
Stadt Landau in der Pfalz

23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ (Parallelverfahren zum
Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“)

und

Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)
i. V. m. § 3 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG)

Synopse vom Februar 2021
zur
Entwurfssfassung vom November 2020

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
1.	<p>Anwohner/ Anwohnerin Jahnstraße Stellungnahme vom 16.02.2021 zum Bebauungsplan C 39 (Prießnitzweg), Beteiligung der Öffentlichkeit (§3 Abs. 2 BauGB)</p> <p>wir nehmen Bezug auf die erneute Offenlegung des Bebauungsplanes C 39 (Prießnitzweg), dessen inhaltliche Ausführungen uns gelinde ausgedrückt erstaunt. Die vorgenommenen Planungsanpassungen und Erläuterungen nach der ersten Offenlage des Bebauungsplanes C39 führen zu keinem akzeptablen und umsetzbaren Ergebnis. Dazu im Einzelnen:</p> <p>1. Die Ausführungen der Verwaltung (Synopsis, Seite 11), hinsichtlich des erhöhten Regen- und Schmutzwasseranfalls bei der geplanten Errichtung neuer Wohneinheiten, beinhalten keine zuverlässigen Angaben. In der Stellungnahme wird lediglich beschrieben, wie die Entwässerung der Schmutz-, Regen- und Oberflächenwässer bei den geplanten Neubauten erfolgen soll(!), nicht aber, ob die Bestandsbauten in der Jahnstraße gegen Überflutung abgesichert sind. In der Vergangenheit liefen die Straßenabläufe bei Starkregen schon mehrfach über. Die Gefahr der Überschwemmung unserer Garagen ist nicht mehr ausgeschlossen, wenn weitere, insbesondere MFH im WA 2, errichtet werden würden. Im Übrigen schützen Rückstauklappen innerhalb von Gebäuden, wie die Verwaltung auf Seite 11 der Synopsis ausführt, nicht gegen überlaufende Gullys im Straßenbereich. Ein fundierter rechnerischer Nachweis über die Aufnahme der zusätzlich anfallenden Regen-/Oberflächenwässer in die vorhandene Kanalisation infolge weiterer Flächenversiegelungen liegt wohl nicht vor. Damit wird deutlich, dass die vorhandene Bebauung, insbesondere in der Jahnstraße und damit unser Anwesen betreffend, vor Überflutungen infolge Austritt von Regen- / Oberflächenwasser aus den Straßenabläufen nicht ausreichend geschützt ist. Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine gesicherte Erschließung somit nicht gegeben ist, die ausnahmslos bei der</p>	<p>Der für die Abwasserbeseitigung zuständige Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb (EWL) wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange an der Planung beteiligt. Laut EWL kann die Entwässerung des Schmutzwassers über die vorhandenen Schmutz- / Mischwasserkanäle erfolgen. Das anfallende Niederschlagswasser soll auf dem Grundstück soweit wie möglich gesammelt, als Brauchwasser verwendet oder auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden, sofern die Voraussetzungen für eine Versickerung gegeben sind. Sofern dies nicht möglich sein sollte, soll das Niederschlagswasser in den vorhandenen Regenwasserkanal, welcher in die Queich entwässert, gedrosselt eingeleitet werden. Die Niederschlagswasserentwässerung ist somit sichergestellt. Das Kanalnetz in der Jahnstraße wird für die Entwässerung der künftigen Bebauung somit nicht in Anspruch genommen. Von daher kann ausgeschlossen werden, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes zu Überflutungen der angrenzenden Bestandsbauten und Garagen in der Jahnstraße führt. Die Erschließung bezüglich Regenwasserbewirtschaftung ist damit gesichert. Ein fundierter rechnerischer Nachweis wird deshalb auch nicht erforderlich. Zudem sind Hausbesitzer dazu angehalten in eigener Verantwortung entsprechende Vorsorgemaß-</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Aufstellung von Bebauungsplänen von höchster Bedeutung ist. Ein exakter rechnerischer Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung ist zwingend notwendig und vorzulegen.</p> <p>2. Nach Durchsicht des Verkehrsgutachtens müssen wir feststellen, dass die Untersuchungen nicht die tatsächlichen Gegebenheiten der Verkehrs-/Parksituation über das gesamte Jahr hinweg darlegen und weitestgehend auf theoretischen Annahmen beruhen. Vor allem wurde die Jahnstraße, die u.a. unser Anwesen berührt, im Verkehrsgutachten nur marginal einbezogen, wenn überhaupt; auf Seite 6 des Verkehrsgutachtens wird verwiesen („...Ortsbesichtigung vom 13.01.2020...“).</p>	<p>nahmen (z.B. durch die Erhöhung von Zugängen auf ein Maß von mindestens 0,20 m über dem festgesetzten unteren Bezugspunkt der Straße, Rückschlagventile etc.) gegen Rückstau zu treffen.</p> <p>Es entspricht der gängigen Praxis und der ständigen Rechtsprechung, dass Gutachten auf Basis Annahmen und Prognosen angefertigt werden. Sachverständige Gutachter sind auf Grund ihrer besonderen Sachkunde, im Rahmen der Gutachtenerstellung in der Lage, plausible Unterstellung und Annahmen treffen zu können. Eine Erhebung der Verkehrs- und Parksituation über das ganze Jahr ist nicht erforderlich. Die Jahnstraße wurde nur marginal im Verkehrsgutachten berücksichtigt, da durch den zusätzlichen Verkehr keine Beeinträchtigungen bezüglich des Verkehrsflusses zu erwarten sind. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde dargelegt, dass die Stadt auf gesamtstädtischer Ebene das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV- sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Aus diesem Grund ist der im Gutachten beschriebene Entwicklungsfall 2 im Hinblick auf die Beurteilung des künftigen Verkehrsgeschehens maßgebend. Im Entwicklungsfall 2 wird mit einem Ausbau von 150 Parkständen für die Freizeitnutzungen gerechnet. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde die geplante Nutzung und die Umschlagzahl des Entwicklungsfalls 1 (2,5) angesetzt. Mit den geplanten Freizeitnutzungen geht somit eine Verkehrsstärke von 375 Kfz/d einher. Bei Beibehaltung</p>	-	An der Planung wird festgehalten.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>der Stellplatzanzahl von 170 Parkständen würde sich dieser Wert auf 425 Kfz/d erhöhen. Die mit der Wohnbebauung im Zusammenhang stehenden Fahrten sind hinzu zu rechnen.</p> <p>Für die geplante Bebauung im Planungsgebiet wurden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) abgeschätzt. Insgesamt sind im Entwicklungsgebiet 60 Wohneinheiten geplant. Mit einem mittleren Ansatz von 2 Einwohnern je Wohneinheit ergeben sich 120 Einwohner. Der MIV-Anteil wurde aus dem „Mobilitätssteckbrief für Landau in der Pfalz“ (Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, November 2019) abgeleitet. Hiernach entfallen auf den MIV in Landau rund 51% der Wege. Für die Untersuchung wurden 55% gewählt, wodurch sich ein ungünstiger Belastungsfall ergibt und die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen auf der sicheren Seite liegen und belastbar sind. Für die künftige Wohnbebauung wurde so eine Verkehrsstärke von insgesamt 269 Kfz/ d ermittelt.</p> <p>Weitere Ausführungen hierzu sind dem Verkehrsgutachten zu entnehmen.</p> <p>Die mit der Entwicklung des Areals zu erwartende Verkehrsstärke (Freizeitnutzung + hinzukommende Wohnbebauung) beläuft sich im angenommenen Entwicklungsfall 2 auf ca. 644 Kfz/ d und würde bei Beibehaltung der Parkplatzzahl immer noch unter 700 Kfz/d bleiben.</p> <p>Setzt man für die bestehenden Wohngebäude entlang der Jahnstraße/ Kanalweg (ca. 70 WE) die gleichen Parameter zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an, die im Zuge des Gutachtens für die Ermittlung der Neubebauung angesetzt</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Im Übrigen weisen wir daraufhin, dass die Ausführungen in der Begründung zur Entwurfsfassung, Stand 24.11.2020 (Seite 22) nicht vollumfänglich korrekt wiedergegeben wurden (Zitat: „<i>Im Zuge der frühzeitigen wurde vermehrt darauf hingewiesen, dass mit dem Planvorhaben zusätzliche <u>Pendler-</u> und <u>Besuchsverkehre</u> entstehen, die...“).</i></p> <p>Der aktuelle <u>Pendler</u>verkehr (Berufs- /Innenstadtpendler) wird bleiben, allerdings der <u>Besuchs</u>verkehr aus/zu den MFH im WA 2 würde bei einer Realisierung zusätzlich hinzukommen. Der Untersuchungszeitraum des Verkehrsgutachtens bezieht sich anscheinend ausschließlich auf den Januar 2020. Von einem belastbaren und objektiven Verkehrsgutachten kann somit nicht die Rede sein.</p>	<p>wurden, lassen sich ca. 315 Fahrten für die Bestandsbebauung ermitteln. Insgesamt beläuft sich die Verkehrsstärke der Jahnstraße damit auf rund 1.000 Kfz pro Tag (Freizeitnutzungen + hinzukommende Wohnbebauung + bestehende Wohnbebauung).</p> <p>Gemäß RAST 06 ist eine Anliegerstraße / Wohnstraße wie die Jahnstraße für eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/pro Stunde ausgelegt. Selbst unter Hinzunahme des Verkehrs, der durch die bestehende Bebauung entlang der Jahnstraße ausgelöst wird, wird die Belastungsgrenze bei Weitem nicht erreicht.</p> <p>Die Ausführungen in der Begründung werden redaktionell angepasst.</p> <p>Die bestehenden Verkehrsbelastungen an der zu untersuchenden Einmündung Westbahnstraße/ An 44 wurden am Dienstag, den 14.01.2020 außerhalb der Schulferien erhoben. Von den rund 180 bestehenden Stellplätzen im Bereich des Untersuchungsgebietes waren 80% während der Erhebung belegt. Aufgrund der Tatsache, dass es – wie vom Einwender dargelegt – stärker frequentierte Monate (Hauptbesuchszeiten des Freibandes in den Sommermonaten) gibt, wurde mit einer vollständigen Auslastung dieser Stellplätze gerechnet. Um für diesen Zustand mit realistischen Belastungszahlen zu rechnen, wurden die normalerweise zu erwartenden Verkehrsmengen ermittelt. Für die freien Parkstände wurde dabei eine Umschlagzahl von 2,5 Fahrzeugen pro Tag angesetzt. Für die</p>		<p>+ Die Ausführungen in der Begründung zur Entwurfsfassung werden redaktionell angepasst.