zu diesem Vorhaben statt (teilweise Online). Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 3

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-

Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Die benötigten privaten Stellplätze werden anhand des Stellplatzschlüssels der Stadt Landshut berechnet und müssen vom Bauherrn entsprechend nachgewiesen werden. Im Rahmen des Bebauungsplans kann dies nur überschlägig geschehen, da für eine genaue Berechnung die Gebäudeplanung noch nicht detailliert genug vorliegt. Im Rahmen des nachfolgenden Bauantrags muss der Bauherr die entsprechend der Stellplatzsatzung ermittelten erforderlichen Stellplätze nachweisen.


mit Benachrichtigung vom 27.03.2020

Ich weise auf die Stellungnahme und Argumente von  hin; dieser schließe ich mich in allen Punkten voll inhaltlich an.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu 1

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar und wirkt dem Eindruck einer Straßenschlucht entgegen.

Mit dem Wegfall der Planungen zur „Inneren Anbindung West“ hat sich Planungssituation im Geltungsbereich in der Tat geändert. Ein für die geänderte Situation beauftragtes Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen werden. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 2

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB ist ordnungsgemäß. Die im Deckblatt festgesetzte zulässige Grundfläche bleibt unter der für die Zulässigkeit von Bebauungsplänen der Innenentwicklung relevante Grundfläche von 20.000m². Durch die Änderung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Zudem kann ausgeschlossen werden, dass Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Bei seiner Anwendung sind die Träger öffentlicher Belange und die Bürger ebenso zu beteiligen wie in einem Regelverfahren. Die Stadt möchte ihre Bürger darüber hinaus so gut es geht informieren und Bedenken ausräumen. Deshalb fanden auch Bürgerinformationsabende zu diesem Vorhaben statt (teilweise Online). Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 3

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Die benötigten privaten Stellplätze werden anhand des Stellplatzschlüssels der Stadt Landshut berechnet und müssen vom Bauherrn entsprechend nachgewiesen werden. Im Rahmen des Bebauungsplans kann dies nur überschlägig geschehen, da für eine genaue Berechnung die Gebäudeplanung noch nicht detailliert genug vorliegt. Im Rahmen des nachfolgenden Bauantrags muss der Bauherr die entsprechend der Stellplatzsatzung ermittelten erforderlichen Stellplätze nachweisen.

9.

mit Benachrichtigung vom 27.03.2020

Gemäß Amtsblatt der Stadt Landshut vom 20.01.2020 und dem dort zitierten § 13a Abs. 3 BauGB, möchte ich mich zum Bebauungsplan BP 02-62/1a db 5 „Südliche Klötzlmüllerstraße-Verlängerung Sylvensteinstraße“ äußern. Ich bin direkt betroffen, weil meine Frau und meine Tochter jeweils Eigentümer einer Wohnung in der Oberen Liebenau sind. Die Wohnungen wurden erworben in Kenntnis und im Vertrauen auf den rechtsgültigen

Bebauungsplan von 2001. Jetzt aber sollen Dichte und Geschosshöhe der auf dem [REDACTED] geplanten Gebäude gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan drastisch erhöht werden, mit gravierenden negativen Auswirkungen für Wohn- und Lebensqualität, Umwelt- und Klimaschutz sowie den Verkehrswert unserer Immobilien. Die geplante Geschossfläche soll sich fast verdoppeln, die Abstandsflächenregelung der bayerischen Bauordnung bleibt dabei sowohl bezüglich der quartiersinternen Gebäudeabstände als auch zum großen Teil bezüglich der Abstände zu den Straßenmitten auf der Strecke! Auf der Grundlage von längst nicht mehr gültigen Planungsprämissen wie z.B. der damals gesehenen Notwendigkeit einer Lärmschutzwand aus Häusern, wegen des damals geplanten Verlaufs der Westtangente werden Baugesetze und Bürgerrechte über Bord geworfen!

Darum erhebe ich Einspruch zur geplanten Veränderung des Bebauungsplanes:

1)

Das vom Stadtplanungsamt für die Verabschiedung des veränderten Bebauungsplans zugrunde gelegte „beschleunigte Verfahren“ wird offensichtlich nur angewandt, um die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen für eine grundlegende Überplanung vom Tisch zu wischen und zu unterdrücken! Gegen die Anwendung eines „beschleunigten Verfahrens“ lege ich deshalb Einspruch ein und verlange im Rahmen eines normalen Bewilligungsverfahrens eine angemessene und den Bürgerinteressen gerecht werdende Berücksichtigung der vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen und Empfehlungen!

2)

Die geplante Veränderung des rechtsgültigen Bebauungsplans führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrssituation in der Oberen Liebenau. Es gibt bereits jetzt viel zu wenige öffentliche Parkplätze. Das „wilde“ Parken im verkehrsberuhigten Bereich, den Spielstraßen der Schwaigen, im Wendehammer der Oberen Liebenau und auf den privaten Grünflächen wird zu einem ständigen Ärgernis werden.

3)

Für die Bewohner des geplanten Neubaus erscheint die vorgesehene Anzahl von 120 Tiefgaragenplätzen und 33 oberirdischen Stellplätzen - wo immer die dargestellt werden sollen – als viel zu gering. Die für die neuen zusätzlichen Bewohner und ihre Fahrzeuge geplanten Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten werden die heute schon angespannte Verkehrssituation in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zum Chaos machen. Es wird zu erheblichen Rückstaus an den Einfahr- und Ausfahrtstellen der Tiefgaragen in Verbindung mit dem Verkehr an den Kreuzungen/Einmündungen von Klötzlmüllerstraße, Sylvensteinstraße, Obere Liebenau, In den Schwaigen und Kesselbergweg kommen! Der derzeitige Planungsstand bedeutet eine lebensgefährliche Verkehrslage für die Anwohner, die Autofahrer, aber insbesondere die schwächsten Teilnehmer: die Radfahrer, die Fußgänger, die Kinder und behinderte ältere Menschen.

Zusammenfassung:

Die Dichte und die Geschosshöhe der neuen Planung gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 soll im Interesse der Bürger eher abgesenkt, aber auf keinen Fall noch weiter erhöht werden.

Die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen sind zu berücksichtigen.

Die Infrastruktur des gesamten Gebietes muss bezüglich Verkehrsführung, Fahrbahnen, Fuß- und Radwege, Parkplätze, Freiflächen und Baumbestand einschließlich der Planung eines Nahversorgers für Dinge des täglichen Bedarfs vor Baubeginn den Interessen der Bürger gemäß gestaltet werden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Allgemein:

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt. Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung dar.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Mit dem Wegfall der Planungen zur „Inneren Anbindung West“ hat sich Planungssituation im Geltungsbereich in der Tat geändert. Ein für die geänderte Situation beauftragtes Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen werden. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 1:

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB ist ordnungsgemäß. Die im Deckblatt festgesetzte zulässige Grundfläche bleibt unter der für die Zulässigkeit von Bebauungsplänen der Innenentwicklung relevante Grundfläche von 20.000m². Durch die Änderung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Zudem kann ausgeschlossen werden, dass Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Bei seiner Anwendung sind die Träger öffentlicher Belange und die Bürger ebenso zu beteiligen wie in einem Regelverfahren. Die Stadt möchte ihre Bürger darüber hinaus so gut es geht informieren und Bedenken ausräumen. Deshalb fanden auch Bürgerinformationsabende zu diesem Vorhaben statt (teilweise Online).

Zu 2 und 3:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr. Die benötigten privaten Stellplätze werden anhand des Stellplatzschlüssels der Stadt Landshut berechnet und müssen vom Bauherrn entsprechend nachgewiesen werden. Im Rahmen des Bebauungsplans kann dies nur überschlägig geschehen, da für eine genaue Berechnung die Gebäudeplanung noch nicht detailliert genug vorliegt. Im Rahmen des nachfolgenden Bauantrags muss der Bauherr die entsprechend der Stellplatzsatzung ermittelten erforderlichen Stellplätze nachweisen.


Weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind in einem nachfolgenden Verfahren zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle weiter geleitet.

Zu Zusammenfassung:

Die vorgebrachten Stellungnahmen der in der Stellungnahme erwähnten Behörden wurden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.


mit Benachrichtigung vom 29.03.2020

1.

Die Eigentümer der 19 Wohnungen im Bauobjekt Obere Liebenau 6, 6a und 6b - ich habe im Jahr 2014 eine Wohnung in diesem Bauobjekt erworben – haben ihre Wohnungen in Kenntnis und im Vertrauen auf den rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 gekauft. Jetzt aber sollen Dichte und Geschosshöhe der auf dem  Gelände geplanten Gebäude gegen über dem rechtsgültigen Bebauungsplan drastisch erhöht werden mit gravierenden negativen Auswirkungen für Wohn- und Lebensqualität, Umwelt- und Klimaschutz sowie den Verkehrswert unserer Immobilien. Die geplante Geschossfläche soll

sich fast verdoppeln – ein Einnahmeplus von ca.15 Millionen € für den Investor! – die Abstandsflächenregelung der bayerischen Bauordnung bleibt dabei sowohl bezüglich der quartiersinternen Gebäudeabstände als auch zum großen Teil bezüglich der Abstände zu den Straßenmitten auf der Strecke! Auf der Grundlage von längst nicht mehr gültigen Planungsprämissen wie z.B. der damals gesehenen Notwendigkeit einer Lärmschutzwand aufgrund des damals geplanten Verlaufs der Westtangente werden Baugesetze und Bürgerrechte über Bord geworfen! Will sich die Stadt Landshut mit der bayernweit engsten viergeschossigen Straßenschlucht ein „Denkmal“ setzen? Gelten in der Stadt Landshut die Interessen eines einzelnen Investors mehr als die Interessen von hunderten von Bürgern? Ich meine: Nein! Darum erhebe ich Einspruch zur geplanten Veränderung des Bebauungsplanes!

2.

Das vom Stadtplanungsamt für die Verabschiedung des veränderten Bebauungsplans zugrunde gelegte „beschleunigte Verfahren“ wird offensichtlich nur angewandt, um die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen für eine grundlegende Überplanung vom Tisch zu wischen und zu unterdrücken! Gegen die Anwendung eines „beschleunigten Verfahrens“ lege ich deshalb Einspruch ein und verlange im Rahmen eines normalen Bewilligungsverfahrens eine angemessene und den Bürgerinteressen gerecht werdende Berücksichtigung der vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen und Empfehlungen!

3.

Die geplante Veränderung des rechtsgültigen Bebauungsplans führt zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrssituation in der Oberen Liebenau. Es gibt bereits jetzt viel zu wenige öffentliche Parkplätze. Das „wilde“ Parken im verkehrsberuhigten Bereich, den Spielstraßen der Schwaigen, im Wendehammer der Oberen Liebenau und auf den privaten Grünflächen wird zu einem ständigen Ärgernis werden. Für die Bewohner des geplanten Neubaus erscheint die vorgesehene Anzahl von 120 Tiefgaragenplätzen und 33 oberirdischen Stellplätzen - wo immer die dargestellt werden sollen – als viel zu gering. Die für die neuen zusätzlichen Bewohner und ihre Fahrzeuge geplanten Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten werden die heute schon angespannte Verkehrssituation in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zum Chaos machen. Es wird zu erheblichen Rückstaus an den Einfahr- und Ausfahrstellen der Tiefgaragen in Verbindung mit dem Verkehr an den Kreuzungen/Einmündungen von Klötzlmüllerstraße, Sylvensteinstraße, Obere Liebenau, In den Schwaigen und Kesselbergweg kommen! Der derzeitige Planungsstand bedeutet eine lebensgefährliche Verkehrslage für die Anwohner, die Autofahrer, aber insbesondere die schwächsten Teilnehmer: die Radfahrer, die Fußgänger, die Kinder und die vielen behinderten älteren Menschen. Zusammenfassung: Die Dichte und die Geschossanzahl der neuen Planung gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 soll im Interesse der Bürger eher abgesenkt, aber auf keinen Fall noch weiter erhöht werden. Die vom städtischen Ordnungsamt vorgelegten Stellungnahmen zu den Themen Umweltschutz und Naturschutz und die dort aufgeführten erheblichen Bedenken und Forderungen sind zu berücksichtigen. Die Infrastruktur des gesamten Gebietes muss bezüglich Verkehrsführung, Fahrbahnen, Fuß- und Radwege, Parkplätze, Freiflächen und Baumbestand einschließlich der Planung eines Nahversorgers für Dinge des täglichen Bedarfs vor Baubeginn den Interessen der Bürger gemäß gestaltet werden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu 1

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar und wirkt dem Eindruck einer Straßenschlucht entgegen.

Mit dem Wegfall der Planungen zur „Inneren Anbindung West“ hat sich Planungssituation im Geltungsbereich in der Tat geändert. Ein für die geänderte Situation beauftragtes Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen werden. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 2


Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB ist ordnungsgemäß. Die im Deckblatt festgesetzte zulässige Grundfläche bleibt unter der für die Zulässigkeit von Bebauungsplänen der Innenentwicklung relevante Grundfläche von 20.000m². Durch die Änderung des Bebauungsplanes wird nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Zudem kann ausgeschlossen werden, dass Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Bei seiner Anwendung sind die Träger öffentlicher Belange und die Bürger ebenso zu beteiligen wie in einem Regelverfahren. Die Stadt möchte ihre Bürger darüber hinaus so gut es geht informieren und Bedenken ausräumen. Deshalb fanden auch Bürgerinforma-

tionsabende zu diesem Vorhaben statt (teilweise Online). Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude.



Zu 3

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept geringere Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Die benötigten privaten Stellplätze werden anhand des Stellplatzschlüssels der Stadt Landshut berechnet und müssen vom Bauherrn entsprechend nachgewiesen werden. Im Rahmen des Bebauungsplans kann dies nur überschlägig geschehen, da für eine genaue Berechnung die Gebäudeplanung noch nicht detailliert genug vorliegt. Im Rahmen des nachfolgenden Bauantrags muss der Bauherr die entsprechend der Stellplatzsatzung ermittelten erforderlichen Stellplätze nachweisen.


mit Schreiben vom 05.05.2020

Als Eigentümerin einer Wohnung in der Anlage Obere Liebenau 6a möchte ich zu dem oben genannten Bauplan folgende Stellungnahme abgeben.

Grundsätzlich erhebe ich Einspruch gegenüber dem von Ihnen erstellten Bebauungsplan aus nachstehend genannten Gründen:

Beim Kauf meiner Eigentumswohnung im Jahre 2012 wurde mir vom Bauträger, , ein rechtsgültiger Bebauungsplan vorgelegt und gleichzeitig zugesagt, dass eine Bebauung des -Grundstücks unmittelbar bevorstünde, eine Aussage, die bis heute der Verwirklichung entbehrt. Im Vertrauen auf diese Aussage habe ich die Immobilie gekauft und erwarte, dass die beabsichtigte Bebauung nach dem Bebauungsplan von 2001 vorgenommen wird. Eine Umsetzung Ihres Planes würde für mich gleichzeitig eine erhebliche Minderung des Verkehrswertes meiner Immobilie bedeuten, die für mich nicht hinnehmbar wäre.

Die von Ihnen geplante Gebäudedichte und Geschosshöhen gegenüber dem Bebauungsplan von 2001 haben gravierende negative Auswirkungen

- auf die Wohn- und die Lebensqualität bedingt durch massives Verkehrsaufkommen und damit verbundenem Lärm und drastisch erhöhten Abgaswerten;
- auf den Umwelt- und Klimaschutz;
- wegen der verheerenden Parksituation, die schon heute in der Oberen Liebenau an ihre Grenzen stößt;
- wegen des zu erwartenden Autoaufkommens müsste der Verkehr durch Ampeln geregelt werden;

- der derzeitige Planungsstand bedeutet eine lebensgefährliche Verkehrslage für alle Anwohner, die Autofahrer, die Radfahrer, vor allem für die Kinder und die behinderten, älteren Menschen;
- wegen der Erschaffung einer riesigen Straßenschlucht, die kaum noch die Möglichkeit zum gesunden Durchatmen bieten würde. Wind und Wetter hätten bei Stürmen und massiven Regengüssen in unmittelbarer Nähe der Isar nicht zu übersehende Auswirkungen.

Eine Bebauung nach dem von Ihnen erstellten Bebauungsplan würde einzig und allein dem Investor die Taschen füllen, die Stadt Landshut sich kein würdiges „Denkmal“ errichten und alle Anwohner unter der Einschränkung ihrer Lebensqualität erheblich leiden, was einer Missachtung der Bürgerinteressen durch die Stadt Landshut gleich käme.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt. Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Nachverdichtung und Bauhöhen:

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhenausbildung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Verkehrswert:

Die Auswirkungen, die die Errichtung von baulichen Anlagen in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben, sind allein keine für die planerische Abwägung erheblichen Belange. Sie stellen deshalb auch keinen von den Festsetzungen eines Bebauungsplans zu erwartenden Nachteil i.S. des § 47 VwGO Absatz 2 dar. Vielmehr kommt es auf die von der (neu) zugelassenen Nutzung unmittelbar zu erwartenden tatsächlichen Beeinträchtigungen an. Durch die Änderung der Gebietskategorie von Mischgebiet in Allgemeines Wohngebiet ist keine Verschlechterung zu erwarten.

Verkehrssituation und ruhender Verkehr:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch geringere Anforderungen für den ruhenden Verkehr. Weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Ebenso wenig kann der Bedarf einer Lichtsignalanlage im Bebauungsplanverfahren geregelt werden. Die Stellungnahme wurde an die entsprechenden Stellen (Straßenverkehrsamt, Tiefbauamt – Verkehrsplanung) weiter geleitet.

Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine saP zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.


mit Benachrichtigung vom 12.05.2020

Hiermit möchten wir unsere Einwände gegen das oben aufgeführte Verfahren einreichen. Wir haben unsere Immobilie im Jahre 2015 erworben, damals ausgehend vom Bebauungsplan des betroffenen Areals aus dem Jahre 2001. Der nun vorliegende Plan verändert aufgrund seiner überraschend vergrößerten Dimensionen den Charakter der unmittelbar umliegenden Umgebung. Dadurch wird es unserer Ansicht nach zu einer Abwertung unserer Immobilie kommen. Außerdem wird dies zu einem massiv erhöhten Verkehrsaufkommen führen, was nicht zuletzt durch die geplante Tiefgaragenausfahrt eine erhöhte Unfallgefahr mit sich bringen wird. Ein weiterer Punkt ist die zu erwartende Parkplatzknappheit im gesamten Viertel. Eine chaotische Parksituation insbesondere „In den Schwaigen“ ist abzusehen und unserer Meinung nach in einer Spielstraße nicht zumut-

bar. Durch den geplanten Tiefgaragenbau besteht unsererseits große Sorge, dass hierbei Grundwasser verdrängt wird und der ohnehin schon hohe Grundwasserspiegel noch weiter ansteigt. Durch die Bodenversiegelung entsteht zudem ein Einschnitt in Natur und Umwelt. Eine vernünftige Bepflanzung z.B. mit tiefwurzelnden Bäumen wird nicht möglich sein. Die drei- bis viergeschossige Bauweise ermöglicht zum Teil freien Einblick in benachbarte Gärten und auch Wohnbereiche einiger Häuser „In den Schwaigen“. Die ursprünglichen architektonischen Vorgaben wollten aber genau dies verhindern. Zudem käme es durch die Höhe der geplanten Immobilien zur Verschattung einiger Grundstücke „In den Schwaigen“. Unsere Einwände richten sich gegen den „neuen“, unserer Ansicht nach völlig überdimensionierten, Bebauungsplan. Gegen ein angemessenes, der Umgebung angepasstes Bauvorhaben (wie im ursprünglichen Plan von 2001 vorgesehen) hätten wir nichts einzuwenden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östlich der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwände von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen. Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt. Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die

neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.

Der mittlere Grundwasserstand entsprach im Jahr 2000 etwa 389,30 mÜNN. Im damaligen Gutachten wurde noch von einem Eintauchen der Gebäude von 1,50-2,00 m ausgegangen. In 2020 und im Februar 2022 wurde ein mittlerer Grundwasserstand von 389,20 mÜNN, jedoch am benachbarten Pegel am Untersbergweg ein mittlerer Grundwasserpegel von nur 388,86 mÜNN gemessen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt. Legt man diese Messwerte zugrunde, tauchen die Kellergeschosse nur höchstens ca. 0,50 bis 1,00 m ins Grundwasser ein. Zudem ergibt sich ein Großteil einer möglichen Barrierewirkung durch den westlich benachbarten Gebäuderiegel und dessen Untergeschoss. Unter diesen Aspekten werden die Auswirkungen durch eine Barrierewirkung und Aufstauen des Grundwasserspiels als relativ gering eingestuft. Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung/ Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser aber nicht ausgeschlossen werden und es wird eine nähere Untersuchung empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt. Vor und während der Bauphase werden Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung installiert. Diese Verpflichtung wird durch einen städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können. Bei der im Rahmen zur BayBO-Novelle getroffenen Abwägung ist davon auszugehen, dass unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen unter den Gesichtspunkten - Vermeidung von Licht-, Luft- und Sonnenentzug, sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes - nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen wird. Durch eine Reduzierung der Ausdehnung der Tiefgarage im Süden des Geltungsbereichs sind Pflanzungen von Großbäumen in diesem Bereich vorgesehen, welche die künftige Bebauung in die bestehende Siedlung einbinden wird und einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden bildet.



Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet. Durch die Reduzierung der unterbauten Flächen sind nun im Süden auch Baumpflanzungen mit Bodenanschluss und Flächen zur Oberflächenentwässerung möglich. Die Festlegungen zum einem fachlich ausreichenden Substrataufbau auf der Tiefgarage ermöglicht zudem, Bäume 3. Ordnung darauf zu pflanzen und eine gute Durchgrünung zu erzielen.


mit E-Mail und Benachrichtigung vom 18.05.2020

Laut Benachrichtigung von  vom 18.05.2020 sind die Einsprüche von


der o.g. Einwendung zuzuordnen.

Gemeinsam mit meinen beiden Kollegen  und , Beiräte der WEG Anwesen Obere Liebenau 8-12a, erheben wir hiermit Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 02-62/1a „Südlich Klötzlmüllerstraße-Verlängerung Sylvensteinstraße“ Deckblatt 5.

Im Anhang finden Sie noch 5 Vollmachten/Einsprüche (Mit Name, Adresse, Geburtsdatum und Unterschrift) die Sie bitte berücksichtigen.

Folgende Punkte halten wir für nicht korrekt und bedürfen einer Überprüfung:

- Die Verkehrssituation wird sich erheblich verschlechtern.
- Die Parkplatz Verfügbarkeit ist bereits inakzeptabel und wird sich weiter verschärfen.
- Die Schallemission wird sich erhöhen und durch die entstehende Häuserschlucht weiter verschlechtern.
- Die gesamte Planungssituation hat sich verändert. Entfall Westtangente.
- Vorliegende naturschutzfachliche und klimaschutzfachliche Stellungnahmen sprechen absolut gegen die geplante Bebauung.
- Die Anwohner haben sich Ihre Immobilien im Glauben an die Nähe zur Natur gekauft. Es ist somit eine wesentlich negative Beeinträchtigung der Wohnqualität gegeben.

Das sind nur einige Themen, die in der derzeitigen Planung keine Berücksichtigung finden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es werden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine saP zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm.

Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Stadtvillen, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar.

Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung ist nun an der Klötzlmüllerstraße, an der Oberen Liebenau und im Süden des Geltungsbereichs möglich. Durch die Reduzierung der unterbauten Flächen sind nun im Süden auch Baumpflanzungen mit Bodenanschluss und Flächen zur Oberflächenentwässerung möglich. Die Festlegungen zum einem fachlich ausreichenden Substrataufbau auf der Tiefgarage ermöglicht zudem, Bäume 3. Ordnung darauf zu pflanzen und eine gute Durchgrünung zu erzielen.

Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet.


mit Benachrichtigung vom 19.05.2020

Hiermit lege ich Einspruch gegen die Änderungen des im Betreff genannten Bebauungsplanes ein. Ich fordere Sie auf zu folgenden Punkten detailliert, hinterlegt mit Gutachten, Stellung zu beziehen und diese Punkte entsprechend in eine Überarbeitung der Bebauungsplanung einfließen zu lassen.

Mein Einspruch begründet sich wie folgt:

1.

Durch den Wegfall der Planungen zur Inneren Anbindung West hat sich die Planungssituation grundlegend geändert. Der Lärmschutz erfordert deshalb keine so hohen Gebäude mehr. Ich fordere dies bei der Neuplanung zu berücksichtigen!

2.

Die Eigentümer der Bestandsimmobilien haben sich vor Kauf über den Bebauungsplan von 2001 informiert und auf diesen vertraut. Jetzt wird Ihnen eine extrem überdimensionierte, nachverdichtete Planung vor die Nase gesetzt. Die Grundflächenzahl GRZ und Geschossflächenzahl GFZ sind deutlich über denen der umgebenden Bebauung. Die

Abstandsflächen sind zu gering. Ich empfinde insbesondere die viergeschossige Straßenschlucht in der Oberen Liebenau unter städtebaulichen Aspekten als geschmacklos und grob rücksichtslos. Dies führt zu einem Wertverlust der Immobilien und zu einer verminderten Lebensqualität durch Verschattung, schlechte Lichtverhältnisse, verbauten Ausblick, ein „erdrückendes“ Gefühl und unerwünschte Einblicke in Hauptwohnbereiche und Gärten. Ich fordere daher eine geringere Geschossigkeit und größere Gebäudeabstände zum Schutz der Anwohner!

3.

Die Straßenschlucht ist städtebaulich alles andere als eine Glanzleistung. Das mag im Zentrum von Großstädten notwendig sein, in einem grünen Randbezirk einer Kreisstadt ist eine solche Nachverdichtung unzumutbar und gefährdet unnötig die Schutzgüter Mensch und Klima. Innerhalb des außerordentlich verdichteten Quartiers wird die Aufenthaltsqualität stark sinken: zu geringe Durchlüftung, somit Hitzestau im Sommer, und steigende CO₂-, NO_x-, Ozon-, Pollen- und Feinstaubwerte, erhöhte Lärmemissionen, etc. Daher fordere ich ein Gutachten bezüglich der Luftschadstoffe, welches die Auswirkungen des gesamten neuen Quartiers auf die bestehende Anwohnerschaft untersuchen

4.

Ich bezweifle, dass beim geänderten Plan im Sinne aller relevanter Beteiligter entschieden wurde. Bitte legen Sie ausführlich dar, inwieweit beim geänderten Bebauungsplan jetzt schon die Interessen der Anwohner berücksichtigt wurden!

5.

Die Stellungnahmen der Fachbehörden zu Klimaschutz/Naturschutz geben ein vernichtendes Urteil zu den Planungen ab. Der Bausenat hat verstärkte Berücksichtigung Natur-/Klimaschutz in weiterer Planung beschlossen. Ich fordere die vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zu berücksichtigen.

6.

Für die Anwohner im Bereich der TG-Ausfahrt an der Klötzlmüllerstr. fordere ich ein schalltechnisches Gutachten.

7.

Die Gesamtanzahl der Stellplätze ist zu knapp kalkuliert. Insbesondere ist der Anteil öffentlicher oberirdischer Stellplätze für Besucher zu gering. Dies wird zu Parkplatzsuchverkehr in den umliegenden Wohngebieten führen. Die Anzahl der in der Tiefgarage geplanten Stellplätze ist unrealistisch, ebenso die Anzahl der oberirdisch geplanten Stellplätze. Dies wird zu einer Parkplatzkonkurrenz mit den bestehenden Anwohnern führen. Ich fordere daher ein Gutachten, dass die Auswirkungen auf die Parkplatzsituation der Umgebung untersucht.

8.

Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation erscheinen mir nicht ausreichend durchdacht. Die Anordnung der Tiefgaragenausfahrt an der geplanten Stelle (zur Klötzlmüllerstr. neben Einmündung Schwaigen) führt zu hoher Unfallgefahr, Rückstau und schlechter Überquerbarkeit der Klötzlmüllerstr. für Fußgänger/Radfahrer. Ich fordere daher eine gutachterliche Abschätzung und ggf. eine verbesserte Planung der lokalen Verkehrssituation.

9.

Bitte erläutern Sie mir ihr Verkehrskonzept für die erweiterte Umgebung angesichts der allgemeinen Verkehrszunahme durch zusätzliche Anwohner durch dieses Projekt und weitere Großbauprojekte im Landshuter Westen.

10.

Wie gliedert sich der geänderte Bebauungsplan in eine bürgerfreundliche städtische Gesamtplanung des Viertels ein? Bitte stellen Sie das Gesamtkonzept für das Klötzlmüllerviertel, inkl. Sicherstellung von ausreichend Freiraumgestaltung, Begegnungsstätten und der biologischen Erhaltung der Isarauen ausführlich dar!

11.

Im Zuge des Klimawandels werden sich die Temperaturen und Starkregenereignisse in den nächsten Jahrzehnten sicher erhöhen. Stellen Sie bitte ausführlich dar, inwieweit diese Entwicklungen in der extrem verdichteten und versiegelten Neuplanung berücksichtigt wurden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu 1.

Ein Schallgutachten ist für den Bebauungsplan angefertigt worden. Die Ergebnisse werden im Bebauungsplan berücksichtigt. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu 2.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht. Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes gewährleistet.

Zu 3.

Die Staffelung der Gebäudehöhen und die Aufteilung in zwei Einzelabschnitte entschärft die Trichterwirkung der Oberen Liebenau. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Zu 4.

Auf Grundlage der oben dargestellten Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der

Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Bei dem Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 hatten alle Bürger die Möglichkeit sich zum Bebauungsplan zu äußern und Fragen an die Stadt zu richten. Die Investoren waren an diesem Termin ebenfalls anwesend und haben ihre Belange vorgetragen. Die Bürgerstellungnahmen sind in Verbindung mit den Stellungnahmen der Fachbehörden der Anlass zu Entwicklung der neuen Variante 5 und dienen als Grundlage für die erfolgten Planungsänderungen. Die abgestimmte Variante 5 und die darin zum Ausdruck gebrachte städtebauliche Konzeption wurde im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu 5.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, dass das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen war. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies ist u.a. eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des vorhandenen Baumbestandes. Bei mehreren Begehungen wurde in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung der Erhalt des bestehenden Walnussbaumes beschlossen. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar. Um den Anforderungen von Klima- und Naturschutz gerecht zu werden, wurde die Tiefgarage im Süden zurückgenommen um Versickerungsflächen und Flächen für Ersatzpflanzungen zu schaffen. So können auch Bäume erster Ordnung im Geltungsbereich gepflanzt werden. Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gewonnenen Erkenntnisse werden berücksichtigt.

Zu 6.

Ein Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm wurde erstellt. Die Ergebnisse wurden in den Festsetzungen des Deckblattes Nr. 5 berücksichtigt.

Zu 7.

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt.

Zu 8.

Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde überprüft und nun neu aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stell-

plätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.

Zu 9.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 wurde das Klötzlmüllerviertel in seiner Gesamtheit betrachtet und die künftige Siedlungsentwicklung im Gebiet berücksichtigt. Die verkehrsplanerischen Empfehlungen werden in aktuellen und künftigen Planungen beachtet.

Zu 10.

Ein Gesamtkonzept für das Klötzlmüllerviertel stellt der seit 2006 gültige Flächennutzungsplan der Stadt Landshut dar. Die dort verankerte Aufteilung in bebaubare Flächen und Freibereiche wird durch die Änderung des vorliegenden Bebauungsplanes durch Deckblatt 5 nicht verändert.

Zu 11.

Um den Anforderungen des Klimawandels nachzukommen, sind alle Dachflächen und unterbauten Flächen als zu begrünen festgesetzt. Dies führt zu einer signifikanten Drosselung und Speicherung des Niederschlagsabflusses auch bei Starkregen. Diese Maßnahme minimiert außerdem den Versiegelungsgrad und führt zu einer guten Einbindung in das bestehende Quartier. Alle Flächen, die nicht für die verkehrliche Erschließung des Grundstücks benötigt werden, werden außerdem begrünt und mit Bäumen bepflanzt. Die Gesamtheit der begrünter Dächer und Grünflächen insbesondere der Baumpflanzungen wirkt der Überhitzung entgegen.

Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet. Durch die Reduzierung der unterbauten Flächen sind nun im Süden auch Baumpflanzungen mit Bodenanschluss und Flächen zur Oberflächenentwässerung möglich. Die Festlegungen zum einem fachlich ausreichenden Substrataufbau auf der Tiefgarage ermöglicht zudem, Bäume 3. Ordnung darauf zu pflanzen und eine gute Durchgrünung zu erzielen.


mit Benachrichtigung vom 19.05.2020

Folgende Stellungnahme von meiner Seite als direkte und stark Betroffene:

- Ich begrüße sehr die Umwandlung von Misch- in Allgemeines Wohngebiet WA und die Bebauung des Grundstücks. Damit wird die gegenwärtige starke und rücksichtslose Lärm- und Abgasbelästigung durch das "Sägewerk" vor allen an den Wochenenden unterbunden. Auch der gegenwärtige Schuttabladeplatz wird durch eine Bebauung beseitigt.
- 2012 haben wir unter den Voraussetzungen des gegenwärtigen BBP unser Atriumhaus in unmittelbarer Nachbarschaft gekauft. Wesentlich war für mich die in der Planung festgeschriebene Uneinsehbarkeit der Innenhöfe und privaten Wohnflächen. Durch den neuen BBP wird dies ad absurdum geführt. Durch die Erhöhung auf 3 bzw. 4 Geschosse und die Anhebung der Nulllinie auf 1m über Straßenniveau besteht von den oberen Geschossen voller Einblick in unser Bad, Sauna etc. Der Vertrauensschutz / Rechtssicherheit geht somit verloren.
- Der BBP verletzt in mehreren Punkten die bestehenden Rechtsnormen bzgl. Abstandsflächen, Bebauungsdichte sowie Natur- und Umweltschutz.
- Die geplante Tiefgarage auf der gesamten Grundstücksfläche von etwa 5.000 qm verhindert eine nachhaltige Begrünung. Die eingezeichneten Bäume werden auf

- max. 50 cm Humusaufgabe niemals wachsen. Das ist bewusste Beschönigung wie zuvor schon genannt.
- Auch die Parkplatzsituation wird beschönigt, die ausgewiesenen Außenparkplätze sind bereits voll belegt und werden das Parken für alle Anwohner massiv beeinträchtigen.

Ich habe den Eindruck, dass mit dem neuen Entwurf das Maximale, ohne Rücksicht auf Verträglichkeit, Nachbarn, Natur- und Umweltschutz, herausgeholt werden soll. Der gegenwärtige, rechtskräftige BBP stellt eine vernünftige Lösung dar und könnte alle Beteiligten zufrieden stellen.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Grundsätzlich gehört es „nicht zum Bestandteil der Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die ... gegebene Nutzbarkeit der Nachbargrundstücke ... nicht geändert wird“. Bei der im Rahmen zur BayBO-Novelle getroffenen Abwägung ist davon auszugehen, dass unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen unter den Gesichtspunkten - Vermeidung von Licht-, Luft- und Sonnenentzug, sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes - nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen wird. Durch eine Reduzierung der Ausdehnung der Tiefgarage im Süden des Geltungsbereichs sind Pflanzungen von Großbäumen in diesem Bereich vorgesehen, welche die künftige Bebauung in die bestehende Siedlung einbinden und einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden bilden wird.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden.

Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar.


Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Erhöhung des Erdgeschosses um 1m gegenüber dem Straßenniveau begründet sich aus der Nähe zum Grundwasser. Durch diese Erhöhung muss die Tiefgarage nicht so tief gebaut werden und minimiert den Eingriff in den Grundwasserkörper.

Die Tiefe der Abstandsflächen ist gem. Art. 6 BayBO in der Regel 0,4 H (mind. 3 m). Das bedeutet die Abstandsflächen müssen mindestens 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Dies kann bei allen Gebäuden gegenüber den eigenen Grundstücksgrenzen bzw. den Straßenmitten eingehalten werden.

Die Tiefgarage hat eine Fläche von ca. 3.000m². Sie wurde insbesondere im Süden und im Westen verkleinert, um im Süden Ersatzpflanzungen zu ermöglichen bzw. um die Walnuss im Westen erhalten zu können. Der Standard-Substrataufbau auf der Tiefgarage für eine intensive Begrünung (z.B. Gärten) beträgt im Bebauungsplan 60cm. Für Baumpflanzungen ist ein Substrataufbau von min. 100cm festgesetzt. Darüber hinaus sind ausschließlich flachwurzelnde Bäume und Sträucher für Pflanzungen auf der Tiefgarage gemäß Pflanzliste zulässig.

Im Hinblick auf die Themen Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen von der oberen Liebenau.


mit Benachrichtigung vom 20.05.2020

I. Veränderte Planungssituation

Wegfall der Planungen zur Inneren Anbindung West; Lärmschutz erfordert keine hohen Gebäude mehr.

II. Vertrauensschutz

Eigentümer (ich) der Bestandsimmobilien haben sich vor Kauf über BBP 2001 informiert und auf diesen vertraut.

III. Berücksichtigung vorliegender behördlicher Stellungnahmen

Stellungnahmen (Ordnungsamt) zu Klimaschutz/Naturschutz geben ein vernichtendes Urteil zu den Planungen ab. Bausenat hat verstärkte Berücksichtigung Natur-/Klimaschutz in weiterer Planung beschlossen.

IV. Städtebauliche Aspekte

Ich respektiere die Planungshoheit der Stadt. Die Planungen werden aber als überdimensioniert, überzogen und rücksichtslos empfunden (u.a. viergeschossige Straßenschlucht in der Oberen Liebenau).

V. Dimensionierung/Dichte/Geschossigkeit/Anwohnerschutz – Allgemeine Betrachtungen

Die gesetzlichen Obergrenzen für Grundflächenzahl GRZ und Geschossflächenzahl GFZ werden deutlich überschritten. Gesetzliche Voraussetzungen für eine solche Überschreitung sind nicht gegeben. Die öffentliche Bekanntmachung und die Sitzungsvorlage für den Bausenat enthalten insbesondere zur GRZ irreführende Angaben und eine offensichtlich falsche Berechnung. Abstandsflächen werden verletzt.

VI. Dimensionierung/Dichte/Geschossigkeit/Anwohnerschutz – Härtefälle

Darstellung der konkreten negativen Auswirkungen der Planungen auf einzelne Bestandsimmobilien (Verschattung, Lichtverhältnisse, Ausblick, „erdrückende“ Situation, Einblicke in Hauptwohnbereiche/Garten)

VII. Schallschutz

Ein schalltechnisches Gutachten für Anwohner im Bereich der TG-Ausfahrt (Klötzlmüllerstr.) ist erforderlich.

VIII. Umwelt-/Klimasaspekte, Grundwasserschutz

Bezugnahme auf o.g. Stellungnahmen zu Klimaschutz/Naturschutz. Ergänzung/Vertiefung der Themen Artenschutz, Baumschutz Altlasten und Grundwasserschutz.

IX. Stellplätze und Tiefgarage

Die Gesamtanzahl der Stellplätze ist zu knapp kalkuliert. Insbesondere ist der Anteil öffentlicher oberirdischer Stellplätze (nutzbar für Besucher) zu gering. Dies wird zu Parkplatzsuchverkehr in den umliegenden Wohngebieten führen. Die Anzahl der in der Tiefgarage geplanten Stellplätze ist unrealistisch, ebenso die Anzahl der oberirdisch geplanten Stellplätze. Möglicherweise sind ferner nicht alle oberirdischen Stellplätze dem Baugrundstück rechtlich zuzuordnen. Außerdem würde, da die oberirdischen Stellplätze bislang von den Anwohnern der Bestandsimmobilien genutzt werden, eine „Parkplatzkonkurrenz“ entstehen.

X. Verkehrssituation

Die Anordnung der Tiefgaragenausfahrt an der geplanten Stelle (zur Klötzlmüllerstr. Neben Einmündung Schwaigen) führt zu hoher Unfallgefahr, Rückstau und Unüberquerbarkeit der Klötzlmüllerstr. für Fußgänger/Radfahrer. Es wird eine verbesserte Planung der lokalen Verkehrssituation gefordert, ebenso ein Verkehrskonzept für die erweiterte Umgebung angesichts allgemeiner Verkehrszunahme durch zusätzliche Anwohner (durch vorliegendes Projekt und weitere Großbauprojekte im Landshuter Westen).

XI. fehlende Bestimmtheit des vorliegenden Entwurfs

Für eine wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine Konkretisierung der Planungen erforderlich.

XII. Antrag

Ich beantrage, die Planungen zu überdenken und auf ein umgebungsverträgliches Maß zurückzuführen. Ferner: Augenmaß bewahren, Vorschriften transparent behandeln und einhalten, Vertrauen schützen, im Falle konkurrierender Interessen angemessen abwägen. Orientierung (bzgl. Geschossigkeit und Dichte) am rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu I. Veränderte Planungssituation

Für die den überarbeiteten Entwurf zur Änderung des Bebauungsplanes wurde ein Schallgutachten angefertigt. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutz-

maßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Zu II. Vertrauensschutz

Grundsätzlich gehört es „nicht zum Bestandteil der Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die ... gegebene Nutzbarkeit der Nachbargrundstücke ... nicht geändert wird“. Bei der im Rahmen zur BayBO-Novelle getroffenen Abwägung ist davon auszugehen, dass unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen unter den Gesichtspunkten - Vermeidung von Licht-, Luft- und Sonnenentzug, sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes - nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen wird. Durch eine Reduzierung der Ausdehnung der Tiefgarage im Süden des Geltungsbereichs sind Pflanzungen von Großbäumen in diesem Bereich vorgesehen, welche die künftige Bebauung in die bestehende Siedlung einbinden wird einbinden und einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden bilden wird.

Zu III. Berücksichtigung vorliegender behördlicher Stellungnahmen

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es werden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine saP zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm.

Zu IV. Städtebauliche Aspekte

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung.

Den Bedenken bezüglich der Baukörperlänge und der Schluchtwirkung konnte somit entgegengekommen werden.

Zu V. und VI. Dimensionierung/Dichte/Geschossigkeit/Anwohnerschutz

Die GRZ der Gebäude liegt bei 0,41 und überschreitet den diesbezüglichen Richtwert gem. § 17 BauNVO nur geringfügig. Gegenüber dem vorhergehenden Konzept wurde die Dichte jedoch deutlich reduziert. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine vertragliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Tiefe der Abstandsflächen ist gemäß der seit Februar 2021 geltenden Fassung der BayBO in der Regel 0,4 H (mind. 3 m). Das bedeutet, die Abstandsflächen müssen mindestens 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Dies kann bei allen Gebäuden gegenüber den eigenen Grundstücksgrenzen bzw. den Straßenmitten eingehalten werden.

Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Zu VII. Schallschutz

Ein Schallgutachten ist für den Bebauungsplan angefertigt worden. Die Ergebnisse werden in den Festsetzungen des Bebauungsplanes berücksichtigt.

Zu VIII. Umwelt-/Klimaaspekte, Grundwasserschutz

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, dass das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen war. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies ist u.a. eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des vorhandenen Baumbestandes. Bei mehreren Begehungen wurde in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung der Erhalt des bestehenden Walnussbaumes beschlossen. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar. Um den Anforderungen von Klima- und Naturschutz gerecht zu werden, wurde die Tiefgarage im Süden zurückgenommen um Versickerungsflächen und Flächen für Ersatzpflanzungen zu schaffen. So können auch Bäume erster Ordnung im Geltungsbereich gepflanzt werden. Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gewonnenen Erkenntnisse werden berücksichtigt. Um den Anforderungen des Klimawandels nachzukommen, werden alle Dachflächen und unterbauten Flächen als zu begrünen festgesetzt. Dies führt zu einer signifikanten Drosselung und Speicherung des Niederschlagsabflusses auch bei Starkregen. Diese Maßnahme minimiert außerdem den Versiegelungsgrad und führt zu einer guten Einbindung in das bestehende Quartier. Alle Flächen, die nicht für die verkehrliche Erschließung des Grundstücks benötigt werden, werden außerdem begrünt und mit Bäumen bepflanzt. Die Gesamtheit der begrünter Dächer und Grünflächen insbesondere der Baumpflanzungen wirkt der Überhitzung entgegen.

Es sind keine Altlasten im Änderungsbereich des Bebauungsplanes gemäß Altlastenkataster verzeichnet. Die dafür zuständige Fachstelle wird im Verfahren beteiligt.

Laut Wasserwirtschaftsamt kann eine Auswirkung/Barrierewirkung der Tiefgarage auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden; eine nähere Untersuchung wurde empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt. Ebenso sind vor und während der Bauphase Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung zu installieren. Diese Verpflichtung wird durch einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu IX. Stellplätze und Tiefgarage sowie X. Verkehrssituation

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 wurde das Klötzlmüllerviertel in seiner Gesamtheit betrachtet und die künftige Siedlungsentwicklung im Gebiet berücksichtigt. Die verkehrsplanerischen Empfehlungen werden in aktuellen und künftigen Planungen beachtet.

Zu XI. fehlende Bestimmtheit des vorliegenden Entwurfs

Das in der Zeit vom 22.04.2020 bis einschl. 22.05.2020 ausgelegene Planungskonzept war ausreichend, um gem. § 13a Abs. 3 BauGB die Öffentlichkeit über die Ziele und Zwecke der Planung zu unterrichten. Wie unter III. bereits dargestellt wurde die Planung im Anschluss an diese Unterrichtung überarbeitet, die vom Bausenat am 24.09.2021 beschlossene Variante 5 war dann Grundlage für die Erstellung des Bebauungsplanentwurfes, der dem Bausenat zur Billigung vorgelegt wurde. Dieser Bebauungsplanentwurf genügt den Anforderungen an einen qualifizierten Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 1 BauGB und stellt das Ergebnis der gem. § 1 Abs. 7 durchgeführten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange dar. Der Forderung aus der Stellungnahme nach ausreichender Bestimmtheit ist somit genüge getan.

Zu XII. Antrag

Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet.


mit Benachrichtigung vom 20.05.2020

Hiermit lege ich Einspruch gegen die Änderungen des im Betreff genannten Bebauungsplanes ein. Ich fordere Sie auf zu folgenden Punkten detailliert, grundlegend mit Gutach-

ten, Stellung zu beziehen und diese Punkte entsprechend in eine Überarbeitung der Bebauungsplanung einfließen zu lassen. Mein Einspruch begründet sich wie folgt: Als Eigentümer der Bestandsimmobilien 2311/49-18, haben ich mich vor dem Kauf 2011, über den Bebauungsplan von 2001 informiert und auf diesen vertraut. (Der Bürgerentscheid zur Westtangente – Innere Anbindung zeigte da schon von Erfolg gekrönt). Jetzt wird mir eine extrem überdimensionierte, nachverdichtete Planung vor die Nase gesetzt. Die Grundflächenzahl GRZ und Geschossflächenzahl GFZ sind deutlich über denen der umgebenden Bebauung. Die Abstandsflächen sind zu gering, meinem Bungalow steht in wenigen Metern der Dreigeschossige Riegel C gegenüber (weitere detaillierte Beeinflussungen später). Ich empfinde insbesondere die viergeschossige Straßenschlucht in der Oberen Liebenau unter städtebaulichen Aspekten als dahin geklatscht und unbedacht der gegebenen Bebauung. Dies führt zu einem Wertverlust meiner Immobilien und zu einer verminderten Lebensqualität durch Verschattung, schlechte Lichtverhältnisse, verbauten Ausblick. Es entsteht so, ein „subjektiv bedrückendes“ Gefühl und unerwünschte Einblicke in Hauptwohnbereiche und Gärten. Ich fordere daher eine geringere Geschosszahl und größere Gebäudeabstände zum Schutz der Bestands – Anwohner! Durch den Wegfall der Planungen zur Inneren Anbindung West hat sich die Planungssituation grundlegend geändert. Der Lärmschutz erfordert deshalb keine so hohen Gebäude mehr. Ich fordere dies bei der Neuplanung zu berücksichtigen! Die Straßenschlucht ist städtebaulich alles andere als eine Glanzleistung. Das mag bei Großstädten notwendig sein, in einem grünen Randbezirk unserer Stadt ist eine solche Nachverdichtung unzumutbar, steht nicht im Verhältnis einer von Bürgern verstandenen Nachverdichtung und gefährdet unnötig die Schutzgüter von Mensch und Klima. Innerhalb des außerordentlich verdichteten Quartiers wird die Aufenthaltsqualität stark sinken, was bekanntlich durch folgende Faktoren herbeigeführt wird: zu geringe Durchlüftung, somit Hitzestau im Sommer, und steigende CO₂-, NO_x-, Ozon-, Pollen- und Feinstaubwerte, erhöhte Lärmemissionen, (jetzt hört und fühlen sich die Lärmpegel durch Bundesbahn und Dult der Schallreflexion über die Bebauung der Viergeschossigen Bestandsimmobilie „Obere Liebenau westliche Seite“ schon so an, als würde der Zug direkt an meinem Schlafzimmer vorbei fahren und die Dult am Wendehammer der Oberen Liebenau beginnt). Daher fordere ich ein Gutachten bezüglich der Luftschadstoffe und Lärmemissionen bei relevanten Windverhältnissen, welches die Auswirkungen des gesamten neuen Quartiers auf die bestehende Anwohnerschaft untersucht. Ich gehe nicht davon aus, dass beim geänderten BBP gegen über dem von 2001, im Sinne aller relevanter Beteiligter entschieden wurde. Bitte legen Sie mir ausführlich dar, in wie weit beim geänderten Bebauungsplan jetzt schon die Interessen der Anwohner berücksichtigt wurden! Die Stellungnahmen der Fachbehörden zu Klimaschutz / Naturschutz geben ein vernichtendes Urteil zu den Planungen ab. Der Bausenat hat, soweit mir bekannt geworden ist, der verstärkten Berücksichtigung von Natur- / Klimaschutz in weiterer Planung beschlossen. Ich fordere die vorliegenden behördlichen Stellungnahmen zu berücksichtigen. Für die Anwohner im Bereich der Tiefgaragen Ein- / Ausfahrt an der Klötzlmüllerstraße fordere ich ein schalltechnisches Gutachten. Bezüglich von GRZ und GFZ ist die Gesamtanzahl der Stellplätze zu knapp kalkuliert. Insbesondere ist der Anteil öffentlicher oberirdischer Stellplätze für Besucher zu gering, jetzt ist die nördliche Seite der Oberen Liebenau bis zum Wendehammer täglich schon zugeparkt ohne eine definierte Anzahl von Parkplätzen zu haben. Dies wird zu Parkplatzsuchverkehr in den umliegenden Wohngebieten führen. Die Anzahl der in der Tiefgarage geplanten Stellplätze ist unrealistisch, ebenso die Anzahl der oberirdisch geplanten Stellplätze. Dies wird zu einer Parkplatzrivalität mit den bestehenden Anwohnern führen. Ich fordere daher ein Gutachten, dass die Auswirkungen auf die Parkplatzsituation der Umgebung untersucht. Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation erscheinen mir nicht ausreichend durchdacht. Die Anordnung der Tiefgaragenausfahrt an der geplanten Stelle (zur Klötzlmüllerstr. neben der Einmündung In den Schwaigen) führt zu hoher Unfallgefahr (was ich schon im Grunde bei der letzten Bürgerversammlung angesprochen habe und von [REDACTED] brüsk verneint wurde da ja an dieser Stelle noch nichts passiert ist), Rückstau und schlechter Überschaubarkeit der Klötzlmüllerstr. für Fußgänger/Radfahrer. Ich fordere daher eine gutachterliche Abschätzung und

ggf. eine verbesserte Planung der lokalen Verkehrssituation. Bitte erläutern Sie mir ihr Verkehrskonzept für die erweiterte Umgebung (Klötzlmüllerviertel angesichts der allgemeinen Verkehrszunahme durch zusätzliche Anwohner durch dieses Projekt und weitere Großbauprojekte im Landshuter Westen. Wie gliedert sich der geänderte Bebauungsplan in eine bürgerfreundliche städtische Gesamtplanung des Viertels ein? Bitte stellen Sie das Gesamtkonzept für das Klötzlmüllerviertel / Landshuter Westen - südlich, inkl. Sicherstellung von ausreichender Freiraumgestaltung, Begegnungsstätten für ältere + jüngere - Landshuter Bürger und der biologischen Erhaltung der Isarauen (Grundwasserveränderungen) ausführlich dar! Im Zuge des Klimawandels werden sich die Temperaturen und Starkregenereignisse in den nächsten Jahrzehnten sicher nach oben verändern. Stellen Sie bitte ausführlich dar, inwieweit diese Entwicklungen in der extrem verdichteten und versiegelten Neuplanung berücksichtigt wurden.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt. Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Der Bebauungsplan von 2001 ist über 20 Jahre alt. Seit der Aufstellung hat sich nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswerte) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten, Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Die Beteiligungen im Rahmen der Änderungsverfahren bieten allen Betroffenen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Bürgern, die Gelegenheit sich zu beteiligen. Die Stadt Landshut nimmt ihre Aufgabe der Abwägung aller eingehenden Stellungnahmen ernst und geht auf alle Bedenken so gut wie möglich ein. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen veranstaltete die Stadt Landshut einen Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 um Fragen und Bedenken persönlich beantworten zu können.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung, insbesondere gegenüber den Nachbarn, deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine vertragliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Durch die Überarbeitung der geplanten Bebauung war auch eine Reduzierung der Maße der Tiefgarage möglich. Hierdurch ergibt sich eine nicht unterbaute Fläche im Süden des Geltungsbereichs, der nun für Ersatzpflanzungen von Großbäumen und Sträuchern verwendet wird. Diese Baumpflanzungen wiederum integrieren die neue Bebauung in die bestehende Siedlung und verschaffen einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden in den Schwaigen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt betreibt seit 1974 das Lufthygienische Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) mit derzeit über 50 Messstationen, darunter auch die einzige Messstation für Landshut an der Podewilsstraße. Hier ist anzumerken, dass diese Messstation aufgrund der Lage (direkt am Fahrbahnrand) und der Umgebung (hohe Bebauungsdichte - mehrgeschossige Bebauungen wie CCL) einen „ungünstigen Fall“ darstellen. An der lufthygienischen Messstation des bayerischen Landesamtes für Umwelt an der Podewilsstraße werden die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ gemessen. Auf der Homepage des LfU kann jeder die gemessenen Parameter einsehen. Anhand der Messungen ist ersichtlich, dass die gemessenen Parameter in Landshut eingehalten werden. Des Weiteren wurde zum Vergleich und Abschätzung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe ein lufthygienisches Gutachten zu einem Vorhaben an der Veldener Straße herangezogen. Da im Vergleich zu dieser Straße bei dem

jetzigen Planvorhaben die Verkehrszahlen sowie der Schwerverkehrsanteil viel geringer sind, können auf Grundlage der uns vorliegenden Prognoseberechnungen, Rückschlüsse darauf gezogen werden, dass auch bei diesem Planvorhaben alle Parameter eingehalten werden. Schädliche Umwelteinwirkungen können somit in Bezug auf Luftschadstoffe ausgeschlossen werden. Ebenso ist anzumerken, dass aufgrund der Diesel-Nachrüstungen in der Automobilindustrie, insgesamt in der Tendenz von einer Verbesserung der lufthygienischen Parameter auszugehen ist. Ein lufthygienisches Gutachten ist aus Sicht des Immissionsschutzes nicht erforderlich.

Die Stadt Landshut hat ein Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm beauftragt. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude. Alle im Gutachten vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden wurden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine saP zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten. Die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung ist nun an der Klötzlmüllerstraße, an der Oberen Liebenau und im Süden des Geltungsbereichs möglich.


Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen.

Ein Gesamtkonzept für das Klötzlmüllerviertel stellt der seit 2006 gültige Flächennutzungsplan der Stadt Landshut dar. Die dort verankerte Aufteilung in bebaubare Flächen und Freibereiche wird durch die Änderung des vorliegenden Bebauungsplanes durch Deckblatt 5 nicht verändert.


mit Benachrichtigung vom 20.05.2020

Wir sind direkte Anwohner des  an der Klötzlmüllerstr. Der bestehende Bebauungsplan wird von uns ausdrücklich unterstützt. Zur Änderung des Planes möchten wir aus ff. Gründen ausdrücklich ein Veto einlegen:

1. Verletzung baurechtlicher Richtlinien (GRZ, GFZ). Die Planänderung verletzt grundlegende Bauvorschriften
2. Die maßlose Erhöhung der Gebäude würde unsere Privatsphäre massiv verletzen. Außerdem wäre unser Haus und Garten ab Nachmittag im Schatten. Die Erträge der Photovoltaikanlage würden sinken

3. Die Verkehrs-/Parksituation ist bereits hochkritisch. Aufgrund der Bebauung würde sich die Situation weiter zuspitzen. Aus diesen Gründen möchte ich Sie bitten, von einer Änderung des Planes abzusehen.

Für Ihre Unterstützung bedanken wir uns im Voraus und verbleiben mit freundlichen Grüßen [REDACTED]

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Anschließend wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu 1. Verletzung baurechtlicher Richtlinien:

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung, insbesondere gegenüber den Nachbarn, deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar.

Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht. Der Entwurf hat die Dichte reduziert und der gem. § 17 BauNVO gültige Richtwert der GRZ ist mit 0,41 vernachlässigbar geringfügig überschritten. Die GFZ-Überschreitung wird mit folgenden Maßnahmen kompensiert: Durchbrechung der Gebäuderiegel mit Erhalt der Bestands-Walnuss, extensive Dachbegrünung für alle Dachflächen, intensive Begrünung für die Flächen auf der Tiefgarage mit entsprechend hohen Substratauflagen für dauerhafte Pflanzungen. Hierdurch wird eine hohe Retention von Niederschlagswasser erreicht. Die Versiegelung wird so minimiert und die Neubauten optisch in den Bestand eingegliedert. Das Kleinklima wird positiv durch die festgesetzte Durchgrünung, Schattenspende durch Baum- und Strauchpflanzungen und Verdunstungsflächen auf den extensiv begrünten Dächern, beeinflusst. Die Durchlüftung ist durch die Zäsur des Gebäuderiegels gewährleistet. Die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung entlang der Straße und in der südlichen nicht unterbauten Fläche mindern Starkwinde und spenden Schatten um einer Überhitzung entgegenzuwirken.

Zu 2. Erhöhung der Gebäude:

Die geplante Bebauung wurde überarbeitet und reduziert. Dadurch war auch eine Reduzierung der Maße der Tiefgarage möglich. Hierdurch ergibt sich eine nicht unterbaute Fläche im Süden des Geltungsbereichs, der nun für Ersatzpflanzungen von Großbäumen und Sträuchern verwendet wird. Diese Baumpflanzungen integrieren die neue Bebauung in die bestehende Siedlung und verschaffen einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden in den Schwaigen.

Für das Wohnhaus des Einwandträgers östlich des Geltungsbereichs würde somit die Bebauung höchstens am späten Abend, wenn die Sonneneinstrahlung schwach ist eine Verschattung verursachen.

Die im neuen Konzept dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten sämtliche Abstandsflächen gemäß BayBO ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Zu 3. Verkehrs- und Parksituation:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.


mit Benachrichtigung vom 20.05.2020

Aus folgenden Gründen kann ich die Änderung des Bebauungsplans nicht befürworten: Die höher geplanten Geschosse erhöhen die Verschattung. Daraus resultiert ein Verlust der Wohnqualität sowie höherer Energiebedarf. Aufgrund der höheren Verdichtung der Gebäude wird der Grundwasserspiegel steigen und das Risiko, dass Wasser in unseren Keller und unser Haus eindringt wird sich erhöhen. Aufgrund der limitiert geplanten Parkplätze wird es zu Parkplatzengpässen für uns und unsere Besucher kommen.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Anschließend wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.


Die im neuen Konzept dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten sämtliche Abstandsflächen gemäß BayBO ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung, insbesondere gegenüber den Nachbarn, deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Den Bedenken der Baukörperlänge und Trichterwirkung konnte somit entgegengekommen werden. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine vertragliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht

Der mittlere Grundwasserstand entsprach im Jahr 2000 etwa 389,30 müNN. Im damaligen Gutachten wurde noch von einem Eintauchen der Gebäude von 1,50 -2,00 m ausgegangen. In 2020 und im Februar 2022 wurde ein mittlerer Grundwasserstand von 389,20 müNN, jedoch am benachbarten Pegel am Untersbergweg ein mittlerer Grundwasserpegel von nur 388,86 müNN gemessen. Zudem wurde zur Minimierung des Eingriffs in den Grundwasserkörper die FOK der Erdgeschosse ein Meter über Straßenniveau festgelegt. Legt man diese Messwerte zugrunde, tauchen die Kellergeschosse nur höchstens ca. 0,50 bis 1,00 m ins Grundwasser ein. Zudem ergibt sich ein Großteil einer möglichen Barrierewirkung durch den westlich benachbarten Gebäuderiegel und dessen Untergeschoss. Unter diesen Aspekten werden die Auswirkungen durch eine Barrierewirkung und Aufstauen des Grundwasserspiels als relativ gering eingestuft. Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung/ Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser aber nicht ausgeschlossen werden, eine nähere Untersuchung wurde empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt.

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das neue Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.


mit Benachrichtigung vom 21.05.2020

Ich bin gegen Änderung des Bebauungsplanes. Gründe hierfür sind.

1. Störung der Privatsphäre (z.B. Einblick in unser Schlafzimmer und Badezimmer) durch Erhöhung der Geschossflächen
2. Erhöhter Verkehr in der Spielstraße, dadurch Gefährdung unserer Kinder und Haustiere
3. Erhöhte Verschattung, dadurch Minderung der Wohnqualität und erhöhte Heizkosten

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Es wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten, Erhalt der Walnuss und Ersatzpflanzungen und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Anschließend wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu 1. Privatsphäre:

Die geplante Bebauung wurde überarbeitet und reduziert. Dadurch war auch eine Reduzierung der Maße der Tiefgarage möglich. Hierdurch ergibt sich eine nicht unterbaute Fläche im Süden des Geltungsbereichs, der nun für Ersatzpflanzungen von Großbäumen und Sträuchern verwendet wird. Diese Baumpflanzungen wiederum integrieren die neue Bebauung in die bestehende Siedlung und verschaffen einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden in den Schwaigen. Bei der im Rahmen zur BayBO-Novelle getroffenen Abwägung ist davon auszugehen, dass unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen unter den Gesichtspunkten - Vermeidung von Licht-, Luft- und Sonnenentzug, sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes - nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen wird. Durch eine Reduzierung der Ausdehnung der Tiefgarage im Süden des Geltungsbereichs sind Pflanzungen von Großbäumen in diesem Bereich vorgesehen, welche die künftige Bebauung in die bestehende Siedlung einbinden und einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden bilden wird.

Zu 2. Verkehrssituation und ruhender Verkehr:

Das neue Planungskonzept basiert auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Zu 3. Belichtung, Beschattung:

Die im neuen Konzept dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten nahezu sämtliche Abstandsflächen gemäß BayBO ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beein-

trächtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.


mit Benachrichtigung vom 21.05.2020

Zum Bebauungsplan Nr. 02-62/1a „Südlich Klötzlmüllerstraße – Verlängerung Sylvensteinstraße“ Deckblatt Nr. 5 möchte ich darum bitten, folgende Punkte zu überarbeiten. Die Kreuzungssituation Klötzlmüllerstraße – Sylvensteinstraße – Obere Liebenau stellt für die Nutzer der Oberen Liebenau bereits jetzt eine verkehrstechnische Herausforderung dar. Zu den Stoßzeiten ist die Ausfahrt aus dieser problematisch, da die Vorfahrt zu gewähren ist und die aus der Sylvensteinstraße kommenden Autos in Richtung Stadt zusätzlich die Vorfahrt der Fahrer aus der Oberen Liebenau nicht zur Kenntnis nehmen. Konkretes Beispiel hierzu: Wenn ich aus der Oberen Liebenau kommend die Klötzlmüllerstraße überqueren möchte, stadtauswärts fahren mehrere Autos auf dieser und biegen rechts in die Sylvensteinstraße ab (wohl aufgrund der Anwohnersituation die meisten Fahrzeuge), muss ich diese passiert lassen. Eilige Fahrer, aus der Sylvensteinstraße kommend, fahren jetzt bereits los und biegen links in Richtung Stadt ab – dabei nehmen Sie mir die Vorfahrt, ich muss schließlich die anderen Autos abwarten. Künftig werden wohl weitere Fahrzeuge aus der Tiefgarage des neuen Gebäudes hinzukommen. Diese warten wenige Meter weiter auf die Ausfahrt, können vor mir auf die Klötzlmüllerstraße einbiegen und meine Chancen, ohne Risiko aus der Oberen Liebenau auszufahren, schwinden. Der ursprüngliche Bebauungsplan sieht zudem wohlweislich eine großzügige öffentliche Fläche an der Kreuzung vor, die zu mehr Übersichtlichkeit führen würde. Ich beantrage, die Verkehrs- und Platzsituation an der Kreuzung Klötzlmüllerstraße – Sylvensteinstraße – Obere Liebenau zu überarbeiten. Bereits bis heute hat sich die Parksituation bzw. die Verkehrsentwicklung in der Oberen Liebenau stark verschlechtert. Nicht nur, dass die Tiefgarage der Oberen Liebenau 8 – 12a zu klein ist, auch die Landshuter wissen den Naherholungsraum des Auwaldes zu schätzen und parken hier, um ihre Spaziergänge zu starten. Wesentlich mehr Verkehr entsteht jedoch durch die neue Art, seine Hunde auszuführen: Das Auto im Wendehammer parken, Kofferraum auf, Hund kurz laufen lassen und weiterfahren. Ein Durchkommen von Rettungsfahrzeugen wäre in einem Notfall nicht möglich. Das Bild wurde am Sonntag, den 23.02.2020 gegen 11 Uhr aufgenommen:



Durch die die Nachverdichtung des ehemaligen ■■■■■ würde die Anzahl der Anwohner und Besucher so stark steigen, dass um das Grundstück herum ein massiver Parkplatzmangel entstehen würde. Die Anzahl der ausgewiesenen Parkplätze ist, meines Erachtens, rechtlich zu gering. Ich bitte darum, ein Parkverbot im Wendehammer der Oberen Liebenau anzubringen, die Straße durch weitere Maßnahmen für Rettungsfahrzeuge befahrbar zu halten und die Anzahl der ausgewiesenen Stellplätze zu korrigieren.

Der Stadt Landshut liegen Stellungnahmen des Natur- und Klimaschutzes vor. Diese drängen auf eine Abänderung des Gebäudes entlang der Oberen Liebenau aus bekannten Gründen und fordern die Reduzierung der Geschosßzahl, die Durchbrechung der Häuserschlucht bzw. dies Angleichung an die angrenzenden Häuser in den Schwaigen. Ich schließe mich den Stellungnahmen des Natur- und Klimaschutzes an und fordere die Reduzierung und Abstufung des Gebäudes entlang der Oberen Liebenau.

Als ich 2018 mein Eigenheim in der Oberen Liebenau erworben habe, hatte ich mich vorab im Stadtplanungsamt über eine mögliche weitere Bebauung informiert. Mir wurden das Deckblatt Nr. 5 mit einer wesentlich anwohnerfreundlichen Bebauung gezeigt. Im Vertrauen auf dies habe ich schließlich mein Eigenheim erworben. Das Vertrauen auf die (Verantwortlichen der) Stadt Landshut wurde hier gebrochen.

Ich bitte meine Belange sorgfältig zu prüfen und mir auf meine vier Punkte zu antworten. Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich schon jetzt!

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Anschließend wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Das neue Planungskonzept basiert auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut.

Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden

von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Hierdurch entsteht außerdem keine „dritte Ausfahrt“ gleich neben der Ausfahrt in den Schwaigen. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Weitere Maßnahmen die verhindern, dass in der Straße verkehrswidrig geparkt wird, sind verkehrsrechtlich zu regeln und können nicht Gegenstand im Bebauungsplanverfahren sein. Die Stellungnahme wird an die entsprechende Stelle (Straßenverkehrsamt) weiter geleitet.

Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden werden berücksichtigt und fachgerecht abgewogen. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies sind eine saP zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des Baumbestands in diesem Zusammenhang, sowie ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude. Alle im Gutachten vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung ist nun an der Klötzlmüllerstraße, an der Oberen Liebenau und im Süden des Geltungsbereichs möglich. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar. Die Gebäude wurden zudem stärker in der Höhe gestaffelt, insbesondere zur Oberen Liebenau.

Der Bebauungsplan von 2001 ist über 20 Jahre alt. Seit der Aufstellung hat sich nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswerte) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten, Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Die Beteiligungen im Rahmen der Änderungsverfahren bieten allen Betroffenen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Bürgern, die Gelegenheit sich zu beteiligen. Die Stadt Landshut nimmt ihre Aufgabe der Abwägung aller eingehenden Stellungnahmen ernst und geht auf alle Bedenken so gut wie möglich ein. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen veranstaltete die Stadt Landshut einen Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 um Fragen und Bedenken persönlich beantworten zu können.


mit Benachrichtigung und Schreiben vom 21.05.2020

Zu oben genanntem Bebauungsplan nehmen wir als Eigentümer von Flurstück 2311/68 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Stellung wie folgt: Zur Vermeidung unnötiger

Wiederholungen beziehen wir uns zunächst auf die gemeinsame Stellungnahme betroffener Bürger zum Änderungsvorhaben BP 02-62/1a db 5, eingereicht am 22.05.2020. Ergänzend hierzu führen wir aufgrund eigener Betroffenheit Folgendes aus:

I. Grundwasserabsenkung

1.