</p> <p>- Von weiteren Untersuchungen und einer Planänderung wird abgesehen.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Die Ausführungen im Gutachten, dass durch den Bahnhof Landau - West das Untersuchungsgebiet -gut angefahren werden könne, würden lediglich die Berufs-/Innenstadtpendler betreffen, aber nur in der Theorie. Die Innenstadt-/Berufspendler kommen <u>nicht</u> mit den Öffentlichen (Zug), ansonsten wären nämlich die Parklätze in der Jahnstraße und im Untersuchungsgebiet (z.B. im Bereich der ehem. Rundsporthalle) weitestgehend unbelegt. Daran wird sich in Zukunft auch nichts ändern, auch nicht im Rahmen einer theoretischen Mobilitätswende. Der Großteil der Sportler (Leichtathleten, Fußballer etc.) und Freibadbesucher kommen überwiegend mit dem Auto. So sind unsere Wahrnehmungen aus den vergangenen Jahrzehnten. Auch wenn gebührenpflichtiges Parken eingeführt werden würde (wie es auch schon mal war), werden die Innenstadt-/Berufspendler im Untersuchungsgebiet <u>und</u> in der Jahnstraße weiterhin parken. Insgesamt fassen sich die Pendler nicht „vertreiben“, im schlimmsten Falle würden sie ihren Arbeitsplatz wechseln. Dies dürfte nicht im Sinne der Stadt Landau sein. Das Thema Bahnhof „West-Bahnhof“ kann demnach nur als Beiwerk im Gutachten bewertet werden, ohne nennenswertem Beitrag zum faktischen Park-/Verkehrsgeschehen, auch in</p>	<p>bereits belegten Parkstände ergibt sich dann eine höhere Nutzungsintensität. Hier wurde ein zusätzlicher Umschlag von einem Fahrzeug je Parkstand und Tag angesetzt. Dieser ermittelte Verkehr wurde unter Berücksichtigung der Tagesganglinien für die Spitzenstunden auf das angrenzende Straßennetz umgelegt. Der Großteil des zu erwartenden Neuverkehrs wurde dabei über den untersuchten Knotenpunkt Westbahnstraße/ An 44 geführt (vgl. Verkehrsgutachten S. 11). Die Aufteilung an dieser Einmündung erfolgte dann entsprechend der erhobenen Verteilungen. Insofern wurden die stärker frequentierten Monate im Verkehrsgutachten berücksichtigt, so dass das Gutachten trotz des Erhebungszeitraumes belastbar ist.</p> <p>Die Ausführungen zum Pendler- und Besuchsverkehr werden zur Kenntnis genommen und wie folgt abgewogen: Der bauordnungsrechtliche Bedarf an Stellplätzen für die Freizeitnutzungen wird mit der Planung künftig abgedeckt. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf sowie in der Abwägung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung umfänglich dargelegt: Es besteht insgesamt ein Bedarf an 181 Stellplätzen. Davon entfallen 40 Stellplätze auf die neu errichtete Dreifeldsporthalle, 26 Stellplätze auf den Jahnplatz, 57 Stellplätze auf das Freibad und 58 Stellplätze auf das Südpfalzstadion. Ein Teil des Bedarfes wird durch die vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhstraße / Eichbornstraße gedeckt (insgesamt 70 Stellplätze). Der übrige Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet durch ca. 88 Stellplätze entlang des Prießnitzweges und der im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzfläche westlich der Sporthalle gedeckt. Wie viele Stellplätze innerhalb dieser festgesetzten Stellplatzfläche letztlich geschaffen werden, hängt davon ab, ob lediglich eine ebenerdige Stellplatzanlage (ca. 55 Stellplätze), ein kleines Parkdeck (ca. 100 Stellplätze) oder ein großes Parkdeck (ca. 125 Stellplätze) realisiert wird. Insgesamt</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teilländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Zukunft nicht. Abgesehen davon, finden im Januar bekanntlich sportliche Aktivitäten im Freien, besonders im Stadion oder auf dem Kunstrasenplatz, <u>kaum</u> statt. Die Öffnung des Freibades erfolgt in der Regel im Mai eines Jahres und die Hauptbesuchszeiten liegen in den heißen Sommermonaten (Juni—August). Die Aktivitäten im Stadion und auf dem Kunstrasenplatz beginnen verstärkt ab März und dauern i.d.R bis Oktober eines Jahres. Diese stark frequentierten Monate blieben im Verkehrsgutachten völlig unberücksichtigt (oder nur theoretisch betrachtet) und decken den ermittelten Stellplatzbedarf (181) nicht. Addiert man nämlich die für Sporthalle (40), Sportplatz (26), Freibad (57) und Stadion (58) vorgesehenen (ermittelten) Stellplätze, insgesamt also 181 zu den bereits durch die von Pendlern belegten Parkplätze von ca. 150 Stück (= 80% von 188 verfügbaren), <u>ohne</u> Jahnstraße, hinzu, so sind in der Summe mehr als 330 Parkplätze erforderlich. Ungeachtet dessen, käme noch zusätzlicher Stellplatzbedarf für Besucherverkehr der geplanten MFH im WA 2 hinzu. Im Übrigen wird der Autoverkehr in den nächsten 10 Jahren nicht abnehmen, sondern zunehmen, vor allem im Zuge der Anschaffung von Zweit- und Drittfahrzeugen. Dies würde sich insbesondere auf die MFH im WA 2 auswirken und weiteren Stellplatzbedarf erfordern, der sich auf die Jahnstraße auswirken wird (und nicht nur dort!). In Gesamtbetrachtung der Verkehrs-/Parksituation braucht es kein (zudem über Steuern finanziertes kostspieliges) Verkehrsgutachten. Eine regelmäßige Inaugenscheinnahme über das Jahr hinweg würde genügen, um festzustellen, dass die Parkmöglichkeiten schon jetzt an der Grenze angelangt sind. Wenn schon im Januar 80% der Parkplätze durch Berufs-Innenstadtpendler belegt sind, kann der erforderliche Bedarf für Freizeit und Sport durch ein zusätzliches Parkhaus/Parkdeck niemals abgedeckt werden. Im Übrigen wurde keineswegs der Bouleverein im Bereich des Turnerheims (Spitalmühlweg) berücksichtigt, der sich sehr wohl auf das Untersuchungsgebiet auswirkt. Die Parkplätze parallel</p>	<p>werden innerhalb des Plangebietes somit zwischen 145 und 215 Stellplätzen hergestellt. Der im Gutachten ermittelte Bedarf an 181 Stellplätze für alle Sport- und Freizeitnutzungen im und um das Plangebiet wird unter Einbezug der vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhlstraße/ Eichbornstraße bereits mit der ebenerdigen Stellplatzanlage abgedeckt bzw. sogar überschritten. Die durch die Vorhaben privat ausgelösten Stellplatzbedarfe werden auf den privaten Baugrundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen (Tiefgaragen, ebenerdige Stellplätze auf den Privatgrundstücken). Dadurch kommt es durch die Neuplanung zu keiner Verschärfung der aktuellen Stellplatzsituation. Der bauordnungsrechtliche Bedarf schließt dabei auch die Besucher der Sportveranstaltungen mit ein. Dabei richtet sich der Bedarf nach der Ausgestaltung der baulichen Anlage und nicht danach, welcher Liga ein Sportverein angehört. Es besteht grundsätzlich kein rechtliches Erfordernis, über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß, zusätzlich Stellplätze für Besucher der Innenstadt oder Pendler, exakt an dieser Stelle im Stadtgebiet bzw. auf öffentlichen Flächen im Plangebiet anzubieten. Die vom Einwender dargelegte Berechnung des Stellplatzbedarfes kann deshalb im Zuge der Planung keine Berücksichtigung finden. Ungeachtet dessen, werden über den bauordnungsrechtlich geforderten Bedarf hinaus, Stellplätze im Plangebiet angeboten (vgl. obige Ausführungen). Schon mit der kleinsten Varianten (Parkieranlage, siehe obige Ausführungen) werden mehr Stellplätze im Plangebiet angeboten, als das Verkehrsgutachten empfiehlt (123, vgl. S. 9 Verkehrsgutachten). Es ist darüber hinaus das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>zur Straße sind überwiegend gut durch die Boule-Spieler und Nutzer des Turnerheims belegt (wohl auch durch Pendler)..</p> <p>Im Gutachten nur am Rande erwähnt und damit nicht in einem Berechnungsmodell berücksichtigt, wurden Veranstaltungen im Fußballbereich (Ligaspiele). Derzeit lockt das Stadion zwar kaum Zuschauer an, da ein Großteil der umliegenden Landauer Fußballvereine ihre eigenen Plätze nutzen bzw. (noch) in unterklassigen Ligen spielen. In wenigen Jahren kann sich dies durch Aufstiege in höhere Klassen ändern und muss zwingend in eine Verkehrsberechnung einbezogen werden. Bei einem Andrang von gerade mal 100 bis 200 Zuschauern, was bei Ligaspielen an Samstagen/Sonntagen, sogar im unteren Klassenbereich, nicht ungewöhnlich ist, reicht der zur Verfügung stehende (oder in Aussicht gestellte) Parkraum erst recht nicht aus, auch nicht mit dem Neubau eines Parkhauses/Parkdecks. In der Annahme, dass in den stärker frequentierten Monaten die ermittelten Stellplätze für Sportplatz, Freibad und Stadion (insgesamt 181) mit 50% (= rd. 90 Parker) belegt sind, von Berufs-/Innenstadtpendlern an Samstagen 50% (= rd. 90 Parker) und rd. 150 Besuchern, davon 100 Parker, bei einem Fußballspiel (Ligaspiel) in Anspruch genommen werden, ergibt sich ein Bedarf von mindestens 280 Stellplätzen.</p> <p>Sollten 215 Parkplätze (siehe Begründung Entwurfsfassung, Seite 25) hergestellt werden, fehlt es an mindestens 65 PKW-Stellplätzen. Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen (z.B. An 44/Westbahnstraße) können diese Verkehrsströme (abfließender Verkehr) keineswegs aufnehmen.