Aus ökologischen Gründen haben wir uns beim Bau unseres Hauses zur Installation einer Wärmepumpe, welche mit Grundwasser arbeitet, entschieden. Durch die tiefe Unterkellerung des Änderungsvorhabens wird es erforderlich werden, dass das Grundwasser im umliegenden Bereich abgepumpt und umgeleitet wird. Unklar ist, ob eine ausreichende Höhe des Grundwasserspiegels für den Betrieb unserer Wärmepumpe dann weiterhin gewährleistet bleibt. Es besteht hier die Möglichkeit eines kompletten Heizungsausfalls für einen nicht vorhersehbaren Zeitraum. Wir führen einen 4- Personen-Haushalt mit zwei Kindern. Hinzu kommt, dass es bereits in der Vergangenheit durch Spundvorgänge in der unmittelbaren Nachbarschaft, als sich die anliegenden Gebäude noch im Bau befanden, zu Problemen mit unserer Heizungsanlage kam. Hierbei wurde das Grundwasser mit Sedimenten durchsetzt, die den Filter unserer Grundwasserwärmepumpe zusetzten bzw. verstopften. Dies wurde uns durch unseren Heizungsbauer so bestätigt. Dies führte zu einer Störung der Heizungsanlage, die im Notbetrieb nur mit Strom lief, so dass wir einen erheblichen höheren Stromverbrauch für mehrere Monate hatten. Konkret befürchten wir durch die massive Unterkellerung und die damit verbundene Absenkung und verlangsamte Fließgeschwindigkeit des Grundwassers Heizungsausfälle und -störungen. Dies würde zwangsläufig zu häufigeren Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (bspw. Wärmepumpenfilter reinigen und spülen) führen. Auch für die Zeit nach der Fertigstellung der geplanten Bebauung befürchten wir Probleme für den Betrieb der Wärmepumpe, da unser Grundstück unmittelbar an das Planungsvorhaben angrenzt und die beiden Brunnen unserer Heizungsanlage direkt auf der Leeseite in Fließrichtung des Grundwassers liegen. Im schlimmsten Fall könnten unsere Brunnen nicht mehr mit ausreichend Grundwasser versorgt werden, so dass unsere Heizungsanlage funktionslos würde. Aufgrund der Gefahr des Ausfalls unserer Heizungsanlage oder des erhöhten Wartungsbedarfs, ersuchen wir dringendst um gutachterliche Abklärung.

2.

Ebenfalls durch die Grundwasserabsenkung betroffen könnte der Bestand zweier Bäume vor unserem Haus sein, die in unserem Privateigentum stehen und nunmehr eine erfolgreiche Wachstumsphase von 7 Jahren hinter sich haben. Ebenso betroffen sein könnten die Bäume unmittelbar vor unserem Grundstück in westlicher Richtung. Diese Bäume bieten derzeit einen teilweisen Sichtschutz, der durch die geplante Bebauung umso erforderlicher wäre. Gleichfalls könnte auch der pflanzliche Bewuchs in unserem Garten betroffen sein. Durch die Absenkung des Grundwassers könnte die ausreichende Wasserzufuhr für diese Pflanzen entzogen sein, so dass diese im Bestand gefährdet wären. Auch in dieser Hinsicht wird um gutachterliche Abklärung hinsichtlich der Grundwasserabsenkung ersucht.

II. Dimensionierung und Abstandsflächen

Auf die Ausführungen zur Dimensionierung/Dichte/Geschossigkeit/Anwohnerschutz (Punkt V), insbesondere den Abstandsflächen (Punkt V.4) nehmen wir konkret Bezug und sehen uns als Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2311/68 konkret betroffen. Wir ersuchen hier dringendst um Überprüfung der Einhaltung der gesetzlich zulässigen Abstandsflächen. Ergänzend führen wir hier an, dass die Aufstockung von einer 2- auf eine 3- geschossige Bebauung bzw. von einer dahinter liegenden 3- auf eine 4-geschossige Bauweise eine erhebliche Beeinträchtigung unserer Privatsphäre mit sich bringen würde. Durch die unmittelbar gegenüberliegende 3-geschossige Bauweise wären Einblicke in unseren Wohnbereich und in unseren Garten erheblich gesteigert. Insbesondere würde die Aufstockung maximalen Einblick in unser Badezimmer bieten, zumindest aus dem

dritten Stock der Punkthäuser f und e heraus. Bewusst haben wir unsere Fenster auf der Westseite im Erdgeschoss beim Bau unseres Hauses klein und im höheren Bereich gehalten, damit die Einsicht entsprechend eingeschränkt war. Hierzu hatten wir die damalige Planung durch den Architekten entsprechend abgeändert, und durch die Verschmälerung bzw. Verkleinerung der Fenster, damit auch weniger Lichteinfluss in Kauf genommen. Durch die geplante Änderungsbebauung würde dies nun obsolet werden. Hinzu kommt, dass mit dem 3. Stockwerk der Punkthäuser f und e eine weitere Verdunkelung durch Verschattung dieses Bereichs mit einhergeht. Auch unser Wohnbereich im ersten Stock wäre zumindest durch das dritte Stockwerk der Punkthäuser f und e, und damit für eine Vielzahl von künftigen Anwohnern, maximal einsehbar. Hierdurch sehen wir für uns konkret die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse i.S.d. § 17 Abs. 1 BauNVO beeinträchtigt.

III. Verschattung

Durch die 3- und 4-geschossige Bebauung besteht, bezogen auf unser Grundstück, die konkrete Befürchtung, dass durch die übermäßige Beschattung eine Leistungsverminderung unserer Photovoltaikanlage eintritt. Hinzu kommt, dass uns generell, als direkte Anwohner des Vorhabens, ein erhöhter Heizbedarf durch die Beschattung treffen könnte. Auch die 2 Bäume vor unserem Haus in westlicher Richtung, die in unserem Privateigentum stehen, würden sicherlich unter dem fehlenden Lichteinfluss leiden, ebenso wie die Bäume auf der Grünfläche direkt vor unserem Grundstück. Die übermäßige Beschattung wirkt sich demnach auch hier nachteilig auf die Natur und Umwelt aus.

IV. Verkehrsaufkommen

Auch die Ausführungen der gemeinsamen Stellungnahme unter Punkt IX. machen wir uns konkret zu eigen. Als direkte Anwohner zur geplanten Änderungsbebauung wären wir durch das erhöhte Verkehrsaufkommen durch Parkplatzsucher erheblich betroffen. Durch die nicht ausreichende Planung an Stellplätzen für das Bauvorhaben steht zu befürchten, dass Anwohner ihr Fahrzeug bzw. Zweitfahrzeug außerhalb des Gebäudes abstellen werden. Hinzu kommen parkplatzsuchende Besucher, die in unmittelbarer Nähe wenig Stellplätze finden werden. Nachdem auch Zugänge zu den Wohnkomplexen über das Gebiet „In den Schwaigen“ geplant sind, wird in diesem verkehrsberuhigten Bereich mit einer massiv erhöhten Menge an Parkplatzsuchern zu rechnen sein. Der Vorplatz unseres Hauses ist gepflastert. Dies haben wir beim Bau unseres Hauses entsprechend geplant und dem vorgegebenen Plan entsprechend abgeändert, um für uns zusätzlichen Parkraum für Fahrzeuge zu schaffen. Geplant war ursprünglich eine flächige Bepflanzung. Stattdessen haben wir uns für eine kostenintensivere Pflasterung entschieden. Bei dieser Fläche handelt es sich um Privatgrund, der als Parkplatz für unsere Fahrzeuge vorgesehen ist. Dieser Grund bietet Parkmöglichkeiten für mindestens 3 Fahrzeuge. Im Hinblick auf die geplante höhere Verdichtung ist mit Parkplatzarmut rund um den zu errichtenden Gebäudekomplex zu rechnen. Dies wird zur Folge haben, dass die umliegenden Straßen zugeparkt und auch unsere Parkplätze belegt werden.

V. Verkehrsberuhigte Zone

Verkehrstechnisch ist das Gebiet „In den Schwaigen“ vollumfänglich eine verkehrsberuhigte Zone und damit als Straße, in der nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, ausgewiesen. Durch die erhebliche Verdichtung wird mit umso mehr Fremdverkehr zu rechnen sein, der eine zusätzliche Gefahr für spielende Kinder darstellt. Bereits jetzt ist zu beobachten, dass Fremdverkehr, also nicht gebietsansässige Fahrer die Vorgaben der „Spielstraße“ missachten, nicht kennen oder schlicht übersehen und mit viel zu hoher Geschwindigkeit in das verkehrsberuhigte Gebiet einfahren. Durch das massiv erhöhte Verkehrsaufkommen durch die geplante Verdichtung wird damit die Sicherheit der spielenden Kinder, insbesondere im Bereich vor dem geplanten Neubau, erheblich gefährdet. Wir sind hierdurch auch selbst betroffen, denn unsere Kinder halten sich im und um den Spielplatz und im Bereich des anliegenden Dreiecks, welches unmittelbar vor

dem geplanten Neubau liegt, auf und spielen in diesem Bereich (Radfahren, Skateboardfahren, rollern etc.).

VI. Unfallgefahr

Durch die geplante Tiefgaragenausfahrt, die parallel zur Ein- und Ausfahrt des Gebietes „in den Schwaigen“ verlief, würde eine erhebliche Gefährdungslage bei Ein- und insbesondere Ausfahrt zum Gebiet „In den Schwaigen“ geschaffen. Ausfahrende Fahrzeuge aus der geplanten Tiefgarage und aus dem Schwaigengebiet würden sich jeweils die Sicht auf den fließenden Verkehr der Klötzlmüllerstraße nehmen, was zu erheblichen Gefährdungslagen führen kann. Bereits jetzt ist die Ausfahrt aus dem Schwaigengebiet nicht immer einfach, die Tiefgaragenausfahrt würde diese Situation jedoch enorm verschärfen. Hinzu kommt die Verkehrslage aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens an der Kreuzung Klötzlmüllerstraße zur Sylvensteinstraße und der Oberen Liebenau. Die ist bereits heute ein neuralgischer Verkehrspunkt. Durch die geplante Verdichtung ist mit einem erheblichen Zuwachs an Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dieses Verkehrsaufkommen wird mit der derzeitigen Verkehrsregelung nicht zu bewältigen sein und zu erheblichen Schwierigkeiten und Gefährdungslagen führen. Insoweit wird um eine Überprüfung in verkehrsplanerischer Hinsicht ersucht.

VII. Vertrauensschutz

Wir haben unseren Kaufentschluss im Jahr 2011 unter der Prämisse des damals bestehenden Bebauungsplanes gefasst. Eine derart massive Verdichtung, ohne ausreichende Berücksichtigung der Anwohnerbelange, haben wir nicht erwartet. Ein notwendiger Grund für diese außergewöhnliche Nachverdichtung ist diesseits nicht ersichtlich und belastet uns als unmittelbare Anwohner unverhältnismäßig. Durch die Planänderung drohen uns, wie dargelegt, konkrete finanzielle Risiken in mehrerer Hinsicht sowie eine konkrete Beeinträchtigung der allgemeinen Wohnqualität und der Privatsphäre, nicht zuletzt auch aufgrund der erheblichen Eingriffe in Wohnqualität und -gesundheit ein Wertverlust der Immobilie. Finanzielle Interessen der künftigen Investoren auf Gewinnmaximierung sollten hier hinter dem Schutz der Bewohner und Anlieger vor massiven Beeinträchtigungen der Wohnqualität zurücktreten.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwände von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten saP zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Diese Variante 5 wurde deshalb bereits am 05.07.2021 bei dem Online-Bürgerinformationstermin vorgestellt, danach erfolgte noch eine Aufteilung der Zu- und Ausfahrt für die

Tiefgarage. Ebenso wurde diese Variante 5 im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu I Grundwasserabsenkung:

Laut Wasserwirtschaftsamt (siehe Ziffer 2.13) kann eine Auswirkung/ Barrierewirkung der TG auf das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden; dementsprechend wurde eine nähere Untersuchung empfohlen. Die Thematik und die evtl. Auswirkungen werden deshalb im weiteren Verfahren mit einem hydrogeologischen Gutachten näher untersucht, die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Bebauungsplan berücksichtigt. Ebenso sind vor und während der Bauphase Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung zu installieren. Diese Punkte werden in der Begründung ergänzt und durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert.

Zu II. Dimensionierung und Abstandsflächen und III. Verschattung:

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelabschnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung, insbesondere gegenüber den Nachbarn, deutlich gegenüber der bisherigen Planung.

Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar.

Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht. Der Entwurf hat die Dichte reduziert und der gem. § 17 BauNVO gültige Richtwert der GRZ ist mit 0,41 vernachlässigbar geringfügig überschritten. Die GFZ-Überschreitung wird mit folgenden Maßnahmen kompensiert: Durchbrechung der Gebäuderiegel mit Erhalt der Bestands-Walnuss, extensive Dachbegrünung für alle Dachflächen, intensive Begrünung für die Flächen auf der Tiefgarage mit entsprechend hohen Substratauflagen für dauerhafte Pflanzungen. Hierdurch wird eine hohe Retention von Niederschlagswasser erreicht. Die Versiegelung wird so minimiert und die Neubauten optisch in den Bestand eingegliedert. Das Kleinklima wird positiv durch die festgesetzte Durchgrünung, Schattenspende durch Baum- und Strauchpflanzungen und Verdunstungsflächen auf den extensiv begrünten Dächern, beeinflusst. Die Durchlüftung ist durch die Zäsur des Gebäuderiegels gewährleistet. Die Pflanzung von Bäumen erster Ordnung entlang der Straße und in der südlichen nicht unterbauten Fläche mindern Starkwinde und spenden Schatten um der Überhitzung entgegenzuwirken.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet, die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandsflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt zudem eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar.

Zu IV. Verkehrsaufkommen, V. Verkehrsberuhigte Zone und VI. Unfallgefahr Tiefgaragenausfahrt:

Das neue Planungskonzept basiert auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.

Zu VII. Vertrauensschutz:

Der Bebauungsplan von 2001 ist über 20 Jahre alt. Seit der Aufstellung hat sich nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswerte) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten, Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Die Beteiligungen im Rahmen der Änderungsverfahren bieten allen Betroffenen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Bürgern, die Gelegenheit sich zu beteiligen. Die Stadt Landshut nimmt ihre Aufgabe der Abwägung aller eingehenden Stellungnahmen ernst und geht auf alle Bedenken so gut wie möglich ein. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen veranstaltete die Stadt Landshut einen Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 um Fragen und Bedenken persönlich beantworten zu können.





mit Schreiben und Benachrichtigung vom 21.05.2020

Auf die Bekanntmachung des Änderungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 02-62/1a „Südlich Klötzlmüllerstraße - Verlängerung Sylvensteinstraße“ durch Deckblatt Nr. 5 im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB möchten sich die Unterzeichner wie folgt äußern.

Als Anwohner der umliegenden Wohngebiete haben wir keine grundsätzlichen Einwände gegen eine (Neu-)Bebauung im Geltungsbereich des Deckblatts 5. Keinesfalls dürfen aber die Dichte und die Geschossigkeit gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 noch weiter erhöht werden. Dies hätte zahlreiche negative Auswirkungen, die in den folgenden Abschnitten im Einzelnen adressiert werden.

I. Veränderte Planungssituation

Der Landshuter Stadtrat hat in einem Plenumsbeschluss vom 02.06.2017 verfügt, dass in der weiteren Bauleitplanung keine Berücksichtigung der Inneren Anbindung West mehr erfolgt. Es handelt sich bei dem Planungsgebiet heute insofern nur noch um ein völlig normales Baugebiet am südlichen Rand des Landshuter Westens, welches unmittelbar an die Isarauen angrenzt. Vor diesem veränderten Planungshintergrund sind bereits die Dichte und die Geschossigkeit des rechtsgültigen Bebauungsplans von 2001 im Geltungsbereich des Deckblatts 5 als verhältnismäßig hoch anzusehen. Insbesondere sind lange und hohe Gebäuderiegel, die ehemals unter anderem Schallschutz für die weitere Umgebung gewährleisten sollten, nicht mehr erforderlich.

Die Dichte und Geschossigkeit der bestehenden Bebauungsplanung westlich der Oberen Liebenau ist bei der weiteren Planung zweifelsohne zu berücksichtigen. Diese Bestandsbauten wurden jedoch ebenfalls auf Basis von Planungen geschaffen, die im Zusammenhang mit der Inneren Anbindung West standen. Zudem wurden offensichtlich Befreiungen erteilt, die zumindest aus heutiger Sicht schwer nachvollziehbar erscheinen. Eine Projektion der Dichte und Geschossigkeit dieser Bestandsbebauung auf eine Neuplanung im Geltungsbereich des Deckblatts 5 würde die veränderte Gesamtsituation daher vollständig verkennen. Es sollte vielmehr eine Orientierung an der gesamten umgebenden Bestandsbebauung erfolgen. Sinnvollerweise ist in eine solche Betrachtung zumindest das gesamte Gebiet des Bebauungsplans 02-62/1a einzubeziehen. Angemessen erscheint sogar eine Betrachtung der gesamten Einfamilienhausbebauung im erweiterten Umfeld südlich der Klötzlmüllerstraße (begrenzt etwa durch den Wallbergweg in östlicher Richtung und durch die Reihenhäuser Klötzlmüllerstr. 117-129 in westlicher Richtung). Die Einfamilienhausbebauung in diesem Bereich ist ganz überwiegend zweigeschossig ausgeführt und weist sehr geringe Grundflächen- und Geschossflächenzahlen auf. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der im Abschnitt V dieses Dokuments näher beleuchteten gesetzlichen Vorgaben kann eine den Bürgern vermittelbare Herangehensweise an die städteplanerische Aufgabe im Geltungsbereich des Deckblatts 5 aus heutiger Sicht nur darin bestehen, ausgehend vom „Ausreißer“ westlich der Oberen Liebenau einen auch mit der weiteren Umgebung harmonisierenden Übergang hin zu solcher moderaterer baulicher Dichte zu schaffen.

II. Vertrauensschutz

Die aktuellen Planungen enttäuschen, ja brechen, das in die Stadt gesetzte Vertrauen aller Bürger, die basierend auf den Festlegungen des rechtsgültigen Bebauungsplans in dessen Umgebung gebaut, sich eingekauft und dort sesshaft geworden sind. Entgegen der Ratio der Überlegungen des vorhergehenden Abschnitts sehen die aktuellen Planungen für den Geltungsbereich des Deckblatts 5 keine Verringerung, sondern eine weitere

(sogar erhebliche) Erhöhung der Dichte und Geschossigkeit gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan vor. Die Eigentümer der umliegenden Wohnobjekte (v.a. nördlicher Teil der Oberen Liebenau und In den Schwaigen) haben ihre Immobilien jedoch in Kenntnis und im Vertrauen auf den rechtsgültigen Bebauungsplan von 2001 gekauft. Sie haben sich vor dem Kauf über diesen Bebauungsplan informiert und die Auswirkungen einer eventuell entstehenden Bebauung im Geltungsbereich des Deckblatts 5 auf die Wertentwicklung ihrer Immobilien und ihre persönliche Wohnsituation abgewogen. Dieser Abwägung wird durch die Neuplanung im Geltungsbereich nun rückwirkend jede Grundlage entzogen. Wird dieser Vertrauensbruch nicht korrigiert, bleibt bei den betroffenen Immobilieneigentümern (zu beachten sind insbesondere die Ausführungen ab Abschnitt V dieses Dokuments) das Gefühl zurück, behördlicher Willkür ausgesetzt zu sein. Selbst eine allgemeine Verunsicherung für potenzielle Immobilienkäufer und Investoren in der Stadt Landshut könnte eintreten - zum einen aufgrund vertrauensmindernder Volatilität in der Bauleitplanung, zum anderen wegen einer allgemein abnehmenden Wohnumfeldqualität. Pauschale Überlegungen hinsichtlich Nachverdichtung und Wohnraumschaffung können den beschriebenen Vertrauensbruch im Übrigen nicht begründen. Es bestehen ausreichend Möglichkeiten und Flächen im Stadtgebiet, um diese abstrakten Ziele mit deutlich größerem Effekt zu verfolgen. Die überzogenen Planungen just an der vorliegenden Stelle scheinen vielmehr den singulären wirtschaftlichen Interessen eines einzelnen Grundbesitzers geschuldet sein. Diesen individuellen wirtschaftlichen Interessen und der vagen Hoffnung auf weitere gute Zusammenarbeit mit ebendiesem Grundbesitzer darf die Stadt Landshut nicht das Vertrauen ihrer Bürger opfern.

III. Berücksichtigung vorliegender behördlicher Stellungnahmen

Eine Besonderheit des vorliegenden Verfahrens stellen die beiden Stellungnahmen dar, die von den zuständigen Fachstellen des Landshuter Amts für Ordnung und Umwelt zu den Themen Umweltschutz (Stellungnahme vom 10.01.2020, im Folgenden der Kürze halber auch bezeichnet als „SN_NATURSCHUTZ“) und Klimaschutz (Stellungnahme vom 14.01.2020, „SN_KLIMASCHUTZ“) erstellt worden sind. Die Stellungnahmen bringen erhebliche Bedenken zum Ausdruck und fordern eine grundlegende Überplanung des Vorhabens.

Die Stellungnahmen kritisieren die Planungen unter anderem hinsichtlich Bodenversiegelung, Grünordnung (v. a. bzgl. Großbäumen), Durchlüftung, Artenschutz, Heizenergiebedarf und (weiteren) Defiziten betreffend Klimaschutz und Klimawandelanpassung. Die Unterzeichner machen sich die Argumentation der Stellungnahmen zu eigen. Um in späteren Verfahrensphasen gegebenenfalls vereinfacht auf die genannten Stellungnahmen und deren Inhalte Bezug nehmen zu können, werden die Stellungnahmen SN_NATURSCHUTZ und SN_KLIMASCHUTZ hiermit vollumfänglich in Bezug genommen („incorporated by reference“). Die Inhalte der beiden Dokumente werden damit vollständig zum Inhalt auch dieses Dokuments. Dies bleibt unberührt von in diesem Dokument enthaltenen weiteren expliziten Bezugnahmen auf die beiden Stellungnahmen und/oder Zitierungen aus den Stellungnahmen.

Das Fehlen der beiden Stellungnahmen hatte im Bausenat zunächst (13.12.2019) die Verschiebung des das vorliegende Änderungsvorhaben betreffenden Tagesordnungspunkts in eine zweite Lesung (31.01.2020) zur Folge (vgl. Beschluss vom 13.12.2019). Im Beschluss des Bausenats vom 31.01.2020 wurde schließlich in einem von der Beschlussempfehlung gemäß Sitzungsvorlage abgeänderten Beschluss festgehalten, dass die Belange des Klima- und Naturschutzes in der weiteren Planung nun verstärkt zu berücksichtigen sind. Diese Maßgabe muss aus Sicht der Unterzeichner sehr ernst genommen werden. Würde diese dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung somit aufgegebene verstärkte Berücksichtigung (etwa aufgrund der Anwendung eines beschleunigten Verfahrens) nämlich unterbleiben, würden nicht nur die Interessen von Natur- und Klimaschutz sondern auch das Vertrauen der Bürger sehenden Auges verletzt. Zudem würden dadurch Rechtsfehler begangen.

IV. Städtebauliche Aspekte

Die Unterzeichner respektieren, dass Stadtentwicklung und Bauleitplanung grundsätzlich Expertensache sind. Als Bürger der Stadt Landshut bringen wir dieser selbstverständlich zunächst auch großes Vertrauen entgegen. Ebenso ist uns bewusst, dass der vorliegende Planungsentwurf möglicherweise nur einen „ersten Wurf“ darstellt und gestalterisch noch nicht ausgereift ist. Dennoch sollte der Stadt Landshut an dieser Stelle in Erinnerung gerufen werden, dass die Stadtentwicklung für und im Sinne der Bürger stattzufinden hat. Besondere Rücksicht ist dabei auch auf diejenigen Bürger zu nehmen, die von angrenzenden Bauprojekten betroffen sind.

Vielen Bürgern im Landshuter Westen sprechen Formulierungen aus dem Herzen, die auch bereits in den oben genannten Stellungnahmen SN_NATURSCHUTZ und SN_KLIMASCHUTZ Verwendung gefunden haben. Die geplante drei- bis überwiegend viergeschossige Bebauung im Planungsbereich wird als Fremdkörper in der umgebenden meist zweigeschossigen Bebauung wahrgenommen. Der subjektive massive Eindruck wird noch verstärkt durch die (wohl der vollständigen Unterbauung mit einer Tiefgarage geschuldete) Anhebung des Planungsareals um etwa einen Meter gegenüber dem Straßenniveau. Dabei könnte die Tiefgarage im Übrigen je nach Definition durchaus als weiteres Geschoss betrachtet werden. Die Schaffung des so entstehenden, die Umgebung geradezu ohne Rücksichtnahme erdrückenden Fremdkörpers ist städtebaulich jedenfalls angesichts der veränderten Planungssituation (vgl. Abschnitt I) nicht nachvollziehbar. Hinsichtlich der Verwandlung der Oberen Liebenau in eine „viergeschossige Straßenschlucht“ (sh. auch Stellungnahme Naturschutz) von über 100 Metern Länge und nur ca. 20 Metern Breite bestehen neben der subjektiv regelrecht bedrohlichen Wirkung dieser Schlucht bei vielen Anwohnern große objektive Bedenken hinsichtlich einer Überhitzung bei Windstille im Sommer. Zudem besteht die Befürchtung, dass Starkwinde im Herbst und Frühjahr durch den regelrechten Trichter, der an der Kreuzung im Nordwesten des Geltungsbereichs gebildet würde, verstärkt werden. Weitere von zahlreichen Betroffenen und Beobachtern geäußerte Kritikpunkte betreffen die Themen Verschattung (von Bestandsgebäuden durch die geplanten Neubauten, aber auch der Neubauten untereinander), Belichtung und Belüftung im Allgemeinen, gegenseitige Einblicke und die entstehende Verkehrssituation. Viele dieser Aspekte werden in den nachfolgenden Abschnitten noch im Einzelnen aufgegriffen. Wenngleich die Verfasser und Unterzeichner dieses Dokuments an dieser Stelle und auch im weiteren Verlauf um eine objektive Darstellung der einzelnen Aspekte bemüht sind, sei den Adressaten versichert, dass die Mehrzahl der betroffenen und/oder die Entwicklung beobachtend verfolgenden Bürger auf die bislang erkennbare Herangehensweise der Stadt Landshut an die städteplanerische Aufgabe im Geltungsbereich des Deckblatts 5 mit erheblicher Empörung reagiert hat. Die Planungen werden schlicht als überdimensioniert, überzogen und rücksichtslos auf Gewinnmaximierung ausgerichtet empfunden.

V. Dimensionierung / Dichte / Geschossigkeit / Anwohnerschutz – Allgemeine Betrachtungen

V.1 Maß der baulichen Nutzung - Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO für GRZ und GFZ

Die vorliegenden Planungen führen hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung zu einer erheblichen Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO. Die Grundflächenzahl GRZ würde selbst ohne Berücksichtigung von Stellplätzen, Nebenanlagen und Tiefgaragen mit einem Wert von 0,42 bereits den für allgemeine Wohngebiete gesetzlich vorgesehenen Grenzwert von 0,4 überschreiten. Bei rechtlich korrekter Betrachtung, nämlich unter Berücksichtigung von Stellplätzen, Nebenanlagen, Tiefgaragen etc. liegt dieser Wert jedoch zumindest bei 0,77 (!!) vermutlich sogar noch deutlich höher (vgl. Abschnitt V.3). Für die umliegenden Anwohner höchst bedenklich ist ferner insbesondere die geplante deutliche Überschreitung des gesetzlich vorgesehenen Grenzwerts (1,2) für die Geschossflächenzahl GFZ mit einem Wert von 1,50 (!!).

Zwar können die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO in Ausnahmefällen überschritten werden. Allerdings sind solche Ausnahmen vom Gesetzgeber bewusst unter bestimmte

Bedingungen gestellt worden. Die folgenden Voraussetzungen müssten dabei (gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO) kumulativ vorliegen.

- a) Die Überschreitung müsste durch Umstände ausgeglichen sein oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.
- b) Es müssten nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.
- c) Die Überschreitung müsste aus städtebaulichen Gründen erfolgen.

Zu a):

Ausgleichende Umstände im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO (durch die sichergestellt sein müsste, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden) sind vorliegend nicht erkennbar. Vielmehr würde die geplante Bebauung und insbesondere die Überschreitung der GFZ-Obergrenze zu zahlreichen Härtefällen führen, in denen gesunde Wohnverhältnisse massiv beeinträchtigt würden. Bestimmte ausgleichende Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO sind den öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen nicht zu entnehmen. Solche Maßnahmen dürften also weder im Konkreten noch im Allgemeinen ergriffen oder vorbereitet sein.

Zu b):

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die vorliegenden Planungen gerade nicht vermieden. Vielmehr würden unter anderem durch die Dichte, die Geschossigkeit, die Ausrichtung und die bodenversiegelnde Wirkung der geplanten Bebauung zahlreiche und einschneidende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt geschaffen. Um Wiederholungen zu vermeiden, sei an dieser Stelle in erster Linie auf die Stellungnahmen SN_NATURSCHUTZ und SN_KLIMASCHUTZ verwiesen, zusätzlich auf den nachfolgenden Abschnitt V.3.

Zu c):

Mit dem Wegfall der Planungen zur Inneren Anbindung West (und der darauf bezogenen Überlegungen zum Lärmschutz in der weiteren Umgebung) dürften die einzigen spezifischen städtebaulichen Gründe entfallen sein, die bisherigen Überlegungen zu einer dichten Bebauung gerade im Geltungsbereich des Deckblatts 5 zugrunde gelegen haben mögen. Dass pauschale Überlegungen hinsichtlich Nachverdichtung und Wohnraumschaffung keine überzogenen Planungen just an der vorliegenden Stelle rechtfertigen können, wurde bereits in Abschnitt II adressiert. Weitere Anhaltspunkte ergeben sich auch aus den anderen Abschnitten dieses Dokuments. Zusammenfassend dürften die Voraussetzungen einer Ausnahme gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO vorliegend nicht annähernd erfüllt sein. Die Grenzwerte des § 17 Abs. 1 BauNVO sind somit zu beachten. Die Dichte der in diesem Bereich gemäß rechtsgültigem Bebauungsplan geplanten Bebauung hätte im Übrigen deutlich unter den Grenzwerten gelegen.

V.2 Weitere Betrachtung der Geschossflächenzahl GFZ

Der vorhergehende Abschnitt V.1 zeigt, dass die Geschossflächenzahl mit einem Wert von 1,5 deutlich über dem gesetzlichen Grenzwert liegt. Dieser für ein allgemeines Wohngebiet und angesichts der Umgebungsbebauung völlig übertriebene Wert ergibt sich zum einen durch das zusätzliche Geschoss, das sämtlichen Baukörpern gegenüber den entsprechenden Baukörpern des rechtsgültigen Bebauungsplans aufgesetzt werden soll, zum anderen durch die Durchgängigkeit der geplanten Bebauung. Die Folge beider Aspekte sind enorme Wandhöhen, eine starke Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung der Umgebung und zahlreiche negative Auswirkungen im Hinblick auf verringerten Ausblick und unerwünschte Einblicke zum Nachteil der Bestandsimmobilien. Als weitere Verstärkung dieser negativen Folgen ist in der gemäß § 17 BauNVO vorzunehmenden Abwägung hinsichtlich der Geschossflächenzahl GFZ der Umstand zu berücksichtigen, dass das Bezugsniveau für die zu errichtenden Baukörper gemäß den dem

Bausenat vorgelegten Planungsunterlagen um etwa einen Meter gegenüber dem umgebenden Straßenniveau angehoben werden soll. Rein formal mag sich dies nicht zwingend in einem abermals erhöhten Wert der GFZ niederschlagen. In der Realität hat diese zusätzliche Anhebung jedoch starke Auswirkungen auf die tatsächliche Bebauungsdichte und die daraus folgenden negativen Effekte für gesunde Wohnverhältnisse und die Belastung von Klima und Umwelt. Noch weiter erhöht (mit entsprechenden negativen Folgen) wird die bauliche Dichte durch die unter den Baukörpern angeordnete Großgarage.

V.3 Weitere Betrachtung der Grundflächenzahl GRZ

Besondere Umstände der vorliegenden Planungen sind auch hinsichtlich der Grundflächenzahl GRZ zu berücksichtigen.

Die maßgebliche Grundfläche (und die daraus folgende Grundflächenzahl GRZ) ist gemäß der so genannten Mitrechnungsregel des § 19 Abs. 4 BauNVO unter Einbeziehung von Stellplätzen, Nebenanlagen und (hier höchst relevant) Tiefgaragen zu bestimmen. Nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO darf die zulässige Grundfläche dabei durch die Grundflächen von Stellplätzen, Nebenanlagen, Tiefgaragen etc. höchstens bis zu 50 % überschritten werden. Danach wäre bei einer nach § 17 Abs. 1 BauNVO maximal zulässigen GRZ von 0,4 unter Berücksichtigung dieser Grundflächen nach § 19 Abs. 4 BauNVO maximal eine GRZ von 0,6 zulässig. Da keine städtebaulichen Gründe für eine noch weiter gehende Versiegelung vorliegen, können auch nach § 19 Abs. 4 S. 3 BauNVO keine davon abweichenden Bestimmungen getroffen werden.

Vorliegend ist eine fast vollständige Unterbauung des Geltungsbereichs des Deckblatts 5 mit einer Tiefgarage vorgesehen. Die öffentlich ausliegenden Unterlagen enthalten keine eindeutig nachvollziehbaren Angaben zur sich dementsprechend (korrekt) ergebenden GRZ. Angegeben ist ein Wert „GR3 (gesamt)“. Rechts neben dieser Angabe wird ein Wert „GRZ2“ (sic!; vermutlich müsste es korrekt „GRZ3“ lauten) genannt. Der hierfür angegebene Wert beträgt 0,77. Zweifelhaft bleibt indes, wie dieser Wert errechnet wurde und ob in diesem Wert neben der Tiefgarage auch alle Stellplätze, deren Zufahrten und Nebenanlagen berücksichtigt sind. Die Zweifel an der Korrektheit des Werts verstärken sich noch weiter dadurch, dass derselbe Wert bei der ansonsten sehr ähnlichen Konzeptvariante 01 in den Unterlagen, die dem Bausenat am 31.01.2020 vorlagen (TOP5, Anlage 3 - Konzeptvarianten) mit 0,87 deutlich höher angegeben war. Abermals verstärken sich die Zweifel an der Korrektheit der angegebenen Werte, wenn man versucht, die Kalkulation der Anzahl der TG-Stellfläche nachzuvollziehen. Bei ca. 120 TG-Stellplätzen dürfte nämlich von einer Fläche im Inneren der Tiefgarage von zumindest ca. 3.600 m² ausgegangen worden sein. Beträgt jedoch alleine die Nutzfläche der Tiefgarage 3.600 m², muss deren (für die Bodenversiegelung relevante) Grundfläche deutlich höher sein. Geht man zusätzlich davon aus, dass im Untergeschoss der geplanten Wohnanlage Flächen benötigt werden für Kellerräume und gemeinschaftliche Einrichtungen (z.B. Wasch- und Trockenräume, Sozialräume, Haustechnik und Heizung, Fahrradstellplätze, Vertikalerschließung, Fluchtwege ...) reichen 3.600 m² erst recht nicht aus. Der zur Konzeptvariante 01 angegebene Wert erscheint also deutlich plausibler. Angesichts der Detailunterschiede der Konzeptvarianten 01 und 01a (Verschiebung des Riegels b+c nach Westen) wäre bei der Konzeptvariante 01a sogar ein noch höherer GRZ-Wert zu erwarten als bei der Konzeptvariante 01. Jedenfalls dürfte der rechtlich korrekt bestimmte GRZ-Wert zur Konzeptvariante 01a beim vorliegenden Änderungsvorhaben bedenklich hoch liegen, vermutlich beim mehr als Doppelten der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO. Kurz gesagt sehen die Planungen hier in einem allgemeinen Wohngebiet auf einem Areal von über 5.000 m² eine fast 90-prozentige, in weiten Teilen unterbrechungsfreie Bodenversiegelung vor. Über das Abwägungserfordernis des § 17 BauNVO hinaus stellt sich somit die drängende Frage, ob (weitere) Rechtsvorschriften durch den hohen GRZ-Wert verletzt werden, insbesondere die unmittelbar im § 19 Abs. 4 BauNVO vorgesehene maximale Überschreitung von 50 % der Grundflächen der Gebäude. Gesetzlicher Zweck der Mitrechnungsregel des § 19 Abs. 4 BauNVO ist die Begrenzung der Bodenversiege-

lung. Je größer die versiegelte Gesamtfläche ist, umso höher die Auswirkungen der Versiegelung. In die Abwägung einfließen muss daher zwingend auch eine Betrachtung der GRZ-Werte der umliegenden Wohngebiete. Ungewöhnlich hohe vorhandene GRZ-Werte in der umliegenden Bestandbebauung müssen durch moderatere GRZ-Werte in der Neuplanung kompensiert werden. Ins Auge fällt hierbei der mit 0,61 (sh. Ziffer 4.3.2 der Begründung zum Deckblatt 3) ebenfalls bereits sehr hohe (weit über der Obergrenze von 0,4 für allgemeine Wohngebiete liegende) GRZ-Wert im Geltungsbereich des Deckblatts 3 von 2011 (der großflächige „Kern“ des Wohngebiets In den Schwaigen). Dies lässt sich wohl nur damit erklären, dass damit die nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO maximal zulässige Überschreitung der zulässigen Grundfläche durch die Grundflächen der in Satz 1 bezeichneten Anlagen bis zu 50 % vollständig ausgeschöpft wurde. Die im vorliegenden Entwurf geplante deutlich darüber hinaus gehende Überschreitung ist nicht mit § 19 Abs. 4 BauNVO vereinbar. Der durch diese Bestandsbebauung und deren hohen GRZ-Wert bereits gegebene bedenkliche Versiegelungseffekt würde durch die vorliegenden Neuplanungen nicht kompensiert, sondern noch dramatisch verstärkt.

Auf das Verfahren bezogen sei angemerkt, dass dem Bausenat in seinen Sitzungen am 13.12.2019 und 31.01.2020 in der jeweiligen Sitzungsvorlage nur Erläuterungen hinsichtlich einer „Grundflächenzahl [...] (ohne Stellplätze, Nebenanlagen und Tiefgaragen)“ vorgetragen wurden. Bereits bei diesem Vortrag musste eingeräumt werden, dass der erreichte GRZ-Wert über der gesetzlichen Obergrenze (0,4) läge. Der mehr als doppelt so hoch liegende tatsächlich rechtlich relevante „Bodenversiegelungswert“ GRZ blieb indes in den Anlagen versteckt,

- wurde dort falsch deklariert („GRZ2“ statt „GRZ3“),
- wurde uneindeutig in ein Zahlensammelsurium eingebettet (drei verschiedene GRZ Werte, bei teils falscher Benennung und ohne Hervorhebung des einen einzig relevanten Werts) und
- wurde vermutlich sogar durch falsche Berechnung (mit dem falschen Ergebnis 0,77 statt korrekt 0,87 oder höher) geschönt.

Bei Unterstellung grundsätzlich sorgfältiger Arbeitsweise fällt es schwer, beim Umgang mit einem solch zentralen und entscheidungserheblichen Aspekt an eine Kette von Zufällen bzw. Versehen zu glauben. Somit weckt die Gesamtschau auf die vorliegenden Umstände unweigerlich erhebliche Zweifel an der Unvoreingenommenheit des Vorlagenerstellers.

Dass dem Bausenat bei der Beschlussfassung am 31.01.2020 bezüglich dieses entscheidungserheblichen Aspekts uneindeutige, irreführende und falsche Angaben vorgelegt wurden und dass die Öffentlichkeit ab dem 25.02.2020 mit uneindeutigen und falschen Angaben unterrichtet wurde, wird bereits jetzt als Verfahrensfehler gerügt.

Sollte Vorsatz den Hintergrund der beschriebenen Umstände bilden, so wäre dies als skandalös anzusehen und würde das Vertrauen der Bürger in die Stadtverwaltung beschädigen.

V.4 Abstandsflächen

Das Bauvorhaben im Geltungsbereich des Deckblatts 5 hält die gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO nicht ein.

Die in den Entwurfsplänen eingezeichneten Abstandsflächen überlappen an mehreren Stellen, zumindest zwischen den Punkthäusern d und e und dem Riegel b+c.

Die Abstandsflächen sind ferner teils deutlich zu klein gezeichnet (deutlich geringer als die rechtliche relevante jeweilige Wandhöhe). Sofern bei den Punkthäusern d, e und f die Anwendung des „16m-Privilegs“ beabsichtigt war, ist nicht nachvollziehbar, auf welche Wände die Anwendung erfolgt sein soll. Bei allen Wänden dieser Punkthäuser scheinen pauschal Abstandsflächen von etwa 5 Metern eingezeichnet worden zu sein. Damit sind die Abstandsflächen an zumindest zwei Gebäudeseiten deutlich zu gering bemessen. Die Abstandsflächen reichen auch zu weit aus dem Änderungsgebiet heraus. Grundsätzlich müssen Abstandsflächen auf dem Grundstück selbst liegen (Art. 6 Abs. 1 S. 1 BayBO). Sie dürfen auch auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte (Art. 6 Abs. 1 S. 2 BayBO).

Die Mitte der öffentlichen Flächen zwischen der Bestandsbebauung westlich der Oberen Liebenau und dem Gebäuderiegel b+c ist durch die westlichen Abstandsflächen dieses Gebäuderiegels aber weit überschritten.

Die östlichen Abstandsflächen der Punkthäuser d und e reichen zwar „nur“ etwa bis zur Straßenmitte. Allerdings sind auch die voll in den Abstandsflächen enthaltenen Stellplätze bereits zu den öffentlichen Flächen im Sinne des (Art. 6 Abs. 1 S. 2 BayBO) zu zählen. Insoweit reichen die östlichen Abstandsflächen der Punkthäuser d und e auch weit über die Mitte der aus Stellplätzen und Straße zusammengesetzten öffentlichen Fläche.

Beim Punkthaus f kaschiert eine Unterbrechung der Punktierung in der südöstlichen Ecke zeichnerisch „geschickt“ (diese Formulierung soll die Unterstellung einer Täuschungsabsicht vermeiden) die deutliche Überschreitung der Straßenmitte durch die (ohnehin möglicherweise zu klein eingezeichnete, s.o.) südliche Abstandsfläche.

Der Vollständigkeit halber sei hier angemerkt, dass bei der Ermittlung und Beurteilung der Abstandsflächen ferner auch zu berücksichtigen ist, dass das Bezugsniveau für die zu errichtenden Baukörper gemäß den dem Bausenat vorgelegten Planungsunterlagen durch Aufschüttungen bzw. die Unterbauung mit einer Großgarage um etwa einen Meter gegenüber dem umgebenden Straßenniveau angehoben ist. Das Bezugsniveau der Planungsunterlagen weicht somit von der Geländeoberfläche im Sinne des Art. 6 Abs. 4 Satz 2 BayBO ab. Maßgeblich für die Ermittlung der Abstandsflächen ist jedoch die Geländeoberfläche im Sinne des Art. 6 Abs. 4 Satz 2 BayBO, gewissermaßen die historische Geländeoberfläche. Diese dürfte höchstens dem heutigen Straßenniveau entsprechen, aufgrund der vor allem an den Rändern wannenartigen Form des Baugrundstücks dürfte die Geländeoberfläche im Sinne des Art. 6 Abs. 4 Satz 2 BayBO sogar unter dem Straßenniveau liegen. Jedenfalls ist die hierauf bezogene geplante Geländeänderung bei der Ermittlung der Abstandsflächen auf die unmittelbare Höhe der Baukörper aufzuschlagen. Abstandsflächen haben vor allem nachbarschützende Wirkung. Sie sollen unter anderem eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung der Aufenthaltsräume sichern und dazu beitragen, den sozialen Frieden zwischen den Nachbarn zu wahren. Erwähnt seien zudem bestimmte durch Abstandsflächen geförderte Sicherheitsaspekte (z.B. Brandschutz und Brandbekämpfung). Eine vorsätzliche und systematische Unterschreitung bzw. Nichtbeachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächen im Änderungsgebiet kann somit nicht im Interesse der Stadt Landshut liegen. Die auf der östlichen Seite (Wohngebiet In den Schwaigen) an den Änderungsbereich angrenzenden Bestandsbauten und deren Eigentümer werden durch die hier offensichtlich in Betracht gezogene extensive Anwendung der Ausnahmeregelung des Art. 6 Abs. 1 S. 2 BayBO (oder sogar deren Ausweitung auf noch weitere öffentliche Bereiche) im Übrigen massiv gegenüber dem Eigentümer des Änderungsbereichs benachteiligt. Die Eigentümer dieser Bestandsbauten wurden durch frühere Fassungen desselben Bebauungsplans noch gezwungen, die gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächen vollständig auf ihre Grundstücke zu nehmen. Einseitige Zugeständnisse der Stadt Landshut an den Eigentümer des Grundstücks im Änderungsbereichs im Zusammenhang mit dem vorliegenden Änderungsvorhaben führen die (unter anderen Umständen als selbstverständlich zu erachtende) Bereitschaft dieser Eigentümer zur klaglosen Einhaltung aller Vorgaben und das Vertrauen darauf, dass sie dadurch nicht gegenüber Dritten schlechter gestellt werden würden, ad absurdum (vgl. auch Abschnitt II „Vertrauensschutz“).

VI. Dimensionierung / Dichte / Geschossigkeit / Anwohnerschutz – Härtefälle

Die bereits in den vorangehenden Abschnitten adressierte Erhöhung der Bebauungsdichte und der Geschossigkeit gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan, die damit einhergehenden Überschreitungen der Obergrenzen für GRZ und GFZ und die Verletzungen von Abstandsflächen führen zu diversen konkreten Härtefällen. Diese sind so zahlreich und einschneidend, dass sie im Folgenden nur auszugs- und andeutungsweise dargestellt werden können. Für die betroffenen Anwohner haben die sich ergebenden Härten eine massive Verschlechterung der Wohnqualität und -gesundheit zur Folge. Die betroffenen Immobilien werden dadurch an Wert verlieren. Zudem könnte in Einzelfällen

der soziale Frieden aufs Spiel gesetzt sein. In jedem Fall wird das von den Bürgern beim Immobilienerwerb in die Stadt Landshut gesetzte Vertrauen verletzt.

VI.1 Verschattung

Durch die (gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan) nun mit höherer Geschossigkeit geplanten, insgesamt vergrößerten und verändert angeordneten Baukörper ergibt sich bei mehreren Bestandsimmobilien eine deutliche Zunahme der direkten Verschattung von Haus und Garten.