</p> <p>Es erweckt sich der Eindruck, dass sich weder die Stadtverwaltung noch der Verkehrsgutachter einen gesamten Überblick über die Verkehrssituation, und zwar regelmäßig über das gesamte Jahr hinweg, verschafft haben, besonders in den stärker frequentierten Monaten (März Oktober). Mit dem geplanten Bau der MFH im WA 2 würden nicht nur die Immissionen (durch Verkehr) sondern auch der Parkraumbedarf</p>	<p>zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Der Parkplatzsuchverkehr im und um das Plangebiet wird damit verringert, was sich auch positiv auf den Verkehrsfluss auswirkt. Von der Herstellung zusätzlicher Stellplätze auf öffentlicher Fläche im Plangebiet – in der vom Einwender rechnerisch dargelegten Zahl – für Besucher der Innenstadt und Pendler wird deshalb abgesehen. Zudem würde dies das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, konterkarieren. Um zu gewährleisten, dass Besucher der Innenstadt oder Berufspendler keine Stellplätze der Freizeitnutzungen in Anspruch nehmen, können zu einem späteren Zeitpunkt entsprechende Maßnahmen (bspw. gezielte Parkraumbewirtschaftung, Parkdauerbeschränkungen etc.) umgesetzt werden. Das Verkehrsaufkommen zu dem Bouleplatz fällt unter die allgemeine Verkehrsbelastung und ist nicht der Verkehrserzeugung im Zusammenhang mit den Stellplätzen im Plangebiet zuzuordnen. Der Bouleplatz liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>erheblich weiter zunehmen und zu Lasten der Anwohner in der Jahnstraße gehen.</p> <p>Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Verkehrsgutachten in dem jetzigen Planungsstadium nicht objektiv ist und damit in Frage zu stellen ist. Anders würde es aussehen, wenn eine Reduzierung der WE in den MFH sowie Verlagerung der MFH in den Bereich der Tennisplätze (Parkdeck) vorgenommen wird. Der insgesamt erforderliche Parkraum wäre dann ausreichend und die Verkehrsbelastung für uns als Anlieger in der Jahnstraße noch akzeptabel.</p>	<p>In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum benötigt. Die aktuelle Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage, auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Durch ein Absehen von der aktuellen Planung müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies entspräche nicht der gesetzlich vorgeschriebenen Prämisse der Innen- vor Außenentwicklung. Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Die Schaffung von Wohnbauflächen im Außenbereich würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als jene, die mit dem Bebauungsplan in Zusammenhang stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverke-</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Von weiteren Untersuchungen und einer Planänderung wird abgesehen.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teilländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>3. Bedauerlicherweise sehen wir nach Überarbeitung der Planung, insbesondere mit der Herabsetzung der Gebäude-/Traufhöhe, der MFH im WA 2 keine Berücksichtigung der stadtgestalterischen Aspekte zur umliegenden Bebauung. Die MFH im WA 2 zerstören die den Maßstab bildende umliegende Bebauung. Darauf haben wir in unserem Schreiben zum Bebauungsplan C39 Prießnitzweg (frühzeitige Öffentliche Beteiligung) vom 14.11.2019 bereits hingewiesen. Die Stellungnahme der Verwaltung (Synopsis, Seite 13), dass sich die MFH, insbesondere mit der Reduktion der Gebäude-/Traufhöhe, nun in die umliegende Bebauung einpassen sollen, ist weder mit überzeugenden Fakten unterlegt noch entspricht sie den gesetzlichen Vorgaben, im Besonderen die des BauGB. Mit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes ist zwingend die unmittelbar vorhandene Bebauung mit einzubeziehen.</p>	<p>ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar und in keiner Weise mit dem Erhalt einzelner Bestandsbäume zu rechtfertigen. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand verbunden. Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung getragen werden. Es ist deshalb geboten von einer weiteren Reduzierung der Wohneinheiten abzusehen. Eine Reduzierung der Wohneinheiten wird nicht erforderlich, um dem bestehenden Stellplatzbedarf gerecht zu werden. Es wird auf die obigen Ausführungen entsprechend verwiesen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich. (zur Verlagerung der MFH siehe nachfolgende Ausführungen zu 3.)</p> <p>Die Dimensionierung der Gebäude wurde zunächst bewusst aufgrund des in Landau herrschenden Wohnraummangels gewählt. Um zu gewährleisten, dass sich die künftige Bebauung besser in die Umgebung – die von 2-geschossigen Einzelgebäuden gezeichnet ist – einfügt, wurde im Bereich des WA2 (südliche Wohnbaufläche) die Traufhöhe auf 7 m und die Gebäudehöhe auf 10 m herabgesetzt. Da der Höhenbezugspunkt für die künftigen Gebäude ca. 2 m tiefer gegenüber der Jahnstraße liegt, kann eine die Umgebung beeinträchtigende und sich nicht einfügende Höhenentwicklung ausgeschlossen werden. Die Festsetzungen einer max. GRZ von 0,4 im Zusammenhang mit der Festsetzung von Einzelhäusern ermöglicht eine adäquate Fortführung der sich im Bestand darstellenden aufgelockerten und durchgrünten Bauweise. Der Anregung, dass die künftige Bebauung die bestehende Bebauung nicht berücksichtigt, kann deshalb</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Von einer Planänderung wird abgesehen.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>nicht gefolgt werden. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für die künftige Bebauung geschaffen. Die in § 17 BauGB festgeschriebenen Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung im Bereich des WA werden eingehalten. Dass die festgesetzten städtebaulichen Parameter nicht mit den gesetzlichen Vorgaben einhergehen wird nicht erkennbar. Im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplanes ist ein Vorhaben zulässig, wenn es den Festsetzungen des Bebauungsplanes entspricht. Das Einfügegebot nach § 34 BauGB ist bei Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes nicht anzuwenden und die Dachform ist auch kein Einfügekriterium nach § 34 BauGB.</p> <p>Die mit dem Bebauungsplan verfolgten übergeordneten Zielstellungen – dem vorherrschenden Wohnraumbedarf bzw. den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung, mit der Entwicklung einer innerstädtischen und stark anthropogen geprägten und bereits erschlossenen Fläche, gerecht zu werden und dabei ökologisches Bauen zu berücksichtigen – verlangen unter anderem die Festsetzung von Flachdächern mit Dachbegrünung. Die neue Dachform bringt gegenüber traditionelle Dachformen ökologische und wasserwirtschaftliche Vorteile. Aus fachlicher Sicht sind hier zu nennen: Biodiversität, Wasserspeicherung, verzögerter Wasserabfluss und Verbesserung des Mikroklimas. Aus fachlicher Sicht sind hier zu nennen: Biodiversität, Wasserspeicherung, verzögerter Wasserabfluss und Verbesserung des Mikroklimas.</p> <p>Unter Abwägung aller Interessen wird insofern entschieden, den stadtgestalterischen Belangen weniger Gewicht beizumessen und auf die Festsetzung von geneigten Dächern zu verzichten.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Sicherlich muss das städtebauliche Planungsziel, hinsichtlich der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum . aufgrund des herrschenden Wohnungsmangels, im Fokus stehen. Allerdings nicht um jeden Preis und zu Lasten der Anwohner in der Dahnstraße mit MFH im WA 2. Eine Kompensation lässt sich unzweifelhaft an einem alternativen Standort realisieren, an dem sich sämtliche städtebaulichen Aspekte und Planungsziele, vereinen lassen, aber wie gesagt nicht im WA 2. Ein MFH mit reduzierten Wohneinheiten wäre - wie bereits in unserem Vortrag vom 14.11.2019 beschrieben - ohne weiteres im Bereich der Tennisplätze (Parkdeck) realisierbar. Weshalb der Vorschlag, die MFH im Bereich der Tennisplätze zu platzieren, in der Stellungnahme der Verwaltung (Synopsis, Seite 81 / 82) mit den dadurch ergebenden Immissionen und gleichzeitigen Einbußen der Wohnqualität der zukünftigen Bewohner verworfen wird, ist äußerst grotesk. Gerade wird mit dieser Argumentation deutlich, dass bei einer Platzierung der MFH im WA 2 die Immissionen zu Lasten der Anwohner in der Jahnstraße verlegt werden. Genauso absurd ist die Angabe der Verwaltung (Synopsis, Seite 81), dass bei einer Platzierung im Bereich der Tennisplätze die MFH wie ein „abgesonderter Fremdkörper“ wirken sollen. Nachvollziehbar ist das nicht, sondern rein unsachlicher Natur. Wenn in unmittelbarer Nähe (Spitalmühlweg) bereits ein mehrstöckiges MFH . (altes Fabrikgebäude) vor einigen Jahren zu Wohnungen umgebaut wurde, passt ein weiteres MFH wohl diskussionslos in die Nähe der Tennisplätze bzw. des geplanten Parkdecks und wirkt dort <u>nicht</u> wie ein „abgesonderter Fremdkörper“. Im Ergebnis ist festzustellen, dass aus Immissions- und städtebaulichen Gründen ausschließlich Ein- / Zweifamilienhäuser — analog der vorhandenen Bebauung in der Jahnstraße — im WA 2 realisierbar sind.