Betroffen sind davon beispielsweise die Flurstücke 1300/80, 1300/81, 1300/82 und 1300/48. Der viergeschossige Gebäuderiegel a rückt in der Neuplanung an der nordöstlichen Ecke des Planungsbereichs bis auf etwa 12 Meter an das Flurstück 1300/82 heran. Im rechtsgültigen Bebauungsplan war in der nordöstlichen Ecke des Planungsbereichs hingegen lediglich ein zweigeschossiges Punkthaus mit entsprechend geringerer Verschattungswirkung vorgesehen. Aufgrund des Sonnenlichteinfalls aus im Wesentlichen westlicher Richtung wird sich bei den genannten Flurstücken eine massive Verringerung der Anzahl der Stunden (insbesondere nachmittags und abends) einstellen, in welchen die Flurstücke bzw. Gebäude direktem Sonnenlicht ausgesetzt sind. Neben einer verringerten Wohnqualität ergibt sich dadurch auch ein erhöhter Heizenergiebedarf. Von massiver zusätzlicher Verschattung betroffen ist auch das Flurstück 2311/19. Das über 10 Meter (Gebäudehöhe + Aufschüttung) hoch aufragende dreigeschossige Punkthaus d rückt auf ca. 8 Meter an dieses Flurstück heran. Letzte mögliche Lücken für Sonnenlichteinfall spätnachmittags bzw. abends schließt der dahinterliegende viergeschossige Gebäuderiegel b+c. Es wird sich somit nicht nur die Anzahl der Stunden direkten Sonnenlichteinfalls, insbesondere betreffend Hauptwohnräume und Garten, gegenüber der rechtsgültigen Bebauungsplanung deutlich verringern. Selbst der Ertrag der erst jüngst auf dem Dach des Hauses installierten Sonnenkollektoren wird – hierzu wurden bereits Simulationen durchgeführt – verringert werden. Schließlich wird die veränderte Geschossigkeit, Gesamtgröße und Anordnung der Punkthäuser d und e auch bei den Flurstücken 2311/18 und 2311/21 eine, erneut vor allem die Hauptwohnräume und den Gartenbereich betreffende, Verschattung bedingen. In einer Differenzbetrachtung zwischen dem rechtsgültigen Bebauungsplan und der Neuplanung entsteht in westlicher Richtung vor den Flurstücken 2311/19, 2311/18 und 2311/21 eine 10 Meter hohe und nahezu geschlossene verdunkelnde Häuserfront, wo zuvor zwei umgebungsverträgliche zweigeschossige Punkthäuser geplant waren.

Auf der Seite der Oberen Liebenau ergibt sich durch die gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan mit höherer Geschossigkeit geplanten, insgesamt vergrößerten und verändert angeordneten Baukörper insbesondere morgens und am früheren Vormittag eine erhebliche Verringerung des Sonnenlichteinfalls aus östlicher Richtung. Betroffen sind davon insbesondere die Wohneinheiten Obere Liebenau 6, 6a, 6b, 8, 8a und 8b, vor allem deren untere Stockwerke. Simulationen zeigen, dass die geplanten Änderungen auf der Ostseite dieser Gebäude für einzelne Stockwerke jahreszeitabhängig zu einer Verringerung der Dauer unmittelbarer Sonnenlichtexposition um bis zu etwa ein Drittel führen.

Ursache der Verdunkelung, die hier baulich bedingt geradezu über die Obere Liebenau hereinzubrechen droht, ist neben der Aufstockung des Gebäuderiegels b+c um ein weiteres Geschoss auch das enge Heranrücken des nördlichen Riegelteils b an den Straßenbereich und das Verschmelzen der beiden Riegelteile b und c zu einer monolithischen verdunkelnden Gebäudewand.

Eine Differenzbetrachtung lässt die Neuplanungen selbst aus Sicht neutraler Betrachter der Ergebnisse schlicht rücksichtslos erscheinen. Neben einer verringerten Wohnqualität für die betroffenen Anwohner und erhöhtem Heizenergiebedarf ist demnach auch erneut auf die planerischen Aspekte des Vertrauensschutzes (vgl. Abschnitt II) und des Erhalts des sozialen Friedens hinzuweisen.

VI.2 Allgemeine Lichtverhältnisse, Ausblick, „erdrückende“ Situation

Die Neuplanungen beeinflussen die allgemeinen Lichtverhältnisse in der Oberen Liebenau jedoch weit über die im vorhergehenden Abschnitt adressierte unmittelbare Verschattung hinaus. In der entstehenden viergeschossigen Straßenschlucht, insbesondere deren nördlichem Abschnitt auf Höhe der Flurstücke 2311/11 (Obere Liebenau 6, 6a, 6b) und 2311/10 wird das Straßenniveau in den Wintermonaten nur über extrem kurze Zeitabschnitte des Tages hinweg überhaupt direkte Sonneneinstrahlung erfahren. Dadurch entfallen Lichtreflexionen und es entsteht eine überproportionale allgemeine Verdunkelung. Eine Verringerung der Geschossigkeit, eine Auflockerung/ und/oder ein räumliches Abrücken des monolithisch geplanten Gebäuderiegels b+c von der Oberen Liebenau (vgl. rechtsgültiger Bebauungsplan) könnte diese Verdunkelung verhindern oder zumindest verringern.

Eine starke negative Beeinflussung der subjektiv von den Anwohnern wahrgenommenen Belichtung ergibt sich auch durch den Entfall des Ausblicks auf die weitere Umgebung. Eine Bebauung gemäß rechtsgültigem Bebauungsplan würde allen Eigentümern und Anwohnern des jeweils obersten Stockwerks der Bestandsimmobilien auf Seiten der Oberen Liebenau den beim Immobilienerwerb als wertbildend berücksichtigten kilometerweiten Ausblick (unter anderem auf Martinskirche und Burg Trausnitz) erhalten. Die Bebauung gemäß Neuplanung würde diesen Ausblick beseitigen.

Auf der Seite des Wohngebiets In den Schwaigen sind neben der bereits in Abschnitt VI.1 beschriebenen unmittelbaren Verschattung zahlreicher Flurstücke ebenfalls weitere Flurstücke von einer Veränderung der allgemeinen Lichtverhältnisse betroffen, insbesondere das Flurstück 2311/55. Das gegenüber über 10 Meter (Gebäudehöhe + Aufschüttung) hoch aufragende dreigeschossige Punkthaus f würde in seiner südwestlichen Ecke auf weniger als 6 Meter an die Grundstücksgrenze dieses Flurstücks heranreichen. Es ergibt sich dadurch eine regelrecht erdrückende Wirkung des geplanten Punkthauses f auf die genannte Bestandsimmobilie. Auch der rechtsgültige Bebauungsplan sieht an etwa derselben Stelle ein Punkthaus vor. Allerdings sind dessen geringere Höhe, dessen geringere Geschossigkeit sowie dessen Ausrichtung und Anordnung in der Gesamtschau noch umgebungsverträglich. Die Neuplanungen scheinen hingegen gerade an dieser Stelle erneut Planungsmaximen wie Vertrauensschutz und Erhalts des sozialen Friedens völlig außen vor zu lassen, erscheinen vielmehr als rücksichtslos und von Gewinnmaximierung getrieben.

VI.3 Einblicke in Hauptwohnbereiche und Garten

Weitere Härtefälle ergeben sich durch die zahlreichen Konstellationen, in welchen die Neuplanungen die – durch ein früheres Deckblatt desselben Bebauungsplans ausdrücklich zugesicherte – Privatsphäre der Bewohner von Bestandsimmobilien verletzen.

In der Begründung zum Deckblatt 3 des BBP von 2011 wurde unter Ziffer 4.4.1 festgehalten: „Um gegenseitige Einblicke zu minimieren, werden Höhenentwicklung und Anordnung der Höfe genau festgesetzt.“ In der Tat wurde im Geltungsbereich des Deckblatts 3 ein innovatives städtebauliches Konzept architektonisch kunstvoll und selbst in Details durchdacht umgesetzt. Dabei wurde trotz hoher horizontaler Wohndichte und unter gezielter Vermeidung vertikaler Ausdehnung eine hohe Wohnqualität geschaffen. Wesentlicher Bestandteil dieser hohen Wohnqualität ist gerade die Schaffung und der Erhalt der Privatsphäre durch die in der Gebäudearchitektur konsequent zum Leitgedanken erhobene Minimierung gegenseitiger Einblicke – daher auch die durchaus ungewöhnliche Manifestierung dieses Leitgedankens in der Begründung zum Deckblatt 3. Das entstandene architektonische Konzept hat in Fachkreisen übrigens weit über die Stadtgrenzen hinaus positive Beachtung gefunden. Die Eigentümer und Bewohner der Immobilien im Geltungsbereich des Deckblatts 3 haben sich auf das oben beschriebene architektonische Konzept eingelassen und im gegenseitigen Vertrauen auch zahlreiche Einschränkungen hingenommen. Dem Leitgedanken der Minimierung gegenseitiger Einblicke folgend haben sie beispielsweise an vielen Stellen auf - ansonsten vernünftigerweise vorzusehende - Fenster, Türen und Terrassen verzichtet. Durch das geplante Deckblatt 5 würde das dem Deckblatt 3 zugrundeliegende städtebauliche Konzept nun zerstört, der oben genannte architektonische Leitgedanke ad absurdum geführt und das

Vertrauen der Bestandsanwohner mit Füßen getreten. Die Hauptwohnbereiche und der Garten des Flurstücks 2311/69 werden in der Neuplanung nahezu voll einsehbar vom südlichen Ende des (gegenüber dem rechtsgültigen Bebauungsplan) hinzugeplanten vierten Geschosses des Gebäuderiegels c.

Die Hauptwohnbereiche und der Garten des Flurstücke 2311/70 werden nahezu voll einsehbar von weiten Teilen des hinzugeplanten vierten Geschosses des Gebäuderiegels c und zudem vom hinzugeplanten dritten Geschoss des Punkthauses f. Die Hauptwohnbereiche und der Garten der Flurstücke 2311/71 werden ebenfalls nahezu voll einsehbar vom hinzugeplanten dritten Geschoss des Punkthauses f.

Bei den Bestandsimmobilien auf den Flurstücken 2311/67, 2311/55 und 2311/68 wurde der oben genannte Leitgedanke minimierter Einblicke auf der nordwestlichen Gebäudeseite architektonisch fortgesetzt: die dort angeordneten schmalen Fensterbänder wurden elaboriert abgestimmt auf die Minimierung von Einblicken aus denjenigen Nachbargebäuden, deren Entstehung gemäß rechtsgültigem Bebauungsplan auf dieser Gebäudeseite zu erwarten war. Die schmale Ausführung und hohe Anordnung der Fensterbänder führten in dieser Planung zu einer Reduzierung insbesondere der Einblicke in die Bäder der Bestandimmobilien auf ein sozialverträgliches Maß. Der damaligen Planung und der darauffolgenden baulichen Umsetzung wird durch die Neuplanung insbesondere des Punkthauses f nun rückwirkend jede Grundlage entzogen. Aus dem hinzugeplanten dritten Geschoss des Punkthauses f ergeben sich Einblicke nahezu bis auf den Fußboden der Bäder der Nachbargebäude 2311/55 und 2311/68. Die Gewinnmaximierung im Planungsbereich wird dabei erneut in unerträglicher Weise über den Schutz der Wohnqualität und des Vertrauens der Anwohner gestellt. Der nachbarschaftliche Frieden wird gefährdet. Nicht zu unterschätzen sind, trotz des hier etwas größeren „Sozialabstands“, selbstverständlich auch die zusätzlichen fremden Einblicke, die sich durch die veränderten Planungen für die Eigentümer und Mieter der Bestandsimmobilien auf der Seite der Oberen Liebenau ergeben. Bei den Wohnungen in den oberen Etagen ergeben sich Einblicke in Wohnräume und Terrassenbereiche, die gemäß rechtsgültigem Bebauungsplan völlig uneinsehbar gewesen wären. Bei den tiefer gelegenen Etagen verschlechtert sich die Wohnsituation durch die Zunahme der Anzahl relevanter Blickachsen und ungünstigere Blickwinkel.

VII. Schallschutz

Überlegungen zum Schallschutz betrafen im Bereich des vorliegenden Bebauungsplans in der Vergangenheit vorrangig die Auswirkungen einer möglichen Inneren Anbindung West. Die Unterzeichner erkennen an und begrüßen, dass sich die schalltechnische Gesamtsituation durch die Aufgabe der Planungen zur Inneren Anbindung West langfristig grundlegend verbessert hat.

Trotz dieser allgemein positiven Tendenz darf nicht übersehen werden, dass eine Umsetzung der Neuplanungen im Geltungsbereich des Deckblatts 5 zum Nachteil einzelner Bestandsanwohner, insbesondere solcher die von einer möglichen Inneren Anbindung West nur in sehr geringem Maße schalltechnisch betroffen gewesen wären, neue Schallquellen schaffen würde.

Dazu zählt insbesondere die an der Klötzlmüllerstraße geplante Ein-/Ausfahrt der geplanten Großgarage. An dieser (aufgrund der Gesamtfläche und der hohen Anzahl der geplanten Stellplätze) mehrspurig auszuführenden Ein-/Ausfahrt werden tagtäglich Hunderte von Anfahrvorgängen von Kraftfahrzeugen stattfinden. Die damit verbundene Geräuschentwicklung wird noch verstärkt werden durch Reflexionen unter anderem an der hohen geschlossenen Gebäudewand des Gebäuderiegels a, den gegenüber liegenden Gebäuden und (je nach baulicher Ausführung) ggf. den Wänden der Tiefgaragenzufahrt selbst. Ob die so entstehende Belastung mit Straßenverkehrslärm für die Anwohner der umliegenden Flurstücke (insbesondere 2310/1 und 1303/2, jedoch auch 1300/82, 1300/81, 1300/80, 1300/48 und 2327/7) noch zumutbar ist, sollte durch ein schalltechnisches Gutachten abgeklärt werden. Soweit schalltechnische Untersuchungen angestellt werden, sollte aber ggf. auch ein aus früheren Planungen resultierendes schalltechnisches Phänomen beleuchtet werden. Im Bereich der Flurstücke 2311/59 und 2311/67

findet – wohl bedingt durch die bestehende viergeschossige Bebauung westlich der Oberen Liebenau - eine ungewöhnlich starke Schallrückkopplung statt. Dadurch erreicht beispielsweise das Fahrgeräusch von Zügen auf der mehr als 500 Meter in östlicher Richtung entfernten Bahnstrecke, aber auch die Geräuschkulisse der mehr als 1 Kilo-meter entfernt stattfindenden Dult an dieser Stelle eine verblüffende Lautstärke. Bei weiterer Bebauung just in diesem Bereich ist daher sicherzustellen, dass die aktuell bereits bestehende höchst unglückliche und die Wohngesundheit beeinträchtigende Schallsituation nicht noch weiter verstärkt wird.

VIII. Umwelt-/Klimaaspekte, Grundwasserschutz

Bereits in Abschnitt III wurde auf die Stellungnahmen SN_KLIMASCHUTZ und SN_NATURSCHUTZ eingegangen. Auf deren Inhalt sei an dieser Stelle erneut verwiesen. Ergänzend bzw. vertiefend greift dieser Abschnitt die Aspekte Artenschutz, Baumschutz Altlasten und Grundwasserschutz auf. Hinsichtlich des Artenschutzes gibt es konkrete Anhaltspunkte, dass im Geltungsbereich des Deckblatts 5 die Rauhaufledermaus beheimatet ist, eventuell auch die Zauneidechse. Eine dahingehende Nachprüfung wird angeregt. Die Unterzeichner betonen ferner den dringenden Wunsch nach einer Erhaltung der Großbäume im Geltungsbereich des Deckblatts 5. Eine nennenswerte Baumentwicklung wird an anderer Stelle im Planungsgebiet aufgrund mangelnder Wurzeltiefe und Belichtung nicht möglich sein. An einer nur annähernd zufriedenstellenden Entwicklung der in den Skizzen zur Konzeptvariante 01a enthaltenen Bäume bestehen erhebliche Zweifel. Beobachtungen von Anwohnern zum bisherigen Geschehen auf dem Baugrundstück geben Anlass zur Sorge über das eventuelle Bestehen von Altlasten, insbesondere durch in den Boden gesickertes Hydrauliköl. Auch dahingehend wird eine Untersuchung angeregt. Der nahezu gesamte Geltungsbereich des Deckblatts 5 soll mit einer Tiefgarage unterbaut werden. Aufgrund deren Ausdehnung von mehreren Tausend Quadratmetern wäre es geradezu naiv, nicht von substantiellen Auswirkungen auf Fließrichtungen, Fließgeschwindigkeiten, Rückstaupotenziale und ggf. den Gesamtpegel des Grundwassers im Planungsbereich und dessen Umgebung auszugehen. Die ohnehin hohen Grundwasserpegel und Hochwasserrisiken in diesem Bereich der Stadt sind allseits bekannt und führen zu nachvollziehbaren Sorgen zahlreicher Anwohner. Den Sorgen dieser Anwohner muss Rechnung getragen werden. Dazu sind die Auswirkungen des Tiefgaragenbaus auf das Grundwasser zu untersuchen und in einem Gutachten festzustellen.

Im Übrigen scheint auch den Planerstellern ein gewisses im Zusammenhang mit dem Grundwasser stehendes Risikoniveau bewusst zu sein. Die Vermutung liegt nahe, dass genau aus diesem Grund eine Anhebung der oberirdischen Baukörper um etwa einen Meter gegenüber dem Straßenniveau erfolgen soll. Durch diesen Planungskniff wälzt die Planung jedoch Risiken, die inhärent beim Eigentümer/Investor liegen, auf die Umgebung ab. Die veränderten Gebäudehöhen (letztlich entsteht ein zusätzliches Teilgeschoss) beeinflussen nämlich unter anderem die Belichtung und Belüftung um das Planungsgebiet negativ. Dies kann nicht gebilligt werden, insbesondere nicht als Preis einer eventuellen mangelnden Auseinandersetzung des Eigentümers/Investors mit der Grundwasserproblematik.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass selbstverständlich auch ein Absinken des Grundwasserpegels und/oder verlangsamte Fließgeschwindigkeiten nachteilige Auswirkungen haben können. Beispielsweise könnte dadurch die Funktion von Heizungen mit Grundwasserwärmepumpe (vorhanden z.B. bei der Bestandimmobilie auf Flurstück 2311/68) beeinträchtigt werden. Auch dahingehende Risiken sollten gutachterlich untersucht werden.

IX. Stellplätze und Tiefgarage

IX.1 Gesamtanzahl nachzuweisender Stellplätze

Die Planungsunterlagen legen eine Kalkulation von ca. 120 Stellplätzen in einer Tiefgarage sowie 33 oberirdischen (18 öffentlich, 15 privat) Stellplätzen offen. Es muss als

höchst fraglich angesehen werden, ob diese Kalkulation der Gesamtanzahl von Stellplätzen ausreicht.

Die Konzeptvariante 01a sieht eine Geschossfläche von 7.935 m² vor. Die Planungsunterlagen suggerieren, es seien damit bis zu 106 Wohneinheiten möglich. Dieses Rechenbeispiel beruht jedoch auf wohl unrealistischen Annahmen. Offensichtlich wird dabei ausgegangen von Wohnungen mit einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von ca. 60 m² (bei einem Verhältnis der Gesamtwohnfläche zur Geschossfläche von 80%) und den gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Landshut (Anlage 1, Punkt 1.2) für Wohnflächen zwischen 40 m² und 130 m² nachzuweisenden 1,5 Stellplätzen. Es ergäbe sich somit ein Bedarf von 159 Stellplätzen, der mit den angeblich 120 + 33 möglichen Stellplätzen nicht erfüllt werden könnte - es sei denn mindestens 12 der 106 Wohnungen besäßen eine Wohnfläche von weniger als 40 m² (in welchem Fall für diese mindestens 12 Wohnungen nur 1 Stellplatz pro Wohnung erforderlich wäre). Bei einer realistischen statistischen Verteilung der Wohnungsgrößen und einer marktgerechten Betrachtung (schließlich dürfte an der vorliegenden Stelle eher hochwertiger Wohnraum geschaffen werden) dürfte spätestens dann jedoch auch ein gewisser Anteil der Wohnungen eine Wohnfläche von 130 m² überschreiten (was wiederum 2 Stellplätze pro Wohnung erforderlich macht). Dadurch würde der stellplatzverringende Effekt kleiner Wohnungen kompensiert, vermutlich überkompensiert. Eine andere in den Planungsunterlagen im Zusammenhang mit der Anzahl von Stellplätzen angegebene mögliche Anzahl von Wohneinheiten (54) erscheint bereits aufgrund des sich dann ergebenden größeren Anteils der Wohnfläche an der Geschossfläche und der sich so ergebenden durchschnittlichen (!) Wohnungsgröße von über 120 m² unrealistisch.

Im dem für die mögliche Anzahl der Wohneinheiten angegebenen Wertebereich (54 - 106) ließen sich noch viele Rechenexempel anstellen, die alle dazu führten, dass bei einer realistischen statistischen und marktgerechten Verteilung der Wohnungsgrößen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze jeweils nicht oder nur sehr knapp ausreichen würde. Es wird angeregt, die Kalkulation einer strengen Überprüfung zu unterziehen.

IX.2 Anteil öffentlicher oberirdischer Stellplätze und Parkplatzsuchverkehr

Als problematisch sehen die Unterzeichner ferner an, dass nur 18 Stellplätze als öffentliche oberirdische Stellplätze geplant sind. Diese werden schwer zu schaffen sein bzw. werden in der Praxis nur in seltenen Situationen für Besucher zur Verfügung stehen, vgl. diesbezüglich Abschnitt IX.4. Die Planungen erscheinen insoweit als völlig unzureichend. Den Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, welche Anzahl von Stellplätzen in der Tiefgarage für Besucher nutzbar sein soll. Es ist jedoch ohnehin schlicht unrealistisch anzunehmen, dass nicht ortskundige Besucher die Tiefgarage (selbst wenn diese frei zugänglich sein und öffentliche Parkplätze bereithalten sollte) nutzen werden. Vielmehr wird der Mangel an öffentlichen / frei zugänglichen oberirdischen Parkplätzen dazu führen, dass viele Besucher sich auf oberirdische Parkplatzsuche begeben. Dasselbe wird erfahrungsgemäß ein gewisser Anteil der Neuanwohner tun, da nicht alle Anwohner über eine ausreichende Anzahl privater Stellplätze verfügen werden. Dadurch wird es zu einem regelrechten Parkplatzsuchverkehr und zu „wildem Parken“ in den benachbarten Wohngebieten In den Schwaigen und Obere Liebenau kommen. Gerade für das als verkehrsberuhigter Bereich (ugs. „Spielstraße“) deklarierte Wohngebiet in den Schwaigen ist das in keinster Weise hinnehmbar.

Stellplatzsatzungen anderer Städte und Gemeinden sehen zur Verringerung solcher Effekte insbesondere in Wohngebieten vor, dass Besucherparkplätze grundsätzlich oder zumindest zu nennenswertem Anteil oberirdisch nachzuweisen sind. Wenngleich die Stellplatzordnung der Stadt Landshut eine solche Formalvorschrift nicht zu umfassen scheint, ist der Erlass einer dahingehenden Regelung im vorliegenden Einzelfall dringend geboten. Es erschiene als verhängnisvoller Fehler, hier keine geeigneten Vorgaben zu machen.

Sollten es im Übrigen gesetzliche Anforderungen oder sonstige (an sich fortschrittliche) Überlegungen erforderlich machen, dass einzelne der wenigen oberirdischen Parkplätze

Elektrofahrzeugen vorbehalten bleiben oder als Behindertenstellplätze ausgeführt werden, werden der Allgemeinheit faktisch noch deutlich weniger oberirdische Parkplätze zur Verfügung stehen. Das hier regelrecht herbeigeplante Parkplatz-Chaos würde sich dadurch noch weiter verschärfen. Bereits die große Unzufriedenheit der Anwohner des nahegelegenen Baugebiets „Am Bach“ mit der dort herrschenden Parkplatzsituation sollte der Stadtverwaltung ein mahnendes Beispiel sein (und es sind dort noch bei Weitem nicht alle Wohneinheiten bezogen). An der vorliegenden Stelle könnte im Vergleich dazu zweifelsohne noch einmal eine neue bislang ungeahnte Dimension erreicht werden.

IX.3 Mögliche Stellplätze in der Tiefgarage

Die Planungsunterlagen enthalten keine eindeutigen Angaben, mit welcher Tiefgarageninnenfläche kalkuliert wird. Am wahrscheinlichsten ist, dass eine an sich fehlerhafte Angabe, nämlich die Zahl GR2(TGa) hier einen Hinweis liefern kann. Sie ist mit 3.610 m² angegeben. Die durch die Tiefgarage versiegelte Grundfläche dürfte zwar höher sein (vgl. Abschnitt V), für die weitere Betrachtung der Stellplatzproblematik wird im Folgenden jedoch angenommen, dass mit einer Nutzfläche bzw. Innenfläche der Tiefgarage von 3.610 m² (inkl. Rampen, Zufahrtsstraßen etc.) kalkuliert wurde.

Auf dieser Fläche sollen nun 120 Stellplätze entstehen, ausgegangen wird (bei Zutreffen der obigen Annahme) also von einem Stellplatz pro 30 m² Fläche. Es ist streng zu hinterfragen, ob diese Kalkulation ausreichen kann.

Viele Faktoren sprechen für einen höheren Flächenansatz pro Stellplatz:

- Bei der Planung moderner und komfortabler Tiefgaragen werden pro Stellplatz Gemeinsame Stellungnahme vom Änderungsvorhaben betroffener Bürger bereits seit Jahren oft mehr als 30 m² angesetzt. Da an der vorliegenden Stelle tendenziell hochwertiger Wohnraum entstehen dürfte, werden auch hier hohe Anforderungen an das Komfortniveau und Platzangebot der Garage zu stellen sein.
- Nach § 8 der Stellplatzsatzung sind 3 % der notwendigen Stellplätze barrierefrei herzustellen, wodurch größere Flächen für die Stellplätze benötigt werden.
- Es handelt sich bei der vorliegenden Garage um eine Großgarage im Sinne der bayerischen Garagen- und Stellplatzverordnung GaStellV. Dadurch sind zahlreiche besondere Vorgaben zu beachten, die weiteren Flächenbedarf hervorrufen und die Zahl verplanbarer Stellplätze weiter verringern. Beispielsweise müssen Großgaragen gemäß § 2 Abs. 4 bzw. 5 GaStellV getrennte Fahrbahnen für Zu- und Abfahrten sowie daneben liegende abgetrennte Gehwege aufweisen.
- Soweit nicht ausreichend Besucherparkplätze oberirdisch angeordnet werden können (vgl. folgender Abschnitt), ist die Tiefgarage zudem öffentlich zugänglich zu halten. Es entsteht also eine öffentliche Großgarage. Im Sinne einer zeitgemäßen, sowie zukunfts-orientierten und sozialverträglichen Planung sind in einer öffentlichen Großgarage Frauenstellplätze und Behindertenstellplätze in ausreichender Zahl zu schaffen (was ebenfalls weiteren Flächenbedarf hervorruft und die Zahl verplanbarer Stellplätze weiter verringert).
- Ebenfalls im Sinne einer zukunftsorientierten Planung sind im Lichte des Durchbruchs der Elektromobilität bei einem hohen Anteil der Stellplätze, möglichst sogar bei allen Stellplätzen, vernünftigerweise Lademöglichkeiten (bzw. deren Nachrüstbarkeit) vorzusehen. Dieser Gedanke mag aus heutiger Sicht noch ungewöhnlich erscheinen, dürfte jedoch schon in naher Zukunft durch Vorschriften auf Bundes- oder Landesebene manifestiert werden. Sollten solche Lademöglichkeiten nicht in der Flächen- und Stellplatz-kalkulation berücksichtigt werden, der Baubeginn aber nicht zeitnah erfolgen, bestünde die große Gefahr, dass sich die vorliegenden Planungen bald als überholt erweisen. Jedenfalls wird eine hinsichtlich Elektromobilität zukunfts-fähige Planung ebenfalls weiteren Flächenbedarf hervorrufen und die Zahl verplanbarer Stellplätze weiter verringern.

Dass sich die Ausführungen in diesem Abschnitt mit der Frage beschäftigen, welche Anzahl von Stellplätzen auf einer vorgegebenen Tiefgaragenfläche geschaffen werden

könnten, ändert im Übrigen nichts an der Auffassung der Unterzeichner, dass die Bodenversiegelung durch eine Tiefgarage in der geplanten Größe an der vorliegenden Stelle nicht verantwortbar ist und gegen geltendes Recht verstößt, vgl. Abschnitt V.3.

IX.4 Mögliche oberirdische Stellplätze

Die in den Planungsunterlagen angegebenen angeblichen 33 oberirdischen Stellplätze sind anhand der Zeichnung zur Konzeptvariante 01a schwer nachvollziehbar. Mit Blick auf die Realsituation ist die Zahl schlicht unrealistisch.

Auf der Nordseite an der Klötzlmüllerstraße sind 4 Stellplätze eingezeichnet. Aus Blickverdeckungsgründen werden diese Stellplätze auf keinen Fall zwischen der gemäß GaStellV mehrspurig auszuführenden Tiefgaragenausfahrt und der Kreuzung Klötzlmüllerstraße / Sylvensteinstraße / Obere Liebenau vorgesehen werden können. Die Unfallgefahr (auf welche auch im Folgenden Abschnitt noch einzugehen sein wird) wäre viel zu hoch. Ohnehin scheinen die Planungen gemäß Skizze im Bereich der Tiefgaragenausfahrt noch nicht einmal deren Mehrspurigkeit und die neben den Fahrspuren vorzusehenden abgetrennten Gehwege zu berücksichtigen.

Auf der Ostseite (Obere Liebenau) sind 14 Stellplätze eingezeichnet.

Auf der Westseite (In den Schwaigen) kann die Anzahl der Stellplätze nicht ohne Weiteres aus der Skizze zur Konzeptvariante 01a entnommen werden. Zu viele zeichnerische Elemente erscheinen uneindeutig. Rein rechnerisch ($33 - 4 - 14 = 15$) müssten hier 15 Stellplätze liegen. Dies ist absolut unrealistisch. Zum einen ist die für die Stellplätze verfügbare Straßenlänge hier kürzer als diejenige, die auf der Seite der Oberen Liebenau nur 14 Stellplätze ergibt. Zum anderen existieren die Parkflächen an dieser Stelle bereits seit Jahren. Es konnte jedoch noch zu keiner Zeit beobachtet werden, dass dort mehr als 12 Fahrzeuge geparkt hätten. Für Ortskundige erscheint insoweit die Schaffung von maximal 26 oberirdischen Parkplätzen auf den dafür avisierten Flächen als realistisch. Die dabei vorgenommene Detailbetrachtung mag zunächst pingelig erscheinen. Allerdings dürfte die Verkehrssituation und der soziale Frieden im Planungsbereich und dessen Umgebung angesichts der Ausführungen in den vorhergehenden und nachfolgenden Abschnitten buchstäblich durch die Schaffung bzw. das Fehlen jedes einzelnen öffentlichen oberirdischen Parkplatzes beeinflusst werden. Würden die fehlenden zumindest 7 oberirdischen Stellplätze von der Zahl der öffentlichen Stellplätze abgezogen, schrumpft die Zahl der öffentlichen oberirdischen Stellplätze auf höchstens 11 (!), durch Elektroladeplätze und Behindertenstellplätze ggf. noch weiter. Dies steht in keinerlei Verhältnis zu den Planungen hinsichtlich der Anzahl von Wohnungen und Bewohnern.

IX.5 Eigentum der für oberirdische Stellplätze vorgesehenen Flächen

Schließlich ist es auch fraglich, ob alle Flächen, auf denen oberirdische Stellplätze geplant sind, überhaupt im Eigentum des Grundstückseigentümers/Investors sind. Allem Anschein nach (vgl. Planunterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit) ist dies zumindest für die auf der Nordseite und auf der Westseite geplanten oberirdischen Stellplätze nicht der Fall. Demnach liegen höchstens 14 der geplanten oberirdischen Stellplätze auf dem Baugrundstück. Gemäß § 4 der Stellplatzsatzung der Stadt Landshut (StPIS) i.V.m. Art. 47 Abs. 3 BayBO sind jedoch grundsätzlich alle Stellplätze auf dem Baugrundstück herzustellen. Eine so genannte Ablösung kommt vorliegend als Alternative nicht in Betracht, da eine solche Ablösung nach § 5 Abs. 1 StPIS ausdrücklich auf Einzelfälle im Innenstadtbereich begrenzt ist. Das vorliegende Planungsgebiet liegt nämlich, was unschwer durch Abgleich mit der Karte im Anhang der StPIS festzustellen ist, nicht im Innenstadtbereich im Sinne der StPIS. Die Planungen hinsichtlich der oberirdischen Stellplätze sind somit auch im Hinblick auf § 4 StPIS i.V.m. Art. 47 Abs. 3 BayBO einer strengen rechtlichen Prüfung zu unterziehen. Sollte der in der Sitzungsvorlage des Bausenats vom 31.01.2020 erwähnte Grundstückstauschvertrag Regelungen enthalten, durch welche die obigen Überlegungen hinfällig würden, so wird die vollständige Veröffentlichung dieses Grundstückstauschvertrags gefordert. Auf andere Weise kann sich die über das Änderungsvorhaben zu unterrichtende Öffentlichkeit kein ausreichendes Bild von we-

sentlichen Umständen der Planungen und dem damit in Zusammenhang stehenden Umgang mit städtischem Eigentum und öffentlichen Mitteln machen. Nur am Rande sei angemerkt, dass nicht nur die Unterzeichner, sondern vermutlich sämtliche darüber informierten Bürger der Stadt es als unerträglichen Umstand empfinden würden, wenn die ganz offensichtlich auf Gewinnmaximierung ausgerichteten Neuplanungen an der vorliegenden Stelle hinsichtlich der Stellplatzflächen (erneut) durch städtisches Eigentum begünstigt würden.

IX.6 Zuordnung der oberirdischen Stellplätze

Bereits die Überlegungen des vorhergehenden Abschnitts dürften einer Berücksichtigung der geplanten und realistisch herstellbaren oberirdischen Stellplätze zu Gunsten des Grundstückseigentümers/Investors entgegenstehen. Aber selbst wenn – was die Unterzeichner ausdrücklich bezweifeln – dies nicht der Fall sein sollte, stellt sich aus einem weiteren Grund die Frage, ob eine Zuordnung aller oberirdischen Stellplätze zum Baugrundstück rechtlich korrekt erfolgen kann. Die nun neu verplanten Parkflächen auf der Ostseite (Obere Liebenau) werden von den Anwohnern der Bestandsimmobilien auf der Westseite der Oberen Liebenau seit vielen Jahren genutzt. Eine ersatzlose Wegnahme dürfte erhebliches Konfliktpotenzial bergen. Dasselbe gilt entsprechend für die Parkflächen auf der Westseite (In den Schwaigen). Hier kommt hinzu, dass die Parkflächen insbesondere an Nachmittagen, am Wochenende und zu Ferienzeiten intensiv durch (von außerhalb des Wohngebiets anfahrende) Besucher des Spielplatzes auf dem Flurstück 2311/22 genutzt werden. In der Gesamtschau werden die oberirdisch geplanten Stellplätze in der Realität nicht geschaffen werden können und es wird eine harte „Parkplatzkonkurrenz“ zwischen den bisherigen und den neuen Anwohnern sowie den (vermutlich auch aus Sicht der Stadt weiterhin willkommenen) Spielplatznutzern heraufbeschworen. In formaler Hinsicht ist zu überprüfen, ob die hier diskutierten oberirdischen Stellplätze (insbesondere die davon angeblich 18 öffentlichen) überhaupt dem Baugrundstück zuzuordnen sind sowie ob diese Stellplätze nicht bereits den Planungen der bestehenden Wohngebiete Obere Liebenau und In den Schwaigen (inkl. Spielplatz) zugrunde gelegt worden sind und nun erneut „nachgewiesen“ werden.

X. Verkehrssituation

X.1 Anordnung der Tiefgaragenausfahrt

Die Planungen zur Konzeptvariante 01a sehen vor, die Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage unmittelbar neben der Ausfahrt aus dem Wohngebiet In den Schwaigen in die vielbefahrene Klötzlmüllerstraße münden zu lassen. Die Verkehrssituation ist just an dieser Stelle ohnehin bereits extrem unübersichtlich. Zum einen ist die Klötzlmüllerstraße gemessen am Verkehrsaufkommen in diesem Bereich verhältnismäßig schmal und auch aufgrund ihres Verlaufs schwer überblickbar. Zum anderen verkomplizieren die Nähe zur Kreuzung Klötzlmüllerstraße / Sylvensteinstraße / Obere Liebenau und die exakt gegenüber liegende Einmündung des Kesselbergwegs die Situation. Durch das Hinzufügen einer vielgenutzten Tiefgaragen-Ein-/Ausfahrt genau im Herzen dieses komplexen Wegegeflechts würde dessen Unübersichtlichkeit noch einmal potenziert. Es ergäbe sich eine in keinsten Weise verantwortbare Unfallgefahr.

Ortskundige kennen die bereits heute sehr schwer überblickbare Verkehrssituation an der Einmündung der Straße In den Schwaigen in die Klötzlmüllerstraße. Regelmäßig entstehen Rückstaussituationen auf der Klötzlmüllerstraße durch „Beinahe-Unfälle“ und „Patt-Situationen“, in welchen (genannt seien hier nur die häufigsten Fälle)

- entweder ein von der Klötzlmüllerstraße kommendes Fahrzeug in die Straße In den Schwaigen abbiegen möchte, jedoch ein dort zur Ausfahrt auf die Klötzlmüllerstraße bereitstehendes Fahrzeug nicht passieren kann (manchmal aufgrund gleichzeitig in der Verkehrssituation befindlicher Fahrradfahrer, manchmal aufgrund der schlicht sehr geringen Breite der Straße In den Schwaigen und enger Abbiegeradien),

- oder ein Fahrzeug übereilt (provoziert durch die bereits heute unübersichtliche Verkehrssituation) aus der Straße In den Schwaigen in die Klötzlmüllerstraße einbiegt, der Fahrer den Einbiegevorgang jedoch abbrechen muss, weil er (zu) spät das Herannahen eines Fahrzeugs auf der Klötzlmüllerstraße bemerkt.

Die Unfallgefahr im beschriebenen Bereich würde durch eine unmittelbar dort zusätzlich angeordnete Großgaragenausfahrt in nicht verantwortbarer Weise erhöht. Dies gilt selbstverständlich nicht nur für Kraftfahrzeuge. Für Radfahrer und Fußgänger, insbesondere für Kinder und Gehbehinderte, würde die Klötzlmüllerstraße im näheren Umfeld der Tiefgaragenausfahrt (und somit auch im näheren Umfeld der Einmündung in das Wohngebiet In den Schwaigen) nahezu unüberquerbar. Für ein sicheres Überqueren der Straße wäre eine Ampelanlage wohl unabdingbar. Allerdings dürfte die Installation einer Ampelanlage wegen des dann vor bzw. an der Tiefgaragen-Ein-/Ausfahrt entstehenden Rückstaus nicht umsetzbar sein.

Selbst ohne eine solche Ampelanlage lässt sich jedoch unschwer prognostizieren, dass an dem entstehenden hochkomplexen und schwer überschaubaren Wegegeflecht regelmäßig erheblicher Rückstau entstehen wird. BP 02-62/1a db 5 Seite 22 Gemeinsame Stellungnahme vom Änderungsvorhaben betroffener Bürger Voraussichtlich wird sich solcher Rückstau vor allem auf der Klötzlmüllerstraße bilden (z.B. durch auf die Möglichkeit zur Einfahrt in die Tiefgarage wartende Linksabbieger). Als prompte Folge solchen Rückstaus auf der Klötzlmüllerstraße (wohl aber auch unabhängig davon) wird sich auch regelmäßig Rückstau an der Tiefgaragenausfahrt selbst bilden. Dafür würde es bereits genügen, dass es sich um eine vielgenutzte Großgaragenausfahrt auf eine ohnehin vielbefahrene unübersichtliche Straße handelt. Die Nähe zur Einmündung der Straße in den Schwaigen rechterhand sowie die nahe Kreuzung linkerhand und der Kesselbergweg schräg gegenüber werden das Übrige tun. Regelmäßiger Rückstau (auch und insbesondere als Folge von Linksabbieger-Rückstau auf der Klötzlmüllerstraße) wird auch Ausfahrende, insbesondere Linksabbieger, aus den Schwaigen betreffen. Wie oben beschrieben, stockt der Verkehrsfluss an dieser Stelle bereits heute regelmäßig. Die durch die benachbarte Großgaragenausfahrt gesteigerte Unübersichtlichkeit und der zu erwartende überproportionale Mehrverkehr durch Parkplatzsuchende (vgl. Abschnitt IX.2) wird die Situation auf die Spitze treiben. Eine gewisse Abmilderung der lokal zu erwartenden Effekte könnte ggf. noch erreicht werden durch ein Rechtsabbiegegebot bei der Ausfahrt aus der Straße In den Schwaigen auf die Klötzlmüllerstraße. Da viele Fahrzeuge sich jedoch anschließend Richtung Nordwesten orientieren würden (z.B. München-Pendler), hätte eine solche Maßnahme erheblichen Mehrverkehr in der Watzmannstraße zur absehbaren Folge. Eine deutliche Gefahrenzunahme dort, wo-möglich ein Verkehrskollaps rund um den Schulbeginn, wäre zu erwarten. Das Problem würde damit also wohl nur verlagert. Angesichts der Vielzahl und der klaren Vorhersehbarkeit der oben genannten negativen Verkehrseffekte erscheint es als fast überflüssig, an dieser Stelle zu erwähnen, dass sich viele der genannten Effekte gegenseitig verstärken, ggf. sogar potenzieren. Das Ergebnis werden Unfälle, steigender Verkehrslärm, erhöhter Abgasausstoß, Zeitverlust und verringerte Wohnqualität sein. Soll dieses Ergebnis vermieden werden, muss die Tiefgarage anders angeordnet und/oder noch grundlegender planerisch in die Verkehrssituation an der Klötzlmüllerstraße eingegriffen werden.

X.2 Allgemeine Verkehrszunahme

Die Ausführungen des vorhergehenden Abschnitts zeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur zumindest lokal noch in keinsten Weise auf die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs eingerichtet ist, der bei Umsetzung der vorliegenden Planungen entstehen würde. Aus Sicht Ortskundiger erscheinen die aktuellen Planungen geradezu fahrlässig. Eine Überplanung des Vorhabens ist insoweit dringend geboten.

Die Unterzeichner fordern die Stadtverwaltung darüber hinaus auf, die allgemeine Verkehrszunahme, die eine Umsetzung der Planungen zur Folge hätte, in einem Verkehrskonzept für die erweiterte Umgebung zu berücksichtigen. Wenngleich die Planungszahl von etwa 200 zusätzlich Anwohnern an der vorliegenden Stelle aus vielen in diesem Dokument genannten Gründen vernünftigerweise nicht annähernd erreichbar sein, wird

es jedenfalls einen nennenswerten Zuzug geben, der den Stadtteil nicht in chaotische Verkehrsverhältnisse abgleiten lassen sollte. Dies gilt in besonderem Maße, da das vorliegende Projekt nicht isoliert zu betrachten ist. Im gleichen Zeitraum wurden zahlreiche andere Baumaßnahmen nennenswerter Größenordnung im Landshuter Westen initiiert, ohne dies durch eine grundlegend verbesserte Infrastruktur vorzubereiten. Zu den um die Infrastruktur „konkurrierenden“ Projekten gehören beispielsweise die Fertigstellung des Wohnbauprojekts „Am Bach“, die Planungen auf dem Coca-Cola-Areal und dem BMI-Gelände sowie die geplante Osterweiterung des Wohngebiets In den Schwaigen (Bebauungsplan 02-62/1a, Deckblatt 6). Aufgrund des Pendelwegs vieler Anwohner Richtung München ist sogar die geplante Bebauung des Hitachi-Geländes für solche Überlegungen relevant. Die Unterzeichner wünschen sich insoweit von ihrer Stadtverwaltung nicht nur Augenmaß bei der Nachverdichtung, sondern auch Weitblick bei der Verkehrsplanung.

XI. Fehlende Bestimmtheit des vorliegenden Entwurfs

Der ausgelegte Entwurf in der Variante 1a stellt noch keinen für die Auslegung geeigneten und ausreichend bestimmten Planentwurf dar, der Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung sein kann. In dem ausgelegten Entwurf fehlen ausreichend konkrete zeichnerische Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zur Bauweise sowie zu den überbaubaren Grundstücksflächen. Im Übrigen fehlen textliche Festsetzungen vollständig. Die Unterzeichner gehen daher davon aus, dass unter Berücksichtigung der bereits jetzt erhobenen Einwendungen in jedem Fall eine erneute Auslegung des Bebauungsplans erfolgen wird. Die Unterzeichner behalten sich vor, in der aktuellen Verfahrensphase oder im weiteren Verfahrensverlauf, insbesondere betreffend die noch zu konkretisierenden Festsetzungen, weitere gemeinsame oder individuelle Stellungnahmen abzugeben.

XII. Antrag

Die Unterzeichner fordern die Stadt Landshut auf, die Planungen zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 02-62/1a im Geltungsbereich des Deckblatts Nr. 5 im Lichte der in diesem Dokument vorgebrachten Kritik und deren Begründung zu überdenken und auf ein umgebungsverträgliches Maß zurückzuführen. Wie bereits zu Beginn des Dokuments erwähnt, geht es den Unterzeichnern nicht darum, sich einer Bebauung im Planungsbereich grundsätzlich entgegenzustellen. Es besteht vielmehr die Hoffnung, dass Augenmaß bewahrt wird, Vorschriften transparent behandelt und eingehalten werden, Vertrauen geschützt wird und im Falle konkurrierender Interessen eine angemessene Abwägung vorgenommen wird. Den Ausführungen dieses Dokuments dürfte unschwer zu entnehmen sein, dass bereits ein verhältnismäßig großer Anteil dieser zugegebenermaßen hohen, aber auch berechtigten Anforderungen aus Sicht der Unterzeichner wohl als erfüllt anzusehen wäre, wenn die Geschossigkeit und Dichte der Bebauung im Geltungsbereich des Deckblatts Nr. 5 weiterhin am rechtsgültigen Bebauungsplan orientiert bliebe.