</p>	<p>Eine Platzierung der Mehrfamilienhäuser in dem Bereich für die Stellplatzanlage bzw. des Parkdecks wäre aufgrund der sich durch die unmittelbare Nähe des Sportplatzes, der Turnhalle und der Tennisplätze ergebenden Immissionen, wenn überhaupt, nur unter Einbußen der Wohnqualität der zukünftigen Bewohner möglich. Damit in diesem Bereich Wohnnutzung überhaupt möglich würde, müssten aller Voraussicht nach umfassend Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, sodass der Standort für die Realisierung von Wohnnutzung gleichzeitig in keinem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stünde. Die immissionsbezogenen Belastungen für die künftigen Anwohner, die daraus resultierende geringe Wohnqualität wie auch die wirtschaftlichen Konsequenzen die mit der Realisierung von Wohnnutzung an der bezeichneten Stelle einhergehen, erscheinen weitaus weniger hinnehmbar als die mit der aktuellen Planung einhergehenden verkehrlich bedingten Immissionsbelastungen an der Jahnstraße. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten würden die Mehrfamilienhäuser zudem im Bereich der Stellplatzanlage bzw. des Parkdecks abgesondert und wie ein Fremdkörper im Quartier wirken. Durch die Platzierung der Mehrfamilienhäuser an die Kreuzung Jahnstraße / Prießnitzweg wird ein Abschluss der Bebauung entlang der Jahnstraße zum Sportplatz hin geschaffen. Trotz dem Vorhandensein des vom Einwender angesprochenen Mehrfamilienhauses am Spitalmühlweg und der dort befindlichen umliegenden Bebauung, würde das zu errichtende Mehrfamilienhaus am vorgeschlagenen Standort im Bereich der Tennisplätze (westlich der Sporthalle) aus städtebaulicher Sicht wie ein Fremdkörper wirken, da beide Bereiche aufgrund ihrer Entfernung sowie der dazwischen liegenden Sportnutzungen (Tennisplätze) stadträumlich voneinander entkoppelt sind und kein stadtstruktureller oder städtebaulicher Zusammenhang besteht.</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Von einer Planänderung wird abgesehen.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Zur Abschätzung der Immissionen bzw. Lärmeinwirkungen auf die bestehende Bebauung durch das künftige Verkehrsaufkommen, wird im Folgenden eine überschlägige Prüfung vorgenommen:</p> <p>Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. In allgemeinen Wohngebieten gilt ein Grenzwert von maximal 59 dB (tags) und 49 dB (nachts).</p> <p>Um den künftigen Beurteilungspegel abschätzen zu können wird auf das „Diagramm zur Abschätzung des Beurteilungspegels von Straßenverkehr für verschiedene Abstände als Parameter“ nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) zurückgegriffen. Dem Diagramm kann der ungefähre Wert des Beurteilungspegels vom Verkehr auf einer Autobahn oder Straße als Funktion der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV (Kfz/ 24 Stunden) und des Abstandes des Immissionsortes von der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens entnommen werden.</p> <p>Die mit der Entwicklung des Areals zu erwartende Verkehrsstärke (Freizeitnutzung + hinzukommende Wohnbebauung) beläuft sich im angenommenen Entwicklungsfall 2 auf ca. 644 Kfz/ d und würde bei Beibehaltung der Parkplatzzahl immer noch unter 700 Kfz/d bleiben. Auf die obigen Ausführungen wird entsprechend verwiesen. Setzt man für die bestehenden Wohngebäude entlang der Jahnstraße/ Kanalweg (ca. 70 WE) die gleichen Parameter zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an, die im Zuge des Gutachtens für die Ermittlung der Neubebauung angesetzt wurden, lassen sich ca. 315 Fahrten für die Bestandsbebauung ermitteln. Insgesamt beläuft sich die Verkehrsstärke der Jahnstraße damit auf rund 1.000 Kfz pro</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>4. In der Fachliteratur wird regelmäßig darüber berichtet, dass Schäden an Bestandsbauten älterer Baujahre, wie in der Jahnstraße (30er - 60er Jahre), durch massive Baugrundeingriffe z.B. für Tiefgaragen in unmittelbarer Nähe entstehen. Die dadurch entstehenden Schäden (i.d.R. Risse in der Bausubstanz), werden gerne von den Verantwortlichen mit s.g.</p>	<p>Tag (Freizeitnutzungen + hinzukommende Wohnbebauung + bestehende Wohnbebauung).</p> <p>Die Prüfung anhand des Diagramms führt zu folgendem Ergebnis:</p> <p>Bei einem Abstand von mind. 7 m zwischen dem Immissionsort und der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens (der tatsächliche Abstand ist größer als 7 m) werden die genannten Grenzwerte der 16. BismV von 59 dB (tags) bzw. 49 dB (nachts) bei rund 1.000 Kfz/d geringfügig überschritten. Da es sich um eine 30er- Zone handelt können gemäß DIN 18005 nochmal 2,5 dB abgezogen werden. Insofern können die Grenzwerte der BimschV eingehalten werden. Erst bei ca. 1.300 Kfz/ d könnten gemäß dem Diagramm der DIN 18005 die Grenzwerte nicht mehr eingehalten werden. Damit besteht ein Puffer von knapp 300 Kfz/ d, was in etwa knapp 70 weiteren WE entspräche.</p> <p>Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass wesentlichen Lärmeinwirkungen durch die geplante Bebauung erfolgen.</p> <p>Die Aussage, dass aus städtebaulichen und immissionsbezogenen Gründen ausschließlich Ein- / Zweifamilienhäuser realisierbar sind wird unter Berücksichtigung der gemachten Ausführungen zurückgewiesen.</p> <p>Vor dem Beginn von öffentlichen Baumaßnahmen werden grundsätzlich Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Für den Abriss der Rundsporthalle ist dieses durch das Gebäudemanagement Landau (GML) erfolgt, wobei der Radius der Bewertungen durch den Fachgutachter festgelegt wurde. Dieser Radius wurde aufgrund von Hinweisen der</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Gebäudesetzungen begründet. Jeder Bauverständige weiß, dass sich Gebäude in den ersten fünf Jahren setzen und demzufolge ggf. Risse entstehen können, insbesondere bei Planungs-/Ausführungsfehlern.</p> <p>Die Gutachter sind, wie am Beispiel des Rundsporthallenabrisses, von der Stadt selbst oder von der Stadt beauftragte Planungsbüros, also keine unabhängige und (geeignete) Sachverständige. Die Begutachtungen (Beweissicherungsverfahren) innerhalb / außerhalb von Gebäuden finden (bzw. fanden), sehr oberflächlich statt. Bedauerlicherweise haben wir diese Erfahrung machen müssen. Im Ergebnis führt dies unweigerlich dazu, dass wir als Eigentümer uns selbst darum kümmern müssen, kostenintensive Gutachten zu beauftragen, um später beweisen zu können, dass es sich bei den aufgetretenen Schäden (z.B. Rissbildungen o.ä.) um <u>keine</u> klassischen Setzungen handelt, sondern diese durch Eingriffe in den Baugrund oder die gewählten Bauverfahren (z.B. Rammarbeiten) entstanden sind.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass ein durchgeführtes Baugrundgutachten auf dem ehem. Jahnsportplatz gänzlich nicht auf den Bereich WA 2 (MFH mit TG) projiziert werden kann.</p> <p>Ein exakter rechnerischer Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung, vor allem dann, wenn in das Grundwasser eingegriffen wird, ist zwingend notwendig. Dies wäre allerdings <u>nicht</u> erforderlich, wenn Ein- / Zweifamilienhäuser im WA angesiedelt werden.</p>	<p>Bewohner erweitert. Beweissicherungsverfahren und Bauausführung sind nicht Regelungsgegenstand der Bauleitplanung und deren Abwägung. Sie betreffen die nachgelagerte Eben der Bauausführung.</p> <p>Aufgrund der Stellungnahme des Landesamtes für Geologie und Bergbau, vom 14.11.2019 wurde unter Teil E der Textlichen Festsetzungen der Hinweis mitaufgenommen, dass bei allen konkreten Einzelbauwerken eine projektbezogene Baugrunduntersuchung empfohlen wird. Maßnahmen, bei denen aufgrund der Tiefe des Eingriffes in den Untergrund mit Grundwasserfreilegungen (Temporäre Grundwasserhaltung) gerechnet werden muss, bedürfen gem. § 8 ff Wasserhaushaltsgesetz (WHG) der Erlaubnis, welche rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme im nachgelagerten Verfahren bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen ist. Von einem rechnerischen Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung wird abgesehen, da dies auf der Ebene des Bebauungsplanes nicht vorgenommen werden kann. Die Sicherung der Nachbarbebauung ist im nachgelagerten Verfahren bzw. im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen zu gewährleisten. Die Bauleitplanung</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Zusammenfassend bitten wir insoweit darum, den Bebauungsplan C39, Prießnitzweg, besonders in Bezug auf den Standort und die Größe der MFH im WA 2, anzupassen. Haben Sie bitte Verständnis dafür, dass wir die weiteren Vorgehensweisen im Zuge des Bebauungsplanes C39 genauestens verfolgen werden; eine Überprüfung (Normenkontrolle) behalten wir uns auf jeden Fall vor. In Erwartung Ihrer schriftlichen Nachricht verbleiben wir</p>	<p>dient dazu, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (vgl. § 1 Abs. 1 BauGB). Mit dem Bebauungsplan werden hierfür die rechtsverbindlichen Festsetzungen getroffen (vgl. § 8 Abs. 1 BauGB). Es ist nicht die Aufgabe des Bebauungsplanes die künftige Bebauung im Detail auszuformulieren. Auf der Ebene des Bebauungsplanes erscheint es nicht sachgemäß und auch nicht möglich einen exakten rechnerischen Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung darzulegen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Von einer Planänderung wird aufgrund der obenstehenden Ausführungen abgesehen.</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