Stellvertretend auch für die weiteren Unterzeichner (Siehe Unterschriftsliste mit 160 Unterschriften)

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu I. Veränderte Planungssituation:

Auch im rechtskräftigen Bebauungsplan sah das gültige Baurecht längere Baukörper mit höherer Geschossigkeit vor. Das Ziel der Stadt ist es, mit dem Deckblatt 5 eine angemessene Dichte, passend zum gesamten nachbarschaftlichen Bestand, zu etablieren. Die östliche der Oberen Liebenau verlaufenden Baukörper werden nun in zwei Einzelab-

schnitte gegliedert, die konsequente Ausbildung von Staffelgeschossen reduziert die Höhengestaltung deutlich gegenüber der bisherigen Planung. Zum Thema Verkehrsaufkommen basiert das Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 in welchem der Wegfall der inneren Anbindung West berücksichtigt ist und als Grundlage für eine schalltechnische Betrachtung verwendet wurde. Zur Variante 5 wurde ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm beauftragt. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude. Für den Gebäuderiegel selbst sind Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Alle im Gutachten vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Zu II. Vertrauensschutz:

Der Bebauungsplan von 2001 ist über 20 Jahre alt. Seit der Aufstellung hat sich nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswerte) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten, Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Die Beteiligungen im Rahmen der Änderungsverfahren bieten allen Betroffenen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Bürgern, die Gelegenheit sich zu beteiligen. Die Stadt Landshut nimmt ihre Aufgabe der Abwägung aller eingehenden Stellungnahmen ernst und geht auf alle Bedenken so gut wie möglich ein. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen veranstaltete die Stadt Landshut einen Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 um Fragen und Bedenken persönlich beantworten zu können.

Zu III. Berücksichtigung vorliegender behördlicher Stellungnahmen:

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu bewertet und weiter untersucht wurden.

Die Sichtung und Bewertung des vorhandenen Baumbestands zur Abklärung einer evtl. möglichen Erhaltung erfolgte dabei in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung bei mehreren Begehungen vor Ort, zudem wurden die Ergebnisse der zusätzlich veranlassten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Baumbestand mit in die weitere Abwägung und Überarbeitung mit einbezogen. Weiterhin wurden mit dem Tiefbauamt die Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs (und eine Überprüfung der bisherigen Tiefgaragenzufahrt) intensiv abgestimmt.

Zudem wurde, wie vom Amt für Umwelt-, Klima- und Naturschutz – Fachbereich Umweltschutz gefordert, ein neues Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm erstellt und die Empfehlungen beachtet. Der Empfehlung des Wasserwirtschaftsamtes Landshut, ein

hydrogeologisches Gutachten erstellen zu lassen wird im weiteren Verfahren noch gefolgt. Die Ergebnisse und Empfehlungen werden dann im Deckblatt Nr. 5 berücksichtigt. Die Verpflichtung Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung einrichten zu lassen, wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu IV. Städtebauliche Aspekte:

Auf Grundlage der oben dargestellten Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Bei dem Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 hatten alle Bürger die Möglichkeit sich zum Bebauungsplan zu äußern und Fragen an die Stadt zu richten. Die Investoren waren an diesem Termin ebenfalls anwesend und haben ihre Belange vorgetragen. Die Bürgerstellungnahmen waren in Verbindung mit den Stellungnahmen der Fachbehörden der Anlass zur Entwicklung der neuen Variante 5 und dienten als Grundlage für die erfolgten Planungsänderungen. Die abgestimmte Variante 5 und die darin zum Ausdruck gebrachte städtebauliche Konzeption wurde im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu V. Dimensionierung / Dichte / Geschossigkeit / Anwohnerschutz – Allgemeine Betrachtungen

Wie oben bereits erwähnt hat sich seit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 02-62/1a im Jahr 2001 nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswert) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Als Konsequenz zur hohen baulichen Dichte im Planungsgebiet und um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt auszugleichen, erlegt die Stadt den Planungsbegünstigten die vollständige Begrünung der Dachflächen und Tiefgaragenflächen auf. Die Dachflächen sind extensiv zu begrünen um in Kombination mit Photovoltaik-Paneeelen funktionieren zu können. Die Tiefgaragenflächen sind intensiv zu begrünen, so dass eine gute Durchgrünung mit privaten und halböffentlichen Gärten und Anlagen ermöglicht werden. Bewusst werden entsprechend hohe Substrataufbauhöhen von 60cm für niedrige Bepflanzung und 100cm für Baumpflanzungen 3. Ordnung festgesetzt. Diese konsequente Begrünung wirkt effektiv nicht nur der Überhitzung entgegen, sondern schafft Retentionsraum für Niederschlagswasser und schafft ein angenehmeres Kleinklima. Baumpflanzungen 1. Ordnung sind entlang der Straßenzüge Klötzlmüllerstraße und Obere Liebenau sowie südlich der Tiefgarage festgesetzt und mindern Starkwinde ab.

Mit dem Wegfall der Planungen zur „Inneren Anbindung West“ hat sich Planungssituation im Geltungsbereich in der Tat geändert. Ein für die geänderte Situation beauftragtes Schallgutachten kommt aber zu dem Ergebnis, dass weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen werden. Die städtebauliche Stellung

des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin verbessert die Situation bezüglich Lärmimmission für die südlich dahinterliegenden Gebäude.

Die Abstandsflächenregelung der geänderten und zum 01.02.2021 in Kraft getretenen Bayerischen Bauordnung (Art. 6 BayBO) sieht eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H (mind. 3 m) vor. Das bedeutet die Abstandsflächen müssen 40% der Gebäudehöhe betragen, mindestens jedoch 3m. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Baugrenzen und Bauhöhen halten die Abstandsflächen gemäß BayBO zu den bebauten Nachbargrundstücken ein. Lediglich nach Osten reichen die Abstandflächen der Punkthäuser teilweise und geringfügig in die geplanten öffentlichen Straßenflächen hinein. Abstandsflächen dürfen öffentliche Straßenflächen bis zu deren Mitte überdecken. Zudem stuft sich die Bauhöhe nach Osten und Süden hin ab. Die Belüftung sowie Belichtung und Besonnung wird im Hinblick auf die gegebenen Abstände nicht beeinträchtigt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die erforderlichen Normwerte der DIN 5034-1 Ziffer 4 (Tageslicht in Innenräumen) für eine ausreichende Besonnung mehr als eingehalten werden können.

Zu VI. Dimensionierung/Dichte/Geschossigkeit/Anwohnerschutz – Härtefälle:

Es wird darauf hingewiesen, dass der Einfluss der Änderung des vorliegenden Bebauungsplanes durch Deckblatt Nr. 5 auf den Verkehrswert der betroffenen Grundstücke für sich genommen kein abwägungserhebliches Kriterium ist. Es kommt auf die zu erwartenden tatsächlichen Beeinträchtigungen an, wie z.B. die Bebaubarkeit in einem dem bisherigen Bestand entsprechenden Rahmen (BVerwG, Beschluss vom 09.02.1995, NVwZ 1995, 895). Die verfassungsmäßige Eigentumsgarantie umfasst nicht den Schutz des Grundstückseigentümers dagegen, dass durch die Bauplanung die Nutzbarkeit anderer Grundstücke geändert wird. Durch die Änderung der Gebietskategorie von Mischgebiet in Allgemeines Wohngebiet ist keine Verschlechterung zu erwarten.

Zu VI.1 Verschattung

Die geplante Bebauung wurde überarbeitet und reduziert. Unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen ist davon auszugehen, dass unter den Gesichtspunkten - Vermeidung von Licht-, Luft- und Sonnenentzug, sowie Wahrung eines ausreichenden Sozialabstandes - nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen wird (vgl. BVerwG, Beschluss vom 6. Dezember 1998).

Zu VI.2 Allgemeine Lichtverhältnisse, Ausblick, „erdrückende“ Situation

Zu den Themen Allgemeine Lichtverhältnisse und „erdrückende“ Situation wird auf die Ausführungen unter den Punkten IV, V und VI.1 verwiesen.

Für die Beibehaltung von Ausblicken, die beim Erwerb einer Immobilie gegeben waren besteht kein Anspruch. Das Interesse der Eigentümer von Wohngrundstücken, die Aussicht in eine bisher unbebaute Landschaft nicht durch die Errichtung von Gebäuden in etwa 300 m Entfernung beeinträchtigt zu bekommen, muss nur als schützenswerter privater Belang in die Abwägung § 1 Abs. 6 BauGB eingestellt werden, wenn dieser als außergewöhnlich einzustufen ist (z.B. Blickbeziehungen zu einem Denkmal). Hiervon kann im vorliegenden Fall nicht ausgegangen werden.

Zu VI.3 Einblicke:

Das Konzept für die geplante Bebauung wurde überarbeitet und reduziert. Dadurch war auch eine Reduzierung der Maße der Tiefgarage möglich. Hierdurch ergibt sich eine nicht unterbaute Fläche im Süden des Geltungsbereichs, der nun für Ersatzpflanzungen von Großbäumen und Sträuchern verwendet wird. Diese Baumpflanzungen wiederum integrieren die neue Bebauung in die bestehende Siedlung und verschaffen einen natürlichen Sichtschutz zu den niedrigeren Atriumhäusern im Süden in den Schwaigen. Auch hier gilt wie unter VI 1. erläutert, dass unter Einhaltung der erforderlichen Abstandflächen ein ausreichender Sozialabstand gewahrt bleibt.

Zu VII. Schallschutz

Zum Bebauungsplanentwurf basierend auf der Variante 5 des städtebaulichen Konzeptes wurde ein Schallgutachten mit besonderem Augenmerk auf die Klötzlmüllerstraße und dem von der Planung hervorgerufenen Verkehrslärm beauftragt. Gemäß diesem Gutachten werden weiterhin Lärmschutzmaßnahmen zur Klötzlmüllerstraße als notwendig angesehen. Die städtebauliche Stellung des Gebäuderiegels zur Hauptstraße hin beruhigt die Situation für die südlich dahinterliegenden Gebäude. Für den Gebäuderiegel selbst sind Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Alle im Gutachten vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Zu VIII. Umwelt-/Klimaaspekte, Grundwasserschutz

wie unter Punkt III „Berücksichtigung vorliegender behördlicher Stellungnahmen“ dargelegt wurden die Stellungnahmen der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern berücksichtigt. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies ist u.a. eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des vorhandenen Baumbestandes. Bei mehreren Begehungen wurde in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung der Erhalt des bestehenden Walnussbaumes beschlossen. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar. Um den Anforderungen von Klima- und Naturschutz gerecht zu werden, wurde die Tiefgarage im Süden zurückgenommen um Versickerungsflächen und Flächen für Ersatzpflanzungen zu schaffen. So können auch Bäume erster Ordnung im Geltungsbebereich gepflanzt werden. Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gewonnenen Erkenntnisse werden berücksichtigt. Der Entwurf sieht vor, dass die geplanten Gebäude um 1m zum umliegenden Gelände erhöht werden und dadurch mit der Tiefgarage weniger tief in den Grundwasserkörper eintauchen. Die Wasserwirtschaftsämter raten aufgrund der zunehmenden Starkregen inzwischen grundsätzlich zu Erhöhungen der Erdgeschosse gegenüber dem Gelände. Darüber hinaus ist es ein Wunsch vieler Bürgerstellungnahmen, dass der Eingriff ins Grundwasser so gering wie möglich ausfällt. Diesem Wunsch wird auf so entsprochen. Zudem wird im weiteren Verfahrensverlauf ein Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen auf die Grundwassersituation beauftragt. Die aus den Gutachten resultierenden Maßnahmen werden dann in die Bebauungsplanung übernommen. Vor und während der Bauphase werden Grundwassermessstellen im Zu- und Abstrom zur Beweissicherung installiert. Diese Verpflichtung wird durch einen städtebaulichen Vertrag abgesichert.

Zu IX. Stellplätze und Tiefgarage:

Die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept mit weniger Wohneinheiten erfordert einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr. Die benötigten privaten Stellplätze werden anhand des Stellplatzschlüssels der Stadt Landshut berechnet und müssen vom Bauherrn entsprechend nachgewiesen werden. Im Rahmen des Bebauungsplans kann dies nur überschlägig geschehen, da für eine genaue Berechnung die Gebäudeplanung noch nicht detailliert genug vorliegt. Im Rahmen des nachfolgenden Bauantrags muss der Bauherr die entsprechend der Stellplatzsatzung ermittelten erforderlichen Stellplätze nachweisen.

Zu X. Verkehrssituation:

Zum Thema Verkehrsaufkommen und Stellplätze basiert das Planungskonzept auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 und der intensiven Betrachtung und Abstimmung der Erschließungs- und Parkierungsaspekte mit den Belangen des Tiefbauamts der Stadt Landshut. Dabei ergaben sich durch die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept weniger Wohneinheiten und dadurch auch einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr, weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun

aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau.

Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.

Zu XI. Fehlende Bestimmtheit des vorliegenden Entwurfs und XII. Antrag:

Das in der Zeit vom 22.04.2020 bis einschl. 22.05.2020 ausgelegene Planungskonzept war ausreichend, um gem. § 13a Abs. 3 BauGB die Öffentlichkeit über die Ziele und Zwecke der Planung zu unterrichten. Wie unter IV. bereits dargestellt wurde die Planung im Anschluss an diese Unterrichtung überarbeitet, die vom Bausenat am 24.09.2021 beschlossene Variante 5 war dann Grundlage für die Erstellung des Bebauungsplanentwurfes, der dem Bausenat zur Billigung vorgelegt wurde. Dieser Bebauungsplanentwurf genügt den Anforderungen an einen qualifizierten Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 1 BauGB und stellt das Ergebnis der gem. § 1 Abs. 7 durchgeführten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange dar. Der Forderung aus der Stellungnahme nach ausreichender Bestimmtheit ist somit genüge getan. Nach erfolgter Billigung des Entwurfes durch den Bausenat wird die Öffentlichkeit gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB beteiligt und der Entwurf mit der Begründung öffentlich ausgelegt. Mit den oben beschriebenen Erläuterungen sind die genannten Bedenken gemäß den Maßgaben des § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen und die neue bauliche Konzeption begründet.


mit E-Mail vom 22.05.2020

Als durch den oben genannten Bebauungsplan direkt betroffene Anwohnerin beantrage ich, die aktuellen Planungen nochmals zu überdenken und auf einen Umfang, welcher den Charakter sowie die Gegebenheiten des Umfeldes berücksichtigt, zu reduzieren. Eine Orientierung hinsichtlich Geschossigkeit und Dichte am Bebauungsplan von 2001 wäre wünschenswert. Insbesondere folgende Punkte sind aus meiner Sicht dabei besonders relevant:

Städtebauliche Aspekte

Bei allem Verständnis für benötigten Wohnraum erscheint mir der geplante Baukörper an dieser Stelle städtebaulich unpassend. Er stellt einen Fremdkörper in der Umgebungsbebauung dar, wirkt in seiner Größe wuchtig und bedrohlich. Ein weiterer Riegel dieser Größe verändert den Charakter eines ganzen Viertels und passt nicht mehr zur geänderten Planungssituation durch den Wegfall der Planungen zur Inneren Anbindung West.

Behördliche Stellungnahmen zu Klimaschutz/Naturschutz

Die behördlichen Stellungnahmen zum Klimaschutz/Naturschutz sprechen sich eindeutig gegen die Planungen aus. Es ist schwer nachvollziehbar, dass Stellungnahmen von Fachleuten offensichtlich keine Bedeutung zugemessen wird.

Dimension der geplanten Bebauung

Die Dimension des geplanten Gebäudes und der durchgängigen Dichte des langen Baukörpers (zumal ohne Strukturierung und Durchbrechung) führt zu einer bedrückenden,

beklemmenden Wirkung. Die Verletzung der Abstandsflächen hat massive Auswirkungen auf die benachbarte Immobilie. Bereits jetzt sind die Straßenverhältnisse in der Oberen Liebenau beengt. Bei der geplanten Reduzierung der Abstandsflächen ist von einer weiteren Verschärfung dieser Situation auszugehen.

Stellplätze und Tiefgarage

Die Parksituation in der gesamten Umgebung schon heute beengt. Die Anzahl der geplanten Tiefgaragenstellplätze und oberirdischen Stellplätze ist angesichts der geplanten Wohneinheiten unrealistisch. Eine weitere Verschärfung der Parksituation und ein daraus resultierender Parkplatzsuchverkehr geht zulasten der Anlieger der umliegenden Wohngebiete.

Verkehrssituation

Angesichts des bereits existierenden hohen Verkehrsaufkommens in der Klötzlmüllerstraße stellt die geplante Tiefgaragenausfahrt in Richtung Klötzlmüllerstraße eine Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer dar. Insbesondere zu Stoßzeiten sind lange Rückstaus zu befürchten.

Ich hoffe auf eine wohlwollende, konkurrierende Interessen abwägende und weitsichtige Entscheidung.

Beschluss: 11 : 0

Von der Äußerung wird Kenntnis genommen.

Zu Orientierung am rechtgültigen Bebauungsplan aus dem Jahr 2001:

Der Bebauungsplan von 2001 ist über 20 Jahre alt. Seit der Aufstellung hat sich nicht nur die Planungssituation innerhalb des Geltungsbereichs durch Wegfall der Anbindung West entlang der Oberen Liebenau verändert, sondern auch die rechtlichen Anforderungen der bayerischen Staatsverwaltung sowie die städtebaulichen Anforderungen an urbane Siedlungsstrukturen. Demnach ist Flächensparen und die Innenentwicklung voranzutreiben um Außenentwicklungen einschränken zu können. Dies wird durch Nachverdichtung siedlungsinterner Flächen erreicht. Dem entsprechend wurde das Abstandsflächenrecht angepasst und die Höchstgrenzen für GFZ und GRZ von einer gesetzlichen Vorgabe zu einer Richtlinie (Orientierungswerte) abgeschwächt. Den Städten und Gemeinden ist stets vorbehalten, Bebauungspläne entsprechend der Anforderungen anzupassen. Maßgeblich sind hierfür die Regelungen des § 1 Abs. 3 BauGB, der aussagt, dass Bauleitpläne aufzustellen bzw. in Anwendung des Abs. 8 zu ändern sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die hier geplante Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung innerörtlicher Flächenressourcen zur Schaffung von Wohnraum entspricht den vorrangigen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Planungswillen der Stadt Landshut.

Die Beteiligungen im Rahmen der Änderungsverfahren bieten allen Betroffenen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Bürgern, die Gelegenheit sich zu beteiligen. Die Stadt Landshut nimmt ihre Aufgabe der Abwägung aller eingehenden Stellungnahmen ernst und geht auf alle Bedenken so gut wie möglich ein. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen veranstaltete die Stadt Landshut einen Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 um Fragen und Bedenken persönlich beantworten zu können.

Zu Städtebauliche Aspekte:

Auf Grundlage der oben dargestellten Abstimmungen wurde eine neue Konzeptvariante 5 entwickelt und vorabgestimmt, die hinsichtlich aller o.g. kritischen Aspekte eine deutliche Verbesserung der Planung hinsichtlich einer reduzierten baulichen Dichte, der Gliederung und Unterbrechung der Baukörper und langer Fluchten und dem Anteil der unterbauten Flächen darstellt.

Bei dem Online-Bürgerinformationstermin am 05.07.2021 hatten alle Bürger die Möglichkeit sich zum Bebauungsplan zu äußern und Fragen an die Stadt zu richten. Die Investoren waren an diesem Termin ebenfalls anwesend und haben ihre Belange vorgetragen. Die Bürgerstellungnahmen sind in Verbindung mit den Stellungnahmen der Fachbehörden der Anlass zu Entwicklung der neuen Variante 5 und dienen als Grundlage für die erfolgten Planungsänderungen. Die abgestimmte Variante 5 und die darin zum Ausdruck gebrachte städtebauliche Konzeption wurde im Bausenat in der Sitzung vom 24.09.2021 behandelt und mehrheitlich befürwortet, so dass diese nun die Grundlage für den Bebauungsplan bildet.

Zu Behördliche Stellungnahmen zu Klimaschutz/Naturschutz:

Die vorgetragenen Bedenken der Fachstellen Naturschutz und Umweltschutz (zu klimatischen Aspekten und zum Artenschutz) und auch die Einwendungen von Bürgern führten dazu, dass das bisherige Planungskonzept hinsichtlich der wesentlichen Kritikpunkte bauliche Dichte, der Anordnung der unterbauten Flächen, der evtl. Integration bestehender Bäume und der Aspekte der Erschließung und des ruhenden Verkehrs für die Planung eingehend neu zu bewerten und weiter zu untersuchen war. Es wurden zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für das Planungsgebiet erstellt. Dies ist u.a. eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zu potenziell vorkommenden geschützten Arten und Betrachtung des vorhandenen Baumbestandes. Bei mehreren Begehungen wurde in enger Abstimmung mit dem FB Naturschutz und der Bauverwaltung der Erhalt des bestehenden Walnussbaumes beschlossen. Die Erhaltung der bestehenden Walnuss im Westen und die nun deutliche Zäsur zwischen den beiden westlichen Baukörpern stellt eine deutliche Verbesserung der Durchlüftung dar. Um den Anforderungen von Klima- und Naturschutz gerecht zu werden, wurde die Tiefgarage im Süden zurückgenommen um Versickerungsflächen und Flächen für Ersatzpflanzungen zu schaffen. So können auch Bäume erster Ordnung im Geltungsbereich gepflanzt werden. Die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) gewonnenen Erkenntnisse werden berücksichtigt.

Zu Dimension der geplanten Bebauung:

Wie bereits unter den städtebaulichen Aspekten dargelegt wurde die Bebauung neu konzipiert, die bauliche Dichte deutlich reduziert und insbesondere eine Unterbrechung des langen Baukörpers entlang der Oberen Liebenau geschaffen. Die Staffelung der Gebäudehöhen entschärft zudem die Wirkung einer Gebäudeschlucht. Nach Osten hin teilt sich die Bebauung weiterhin in drei niedrigere Gebäude, ebenfalls mit Staffelgeschossen, auf, und ist damit mit der bisherigen Planung des rechtsgültigen Bebauungsplans vergleichbar. Insgesamt wird damit eine verträgliche Höhe und Staffelung der Baukörper erreicht.

Zu Stellplätze und Tiefgaragen:

Die Reduzierung der Baudichte im neuen Konzept und damit einhergehend weniger Wohneinheiten hat einen geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr zur Folge. Weiterhin wurde das Ausmaß der Tiefgarage auf die neuen Anforderungen hin abgestimmt.

Zu Verkehrssituation:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 wurde das Klötzlmüllerviertel in seiner Gesamtheit betrachtet und die künftige Siedlungsentwicklung im Gebiet berücksichtigt. Die verkehrsplanerischen Empfehlungen werden in aktuellen und künftigen Planungen beachtet. Die Erschließungssituation für die Tiefgarage wurde nun aufgeteilt, um die verkehrliche Erschließung und Knotenanbindung zu optimieren: TG-Zufahrt im Norden von der Klötzlmüllerstraße, TG-Ausfahrt im Westen in die Obere Liebenau. Um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten wird der Gehweg von den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage soweit abgerückt, dass ausfahrende Fahrzeuge oberhalb der Rampe anhalten können um sicherzustellen, dass keine Fußgänger oder Radfahrer kreuzen. Darüber hinaus bestehen Planungen für einen Radweg entlang der

Klötzlmüllerstraße, vom Planungsgebiet stadteinwärts. Die Anordnung der KFZ-Stellplätze entlang der Klötzlmüllerstraße wurde in Abstimmung mit dem Tiefbauamt getroffen und stellt sicher, dass diese einer künftigen Radwegeverbindung nicht entgegenstehen.