2.	<p>Anwohner/ Anwohnerin Jahnstraße Stellungnahme vom 22.02.2021</p> <p>Parkplätze 1) Das Gutachten schlägt vor a) 220 oder b) 150 Parkplätze für Sportnutzung anzubieten. Als Bedarf hat es 181 Plätze errechnet. 70 Plätze werden in der Lohlstr. + Eichbornstr. für das Stadion hinzuberechnet, (wobei der gesamte Bereich um die Lohlstr. bis Eichborn-str. schon jetzt ganztägig völlig zugeparkt ist von Beschäftigten, Kunden der Innenstadt und Studenten, weniger von Stadionnutzern. Anwohner haben sich schon beschwert.)</p> <p>Bedarf für Sportnutzung: 181 Plätze (Dreifeldhalle 40, Sportplatz 26, Freibad 57; Stadion ohne Besucherverkehr: 58) Zusätzlich für Stadion u. Freibad: 18 Plätze in der Lohlstr. + 52 in der Eichbornstr. ,(wobei dort neuerdings Parkplätze reduziert werden sollen). 88 Plätze am Prießnitzweg verbleiben. Pkw-Wechsel pro Tag: 2,5 fach bei neuen Plätzen. Künftig sollen dafür a) 220 oder b) 150 Parkplätze angeboten werden (Parkdeck neben der Dreifeldhalle, Jahnsportplatz, Freibad; und Stadion) mit Parkdauerbeschränkung oder Parkraumbewirtschaftung.</p> <p>2) Zurzeit gibt es an der ehemaligen Rundsporthalle 188 Parkplätze für Beschäftigte und Kunden der Innenstadt (Studenten !), ohne Jahnstr. u. Prießnitzweg Ost. Dazu vermerkt das Gutachten: „es muss noch geklärt werden, ob den Beschäftigten und Besuchern der Innenstadt - zukünftig weiterhin ein Angebot zur Verfügung stehen soll.“</p> <p>Unsere Einwände und Bedenken: Das Gutachten benennt ungelöste Probleme (siehe 2)). Die Parkraumfrage kann so nicht funktionieren; Chaos ist wahrscheinlich, Denn das Gutachten</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vom Einwander gemachten Ausführungen zum Stellplatzbedarf werden wie folgt abgewogen: Der bauordnungsrechtliche Bedarf an Stellplätzen für die Freizeitnutzungen wird mit der Planung künftig abgedeckt. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf sowie in der Abwägung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung umfänglich dargelegt: Es besteht insgesamt ein Bedarf an 181 Stellplätzen. Davon entfallen 40 Stellplätze auf die neu errichtete Dreifeldsporthalle, 26 Stellplätze auf den Jahnsportplatz, 57 Stellplätze auf das Freibad und 58 Stellplätze auf das Südpfalzstadion. Ein Teil des Bedarfes wird durch die vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Lohlstraße / Eichbornstraße gedeckt (insgesamt 70 Stellplätze). Der übrige Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet durch ca. 88 Stellplätze entlang des Prießnitzweges und der im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzfläche westlich der Sporthalle gedeckt. Wie viele Stellplätze innerhalb dieser festgesetzten Stellplatzfläche letztlich geschaffen werden, hängt davon ab, ob lediglich eine ebenerdige Stellplatzanlage (ca. 55 Stellplätze), ein kleines Parkdeck (ca. 100 Stellplätze) oder ein großes Parkdeck (ca. 125 Stellplätze) realisiert wird. Insgesamt werden innerhalb des Plangebietes somit zwischen 145 und</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>a) sagt nicht, wo die derzeitigen 180 parkenden Pkws von Beschäftigten und Kunden der Innenstadt bleiben. (Diese Pkw werden morgens schon die Parkplätze belegen bevor Sportstättennutzer kommen).</p> <p>b) Es rechnet für Stadionnutzer mit 70 Parkplätzen in der Löhlstr.(18) und Eichbornstr.(52), die bisher schon belegt sind zumeist von Studenten, Beschäftigten und Kunden der Innenstadt; außerdem werden lt. Rheinpfalz in der Eichbornstr. Parkplätze reduziert.</p>	<p>215 Stellplätzen hergestellt. Der im Gutachten ermittelte Bedarf an 181 Stellplätze für alle Sport- und Freizeitnutzungen im und um das Plangebiet wird unter Einbezug der vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhlstraße/ Eichbornstraße bereits mit der ebenerdigen Stellplatzanlage abgedeckt bzw. sogar überschritten. Die durch die Vorhaben privat ausgelösten Stellplatzbedarfe werden auf den privaten Baugrundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen (Tiefgaragen, ebenerdige Stellplätze auf den Privatgrundstücken). Dadurch kommt es durch die Neuplanung zu keiner Verschärfung der aktuellen Stellplatzsituation. Der bauordnungsrechtliche Bedarf schließt dabei auch die Besucher der Sportveranstaltungen mit ein. Dabei richtet sich der Bedarf nach der Ausgestaltung der baulichen Anlage. Es besteht grundsätzlich kein rechtliches Erfordernis, über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß, zusätzlich Stellplätze für Besucher der Innenstadt oder Pendler, exakt an dieser Stelle im Stadtgebiet bzw. auf öffentlichen Flächen im Plangebiet anzubieten. Die vom Einwender dargelegte Berechnung des Stellplatzbedarfes kann deshalb im Zuge der Planung keine Berücksichtigung finden. Ungeachtet dessen, werden über den bauordnungsrechtlich geforderten Bedarf hinaus, Stellplätze im Plangebiet angeboten (vgl. obige Ausführungen). Schon mit der kleinsten Varianten (Parkieranlage, siehe obige Ausführungen) werden mehr Stellplätze im Plangebiet angeboten als das Verkehrsgutachten empfiehlt (123, vgl. S. 9 Verkehrsgutachten). Es ist darüber hinaus das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehr zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>c) der Verkehr in unserem Gebiet wird massiv zunehmen bei 150 - 200 Pkw (Sportstätten) + 54 Pkw, die in der Jahnstr. und im Prießnitzweg-Ost parken, + 180 Pkw Innenstadtkunden bei Doppelnutzung der Plätze (+ 2,5 x pro Tag) + 100 Pkw (120 Bewohner in den neuen Häusern) = mindestens 500 bis 550 Pkw pro Tag um allernächsten Umfeld !</p>	<p>den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Der Parkplatzsuchverkehr im und um das Plangebiet wird damit verringert, was sich auch positiv auf den Verkehrsfluss auswirkt. Von der Herstellung zusätzlicher Stellplätze auf öffentlicher Fläche im Plangebiet – in der vom Einwender rechnerisch dargelegten Zahl – für Besucher der Innenstadt, Studenten und Pendler wird deshalb abgesehen. Zudem würde dies das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, konterkarieren. Um zu gewährleisten, dass Besucher der Innenstadt oder Berufspendler keine Stellplätze der Freizeitzonungen in Anspruch nehmen, können zu einem späteren Zeitpunkt entsprechende Maßnahmen (bspw. gezielte Parkraumbewirtschaftung, Parkdauerbeschränkungen etc.) umgesetzt werden.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan wurde dargelegt, dass die Stadt auf gesamtstädtischer Ebene das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschleife ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Aus diesem Grund ist der im Gutachten beschriebene Entwicklungsfall 2 im Hinblick auf die Beurteilung des künftigen Verkehrsgeschehens maßgebend. Im Entwicklungsfall 2 wird mit einem Ausbau von 150 Parkständen für die Freizeitzonungen gerechnet. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde die geplante Nutzung und die Umschlagzahl des Entwicklungsfalls 1 (2,5)</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>angesetzt. Mit der geplanten Freizeitnutzung geht somit eine Verkehrsstärke von 375 Kfz/d einher. Bei Beibehaltung der Stellplatzanzahl von 170 Parkständen – analog zum Bestand – würde sich dieser Wert auf 425 Kfz/d erhöhen.</p> <p>Die mit der Wohnbebauung im Zusammenhang stehenden Fahrten sind hinzu zu rechnen.</p> <p>Für die geplante Bebauung im Planungsgebiet wurden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) abgeschätzt. Insgesamt sind im Entwicklungsgebiet 60 Wohneinheiten geplant. Mit einem mittleren Ansatz von 2 Einwohnern je Wohneinheit ergeben sich 120 Einwohner. Der MIV-Anteil wurde aus dem „Mobilitätssteckbrief für Landau in der Pfalz“ (Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, November 2019) abgeleitet. Hiernach entfallen auf den MIV in Landau rund 51% der Wege. Für die Untersuchung wurden 55% gewählt, wodurch sich ein ungünstiger Belastungsfall ergibt und die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen auf der sicheren Seite liegen und belastbar sind. Für die künftige Wohnbebauung wurde so eine Verkehrsstärke von insgesamt 269 Kfz/ d ermittelt.</p> <p>Die mit der Entwicklung des Areals zu erwartende Verkehrsstärke (Freizeitnutzung + hinzukommende Wohnbebauung) beläuft sich im angenommenen Entwicklungsfall 2 auf ca. 644 Kfz/ d und würde bei Beibehaltung der Parkplatzzahl von 170 Stellplätzen – analog zum Bestand –immer noch unter 700 Kfz/d bleiben. Setzt man für die bestehenden Wohngebäude entlang der Jahnstraße/ Kanalweg (ca. 70 WE) die gleichen Parameter zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an, die im Zuge des Gutachtens für die Ermittlung der Neubebauung angesetzt wurden, lassen</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Verkehrsbelastung: Das Gutachten geht von 2 Szenarien a) und b) aus:</p> <p>a) dass bei 220 Parkplätzen nur 40 Pkw gegenüber der derzeitigen Parkplatzzahl hinzukommen würden. Allerdings rechnet es einen Wechsel von 2,5 Pkw pro Tag hinzu; Wir habe Bedenken, dass dann etwa 440 bis 550 Pkw pro Tag an- und abfahren werden. und dass dabei werden die 180 parkenden Beschäftigten und Kunden der Innenstadt wieder nicht berücksichtigt werden. Sie fallen unter den Tisch.</p> <p>b) es gibt eine Verkehrswende (5% weniger Pkw) und es werden nur 150 Pkw x 2,5 = 300 bis 375 Pkw pro Tag, die die</p>	<p>sich ca. 315 Fahrten für die Bestandsbebauung (Jahnstraße/ Kanalweg) ermitteln. Insgesamt beläuft sich die Verkehrsstärke der Jahnstraße damit auf rund 1.000 Kfz pro Tag (Freizeitnutzungen + hinzukommende Wohnbebauung + bestehende Wohnbebauung).</p> <p>Die Prüfung anhand des Diagramms führt zu folgendem Ergebnis:</p> <p>Bei einem Abstand von mind. 7 m zwischen dem Immissionsort und der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens (der tatsächliche Abstand ist größer als 7 m) werden die genannten Grenzwerte der 16. BismV von 59 dB (tags) bzw. 49 dB (nachts) bei rund 1.000 Kfz/d geringfügig überschritten. Da es sich um eine 30er- Zone handelt können gemäß DIN 18005 nochmal 2,5 dB abgezogen werden. Insofern können die Grenzwerte der BimschV eingehalten werden. Erst bei ca. 1.300 Kfz/ d könnten gemäß dem Diagramm der DIN 18005 die Grenzwerte nicht mehr eingehalten werden. Damit besteht ein Puffer von knapp 300 Kfz/ d, was in etwa knapp 70 weiteren WE entspräche. Es ist daher davon auszugehen, dass keine wesentlichen Lärmeinwirkungen durch die geplante Bebauung erfolgen.</p> <p>Das Gutachten geht von zwei Entwicklungsfällen aus: <u>Entwicklungsfall 1)</u> Im Entwicklungsfall 1 wird von einem maximalen Ausbau mit 220 Parkständen ausgegangen. Der Entwicklungsfall 1 berücksichtigt die Errichtung eines Parkhauses im Plangebiet. Gegenüber dem Bestand entsteht damit ein zusätzliches Angebot von 40 Parkständen. Für die neuen Parkstände wurde eine Umschlagzahl von 2,5 pro Tag angesetzt. <u>Entwicklungsfall 2)</u></p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Parkplätze anfahren. Auch dabei bleiben Bedenken, dass dabei die derzeit 180 parkenden Beschäftigten und Kunden der Innenstadt wieder unter den Tisch fallen.</p> <p>Die beiden Verkehrsszenarien a) und b) werden dann nur auf den Knotenpunkt Bahnübergang / Kreuzung Westbahnstr./AN 44 bezogen (Staugefahr, kann der Verkehr abfließen).</p> <p>Ergebnis des Gutachtens:</p> <p>a) Mit den Verkehrsbelastungen im Entwicklungsfall a) verschlechtert sich rechnerisch die Verkehrsqualität am Knotenpunkt in den Spitzenstunden gegenüber dem Bestand jeweils um eine Stufe; in der Abendspitze zu mangelhaft;</p> <p>b) nur bei einer Verkehrswende (5% weniger Pkw) ist es noch ausreichend.</p> <p>Das Gutachten sagt selbst: <i>„Durch die starken Wechselwirkungen zwischen dem untersuchten Knotenpunkt, der Fußgängerschutzanlage und dem Bahnübergang ist eine Bewertung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsflusses auf Grundlage der Berechnungsergebnisse in diesem Fall nur eingeschränkt möglich. Während der durchgeführten Erhebung konnten Kapazitätsreserven für den einbiegenden Verkehr beobachtet werden. Ob sich hierdurch in den beiden Entwicklungsfällen eine ausreichende oder mangelhafte Verkehrsqualität ergibt, kann jedoch im Zusammenhang mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung nicht belastbar abgeschätzt werden.“</i></p>	<p>Im Entwicklungsfall 2 wurde mit dem Bau von 150 Stellplätzen gerechnet. Ein Parkhaus ist in diesem Fall nicht vorgesehen. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde die geplante Nutzung und die Umschlagzahl des Entwicklungsfalls 1 angesetzt. Hinsichtlich der 180 parkenden Beschäftigten und Kunden der Innenstadt wird auf die obigen Ausführungen zur Parkraumversorgung verwiesen.</p> <p>Beide Entwicklungsfälle wurden jeweils mit und ohne die geplante bauliche Entwicklung am Prießnitzweg berechnet. Die Beurteilung des Knotenpunktes hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufes wurde anhand der Qualitätsstufen des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Standardwerk der Verkehrsuntersuchungen) vorgenommen. Unter der Annahme einer 5% Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch eine gelungene Mobilitätswende bis zum Jahr 2030, kommt es im Falle der Realisierung des Bebauungsplanes zu keiner wesentlichen Änderung der Verkehrsbelastungen an dem Kreuzungspunkt im Vergleich zur heute bestehenden Situation. Lediglich in der Morgenspitze verschlechtert sich die Verkehrsqualität um eine Stufe auf eine befriedigende Verkehrsqualität. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist in diesem Entwicklungsfall somit sichergestellt.</p> <p>Unter Annahme einer maximalen Zunahme des Kfz-Verkehrs, also dem ungünstigsten Belastungsfall (Entwicklungsfall 1) für den Prognosehorizont 2030, wäre die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes – sowohl mit als auch ohne bauliche Entwicklung des Prießnitzweges – nur noch als mangelhaft zu bewerten, was sich vor allem in längeren Wartezeiten widerspiegeln würde. Die mangelhafte Qualität zeigt sich im Falle der Umsetzung des Bebauungsplanes in diesem Entwicklungsfall sowohl bei der Rechtsabbiegerspur als auch bei der Linksabbiegerspur von der An 44 in die</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Westbahnstraße. Erfolgt eine Umsetzung des Bebauungsplanes nicht, verzeichnet zumindest die Linksabbiegerspur in diesem Entwicklungsfall eine mangelhafte Qualität.</p> <p>Bei Annahme des „Worst-Case-Szenarios“ (Entwicklungsfall 1) wird somit künftig –ohne Gegensteuern mit entsprechenden Maßnahmen– die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs nicht ausreichen, unabhängig davon ob der Bebauungsplan umgesetzt wird oder nicht.</p> <p>Da der Entwicklungsfall 1, insbesondere aufgrund der aktuell bereits begonnen Maßnahmen zur Mobilitätswende, nahezu ausgeschlossen werden kann, ist der Entwicklungsfall 2 maßgebend für die abschließende Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Das Gutachten zeigt, dass die Mobilitätswende dem künftigen Anstieg der verkehrlichen Belastung entgegenwirkt und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch in Zukunft sicherstellt. Im Endergebnis kann somit festgehalten werden, dass die aktuelle wie auch die künftige verkehrliche Belastung des Kreuzungspunktes die Umsetzung des Bebauungsplanes erlaubt.</p> <p>Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einer etwaigen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt, hervorgerufen durch das Planvorhaben, mit zusätzlichen Veränderungen in der Verkehrsführung gerecht zu werden. Eine Möglichkeit besteht darin, das Linksabbiegen aus der An 44 auf die Westbahnstraße zu unterbinden. Auch besteht die Möglichkeit, den aus dem Plangebiet herausfahrenden Verkehr auf dem Weg in Richtung Altstadt, durch Beschilderung gezielt Links auf die An 44 (in Richtung Norden) abbiegen zu lassen und dann über die bestehenden Querstraßen/ Querverbindungen auf den Westring zu führen. Diese Maßnahmen sind nach Bedarf unabhängig vom Bebauungsplan zu treffen.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Unsere Einwände und Bedenken: Das Gutachten fragt nicht, was diese Verkehrsbelastung für die Anwohner in Jahnstr. und Prießnitzweg bedeutet!</p> <p>Statt die Verkehrsführung im gesamten Gebiet in den Blick zu nehmen und die Umgebung des Bebauungsplanes C39 einzubeziehen, wird der Blick eingeschränkt auf den engen Ausschnitt des Bebauungsplanes. Das Gutachten geht davon aus, dass die gesamte Erschließung über die Jahnstr. zum Prießnitzweg an der Dreifeldhalle verläuft, nicht über den Prießnitzweg an der Queich, was aber faktisch der Normalfall ist und für Anwohner eine Dauerbelastung und für Nutzer ein großes Gefahrenpotential darstellt.</p> <p>Ebenso wenig wird der zusätzliche Verkehr zur neuen Sporthalle des ASV, zum Boule-Platz und zu den Tennisplätzen in die Betrachtung einbezogen.</p> <p>Das Gutachten bezieht die Verkehrssituation im Prießnitzweg-Ost überhaupt nicht ein. Mindestens die Hälfte der Parkplatzsucher, Freibadnutzer und Sportstättenbesucher fährt von An 44 sofort rechts ab durch den schmalen Prießnitzweg entlang der Queich. Hier steht nur ein Fahrstreifen (neben parkenden Pkw) zur Verfügung für Pkw, Lkw, Fahrradfahrer und Fußgänger (ohne Bürgersteig!). Die etwa 100 Pkw der neuen</p>	<p>Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>Die Verkehrsführung kann durch verkehrlenkende Maßnahmen unabhängig vom Bebauungsplan gesteuert werden.</p> <p>Der Verkehr im Zusammenhang mit der neuen Sporthalle wurde miteinbezogen, da sich das Verkehrsaufkommen nach der Anzahl der Parkstände bestimmt. Der durch die Sporthalle ausgelöste Stellplatzbedarf wurde im Gutachten dargelegt. Der Bouleplatz und die Tennisplätze befinden sich außerhalb des Bebauungsplanes. Das damit im Zusammenhang stehende Verkehrsaufkommen fällt unter die allgemeine Verkehrsbelastung und ist nicht der Verkehrserzeugung im Zusammenhang mit den Stellplätzen im Plangebiet bzw. der Planung zuzuordnen.</p> <p>Sollte ein geordneter Verkehrsablauf nicht möglich sein, kann auch das direkte Einbiegen auf den bezeichneten Straßenabschnitt durch verkehrlenkende Maßnahmen auf nachgelagerter Ebene entsprechend unterbunden werden.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Bewohner auf dem Rundsporthallengelände werden ebenso diesen Weg nehmen. Hier besteht großes Gefahrenpotential, da Fußgänger mit Kinderwagen und Radfahrer den schmalen Weg gegenläufig (trotz Verbot) nutzen, insbesondere im Sommer während der Öffnung des Freibades.</p> <p>Der Weg ist außerdem für eine solche Dauernutzung nicht entsprechend befestigt. Im vg. Jahr war ein Straßenstück zur Queich-Böschung abgerutscht, derzeit sind wieder Risse und Versetzungen in der Fahrbahndecke vorhanden.</p> <p>Das Gutachten geht in einem Fall davon aus, dass die Zahl der Pkw massiv zunehmen wird: mind. 220. Es fragt nicht, was dies für die Anwohner an Lärm- und Schadstoffbelastung durch an- und abfahrenden Verkehr bedeutet.</p> <p>Das Gutachten untersucht nur, ob der Verkehr noch abfließen kann oder ob es größere Probleme am Knotenpunkt: Kreuzung An44 / Westbahnstr./Bahnübergang gibt. Dabei kommt es zum Ergebnis, dass der Knotenpunkt bei 220 Pkw in der Abendspitze schon überlastet wäre (mangelhaft), nur bei einer Verkehrswende sei er noch ausreichend. Es sagt gleichzeitig, dass die Entwicklung nicht belastbar abgeschätzt werden kann.</p> <p>Das ganze Gutachten klammert u.E. gewichtige Faktoren aus:</p>	<p>Es handelt sich um eine asphaltierte und öffentlich gewidmete Straßenverkehrsfläche, die grundsätzlich für eine dauerhafte Befahrung ausgelegt ist. Die Instandsetzung bzw. Instandhaltung der Wege ist jedoch nicht Aufgabe des Bebauungsplanes, sondern wird durch die Stadt unabhängig vom Bebauungsplan im Bedarfsfall vorgenommen.</p> <p>Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass es zu Beeinträchtigungen der Nachbarbebauung durch die künftige Verkehrslärmentwicklung kommt. Auf die obigen Ausführungen wird entsprechend verwiesen. Da es sich bei der Jahnstraße um eine Wohnstraße handelt die generell eine weit geringere Verkehrsstärke verzeichnet als Hauptverkehrsstraßen ist nicht zu erwarten, dass es mit der Planung und dem künftigen Verkehrsaufkommen zu einer unzumutbaren Schadstoffbelastung der umliegenden Bereiche kommt.</p> <p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen zur Verkehrsbelastung am Knotenpunkt An44/Westbahnstraße verwiesen.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<ul style="list-style-type: none"> - z.B. was mit den 180 derzeit parkenden Pkws von Beschäftigten und Kunden der Innenstadt geschieht, - rechnet Zahlen schön: Parkplätze für das Stadion in der Lühlstr. bis Eichbornstr. werden hinzugerechnet, die jetzt schon anderweitig belegt sind und reduziert werden sollen (Eichbornstr.), - was die Mehrbelastung für die Anwohner bedeutet bei 2,5-fachen Fahrzeugwechsel pro Tag. - Der Gutachten bezieht das Umfeld des Bebauungsplanes nicht ein. - Es bedenkt nicht, welche Folgen es für das Gefahrenpotential im Prießnitzweg-Ost / Queich-Ufer hat. <p>Generell kann es die Entwicklung nicht belastbar abschätzen, wie es selbst vermerkt. Es ist also nicht aussagekräftig.</p> <p>Stellungnahme der Stadt Die Stellungnahme der Stadt im „Protokoll mit Abwägung zur Informationsveranstaltung am 05.11.2019“ übernimmt die Annahmen und Auslassungen des Gutachtens. Weiterhin geht die Stellungnahme von einer erfolgreichen Verkehrswende aus.</p> <p>Jahnstr. und Prießnitzweg seien mit 5,5 m und 6 m Breite ausreichend dimensioniert. Der Prießnitzweg-Ost entlang der Queich ist dagegen wesentlich schmaler. Änderungen wären nicht erforderlich; d.h. es wird weiterhin davon ausgegangen,</p>	<p>Bezüglich des Stellplatzbedarfes wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p> <p>Aufgrund der aktuellen gesamtstädtischen Verkehrsplanungen kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass eine Mobilitätswende in den kommenden Jahren eintritt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einer etwaigen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt, hervorgerufen durch das Planvorhaben, mit zusätzlichen Veränderungen in der Verkehrsführung gerecht zu werden. Eine Möglichkeit besteht darin, das Linksabbiegen aus der An 44 auf die Westbahnstraße zu unterbinden. Auch besteht die Möglichkeit, den aus dem Plangebiet herausfahrenden Verkehr auf dem Weg in Richtung Altstadt, durch Beschilderung gezielt Links auf die An 44 (in Richtung Norden) abbiegen zu lassen und dann über die bestehenden Querstraßen/ Querverbindungen auf den Westring zu führen. Diese Maßnahmen sind nach Bedarf unabhängig vom Bebauungsplan zu treffen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>- Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>- Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>dass links und rechts der Jahnstr. geparkt wird und Gegenverkehr abgewartet werden musds. Wenn das Miteinander der Verkehrsteilnehmer (Fahrrad und Kfz/Lkw) bzw. der Verkehrsablauf im östlichen Abschnitt der Jahnstraße hin zur An 44 künftig nicht sachgemäß funktioniere, will die Stadt eine Parkreihe zur Verbreiterung der befahrbaren Fläche herausnehmen.</p> <p>Einwände: Es fehlen dann aber wieder ca. 20 Parkplätze.</p> <p>Bedacht wurde auch nicht, dass beim derzeitigen und künftigen Parken auf beiden Seiten der Jahnstr. die Kehrpflicht nicht ausgeübt werden kann, wenn die Pkw weiterhin ohne Beschränkung rund um die Uhr parken können.</p> <p>Zusammenfassung unserer Einwände und Bedenken Gutachten und die Stellungnahme der Stadt in der Abwägung zur Informationsveranstaltung stellen u.E. kein funktionierendes Konzept dar, weil für o.a. offene Fragen keine Lösungen angeboten werden. Im Notfall wird mit einer Verkehrswende gerechnet, die in den nächsten 5 Jahren so wohl nicht stattfindet. Probleme am Knotenpunkt Bahnübergang/ Westbahnstr. / An44 werden scheinbar gelöst, indem man das Konzept Radfahrstraße im Bereich An44 / Badstr. zunichte macht zum Leidwesen von Schulkindern und Fahrradfahrern.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen zum Stellplatzbedarf verwiesen. Grundsätzlich besteht kein rechtliches Erfordernis, dass die Stadt, über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß, zusätzlich Stellplätze für Besucher der Innenstadt oder Pendler, öffentlichen Flächen im und um das Plangebiet anbietet. Die privaten Stellplatzbedarfe sind auf den privaten Grundstücken im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Festlegung von Parkbeschränkungen ist unabhängig vom Bebauungsplan auf nachgelagerter Ebene vorzunehmen.</p> <p>Die Zusammenfassung der Bedenken wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht vorgesehen. Es wird auf die vorgemachten Ausführungen verwiesen. In Anbetracht der aktuellen Entwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene ist davon auszugehen, dass die Mobilitätswende in den kommenden Jahren zu Stande kommt.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
3	<p>Anwohner/ Anwohnerin Prießnitzweg Stellungnahme vom 24. Februar 2021</p> <p>Bebauungsplan C 39 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit ANREGUNGEN DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER ZUM BEBAUUNGSPLAN C 39 STELLUNGNAHME DER VERWALTUNG Betrifft: Baumbestand / Biotop 1. In Ihrer Stellungnahme (S.4) gehen Sie weiterhin davon aus, dass 30 Bäume gefällt und Kleinbiotope zerstört werden. Im Gegenzug sollen 45 Bäume gepflanzt werden.</p> <p>Unsere Einschätzung Der Wegfall von Bestandsbäumen und deren Ausgleich durch Neupflanzungen stellt keinen klimaneutralen Ersatz dar und widerspricht dem .Klimaanpassungskonzept der Stadt Landau:</p> <p>Bestandsbäume im Siedlungsbereich und Landschaftsraum sind aber auch unabhängig von ihrer Vitalität zunehmend durch bauliche Entwicklung bzw. Umnutzung von Vernichtung und Fällung bedroht. Ausgleich und Ersatz wird zwar teilweise geleistet, bis jedoch neu gepflanzte Bäume eine vergleichbare ökologische Wirksamkeit und Funktion übernehmen können vergehen viele Jahre. Dem Schutz und der Entwicklung des vorhandenen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Baumbestandes kommt somit eine hohe Bedeutung zu, Die Stadt Landau ist gerade dabei eine kommunale Satzung zum Schutz, Erhalt und Entwicklung des gesamtstädtischen Baumbestandes auf den Weg zu bringen. Hierzu zählen sowohl Bäume auf öffentlichen, halböffentlichen und privaten Grundstücken." (Klimaanpassungskonzept 57) . „Bestehende, v.a. ältere Bäume sind zu erhalten. Eine Fällung sowohl auf privaten als auch auf öffentlichen Flächen sollte nur</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise aus dem Klimaanpassungskonzept werden zur Kenntnis genommen. Das Klimaanpassungskonzept entfaltet als informelles Planwerk keine unmittelbare Rechtswirkung. Vielmehr dient es als Orientierungshilfe für die weitere Planung. Informelle Planwerke stellen einen öffentlichen Belang dar, der gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in die bauleitplanerische Abwägung einzustellen ist. Die in der Stellungnahme aufgeführten Belange werden wie folgt abgewogen: Zwar gehen mit der Realisierung der angestrebten wohnbaulichen Entwicklung Baumfällungen einher, jedoch wurde die Planung dahingehend optimiert, dass Bäume außerhalb der Verkehrsflächen, der Stellplatzfläche und der überbaubaren Flächen nicht gerodet werden dürfen. Insgesamt dürfen so max. 30 Bäume gefällt werden. Zur Vermeidung und Minimierung von erheblich negativen Auswirkungen wurden Gehölz- und Baumpflanzungen im Bebauungsplan unter Teil A Nummer 9 „Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Sinne des § 1 a Abs. 3 BauGB“ festgesetzt. Insgesamt ist die Pflanzung von 45 neuen Bäumen vorgesehen. Auch wenn die</p>		<p>- Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägungsentscheidung wird nicht erforderlich.</p> <p>- Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Panänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teilländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>in Ausnahmefällen ermöglicht werden. - <u>Bei Bauvorhaben sollten die Bestandsbäume möglichst früh in die Planung einbezogen und durch kluge Gestaltungen erhalten bleiben.</u>" (Klimaanpassungskonzept S. 76)</p> <p>2. Ihre Stellungnahme (S. 46): „Am weitestgehend wird durch die Planung in das Schutzgut Pflanzen / Biotop eingegriffen. Hier ist neben den festgesetzten Maßnahmen noch ein Ausgleich auf externer Fläche notwendig. Die hierfür notwendige Fläche ist im Süden von Landau in Höhe des Ebenbergs vorhanden, wodurch das durch die Planung entstandene Defizit an Ökopunkten vollständig ausgeglichen werden kann.“</p> <p>Unsere Einschätzung Eine Ausgleichsfläche auf dem Ebenberg nutzt den Bewohnern des Prießnitzwegs und der Jahnstraße wenig. Die Abholzung von Bestandsbäumen und die Zerstörung von Kleinbiotopen führen zu einer negativen Veränderung des Ökosystems und der ökologischen Lebensgrundlage der Bewohner.</p> <p>Wir bitten Sie nochmals die oben genannten Punkte in Ihre Betrachtung mit einzubeziehen und das Klimaanpassungskonzept der Stadt Landau entsprechend zu würdigen.</p>	<p>neu gepflanzten Bäume zunächst keine vergleichbare ökologische Wirksamkeit und Funktion übernehmen können, muss es gemäß § 1 Abs. 5 BauGB das Ziel einer jeden Bauleitplanung sein, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftiger Generationen miteinander in Einklang bringt. Es gilt gemäß § 1 Abs. 5 BauGB der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung. Dadurch, dass mehr Bäume gepflanzt als gefällt werden, kann langfristig eine bessere ökologische Qualität des Plangebietes gesichert werden. Die Umweltprüfung kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der Maßnahmen keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind. Ohne die vorgesehenen Baumfällungen ist die Realisierung des Bebauungsplanes nicht möglich. Dadurch könnte einer Vielzahl anderer Belangen gemäß § 1 Abs. 6 BauGB und insbesondere den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung nicht Rechnung getragen werden. In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum benötigt. Die aktuelle Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage, auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Durch ein Absehen von der aktuellen Planung müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>jene, die mit dem Bebauungsplan und den geplanten Baumfällungen in Zusammenhang stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverkehre ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar und in keiner Weise mit dem Erhalt einzelner Bestandsbäume zu rechtfertigen. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand verbunden. Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung getragen werden.</p> <p>Unter Berücksichtigung der vorgemachten Ausführungen und einer Abwägung aller Interessen wird von einer Planänderung abgesehen und der Erhalt sämtlicher Bestandsbäume geringer gewichtet als die übrigen Belange der Planung. Eine negative Veränderung des Ökosystems und der ökologischen Lebensgrundlage der Bewohner kann aufgrund der Ergebnisse des Umweltberichtes nachweislich ausgeschlossen werden.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
4	<p>Anwohner/ Anwohnerin Jahnstraße Stellungnahme vom 22. Februar 2021</p> <p>Bebauungsplan C 39, Prießnitzweg, Beteiligung der Öffentlichkeit (§3 Abs. 2 BauGB) bezugnehmend auf die erneute Offenlegung des Bebauungsplanes C 39 Prießnitzweg stellen wir folgendes fest:</p> <p>Wir können nach den vorgenommenen Plananpassungen und Änderungen nach der ersten Offenlegung kein akzeptables Ergebnis erkennen. Im Einzelnen möchten wir folgende Argumente bei einer Weiterbetrachtung berücksichtigt sehen:</p> <p><u>1. Kanaldimensionen und sichere Entwässerung:</u> Wir bezweifeln, dass die in der Synopse der Stadt Landau vom 14.09.2020 aufgestellten Angaben der tatsächlichen Sachlage entsprechen, wir befürchten nach wie vor, das bei Starkregenereignissen die Kanalkapazitäten der Jahnstrasse nicht ausreichend sind, um anfallende Wassermassen sicher ableiten zu können. Wir konnten wiederholt heftiges Austreten von Kanalwasser aus Kanalabdeckungen und Straßeneinläufen bei Starkregenereignissen beobachten. da sich dies auch auf das Neubaugebiet erstrecken wird, sind die Entwässerungskonzepte nicht realitätsbezogen. Zudem ist mit ein Regenwasserkanal mit geregelter Ableitung in die Queich unbekannt (Wo soll der sein?). Ebenso kann ich keine Rigolenentwässerung erkennen. Ich kann nirgends einen exakten rechnerischen Nachweis für die Sicherung der Bebauung finden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der für die Abwasserbeseitigung zuständige Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb (EWL) wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB an der Planung beteiligt. Laut EWL kann die Entwässerung des Schmutzwassers über die vorhandenen Schmutz- / Mischwasserkanäle erfolgen. Das Niederschlagswasser kann in die Queich entwässert werden. Eine entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis liegt vor. Dabei soll das anfallende Niederschlagswasser zunächst auf dem Grundstück soweit wie möglich gesammelt, als Brauchwasser verwendet oder auf den Grundstücken zur Versickerung oder Verdunstung gebracht werden, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Entsprechende Hinweise und Festsetzungen sind im Bebauungsplan vorgesehen. Sofern eine Versickerung nicht möglich sein sollte, soll zumindest ein Rückhalt mit gedrosselter Ableitung in Höhe des natürlichen Gebietsabflusses vorgesehen werden. Dadurch, dass die Wegeführung an die künftige Bebauung angepasst wird und ein Teil der vorhandenen Regenwasserkanalisation innerhalb</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägungsent-scheidung wird nicht erforderlich. - Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p><u>2. Versorgungssicherheit mit Primärenergie</u></p> <p>Aus den Stellungnahmen der Energieversorger zur Bereitstellung von Primärenergie kann ich kein validierbaren Nachweise erkennen. Es wird lediglich festgestellt, dass die Versorgung gesichert sei. In der aktuellen Kälteperiode (KW 7) stellten wir aber fest, dass zumindest die Gasversorgung in unserem Gebiet vermutlich durch erhöhte Inanspruchnahme zu Heizzwecken in den Morgenstunden mit verringerter Leistung erfolgt. Die Gasflammen unseres Kochherdes sind trotz Volllasteinstellung deutlich kleiner als normalerweise gewesen. Bitte übersenden sie mir die detaillierten Berechnungen und ggf. Stellungnahme der EnergieSüdwest zu diesem Thema zu.</p> <p>Inwieweit die Wasserversorgung insbesondere bei Löscheinsätzen der Feuerwehr tatsächlich ohne Druckverlust in den Leitungen und im schlimmsten Fall zu Rücksaugungen ins Versorgungsnetz führen könnten, ist aus den Einlassungen der EnergieSüdwest ebenfalls nicht zu erkennen. Auch hier fehlen validierbare Rechennachweise. In toto bitte ich sie, für alle Primärenergieversorgungen nachprüfbar Berechnungen <u>vor</u> Baufreigaben nachzuliefern.</p>	<p>der Baugrenzen liegt, wird im Zuge der Erschließung teilweise eine Umlegung und Erneuerung der Kanäle erforderlich. Die Niederschlagswasserentwässerung kann damit sichergestellt werden. Das Kanalnetz in der Jahnstraße wird für die Entwässerung der künftigen Bebauung somit nicht in Anspruch genommen. Von daher kann ausgeschlossen werden, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes zu Überflutungen der angrenzenden Bestandsbauten und Garagen in der Jahnstraße führt. Ein fundierter rechnerischer Nachweis wird deshalb auch nicht erforderlich. Die Entwässerungsanlagen sind auf nachgelagerter Ebene im Zuge der Erschließung sowie der privaten Baumaßnahmen herzustellen.</p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde eine Stellungnahme zur Planung von der EnergieSüdwest Netz GmbH eingeholt. Diese gab an, dass eine Versorgung der neuen Gebäude über die bestehenden Leitungen möglich ist. Dementsprechend ist von einer ausreichenden Dimensionierung der bestehenden Netze auszugehen. Weitergehende Ausarbeitungen sind nicht auf der Ebene der Bauleitplanung zu treffen.</p> <p>Die in Teil E Nummer 6 zum Brandschutz genannten Gesetze und DIN-Normen schließen die Löschwasserversorgung mit ein und sind generell einzuhalten. Die Umsetzung dieser ist auf der nachfolgenden Umsetzungsebene zu sichern. Die Bereitstellung von Rechennachweisen ist auf Ebene des Bebauungsplanes nicht erforderlich.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>3. Verkehrs- und Parkplatzsituation: Die in o. g. Synopse dargelegten Feststellungen entsprechen nicht mehr der aktuellen Situation. Aus der Lokalpresse ist zu entnehmen, dass begrüßenswerterweise der gesamte Bereich um das Stadion und das Freibad als Fahrradstraße ausgewiesen wird. Die bedeutet aber, dass sich auf Grund der erweiterten Rechte der Radfahrer der Verkehrsfluss weiter verringern wird und die in der o. g. Synopse Verkehrsszenarien in der dargestellten Form nicht mehr stimmen. Sie sind nach unserer Ansicht neu zu überarbeiten und den gegebenen Bedingungen anzupassen.</p> <p>Ebenso finden wir es völlig unüberlegt, bei einem dort beschriebenen Worst-Case-Szenario den Linksabbiegerverkehr aus der An 44 zu unterbinden und den Verkehrsabfluss über die bereits aktuell als Fahrradstraße ausgewiesen An 44 zu lenken. Hat der Verfasser dieses Vorschlags bedacht, dass alle Einmündungen (Bad-, Lang- und Pestalozzistraße) jeweils auf Fußgängerüberwege im Westring (2 Zebrastreifen und eine Überquerungshilfe) treffen und dort ggf. besondere Gefährdungen von Fußgängern auslösen werden?</p> <p>Ein drittes Argument betrifft die Parksituation. Derzeit wird die Jahnstrasse, der Prießnitzweg und die nutzbare Fläche der ehem. Rundsporthalle (dort auch Teile des unbefestigten Bereichs) hauptsächlich von "Tagesparkern" (vorwiegend Angestellte und Arbeiter von stadtnahen Arbeitgebern) und in nicht unerheblichen Maß von "Wochenparkern" (in der Mehrheit Studenten - Zulassungskennzeichen aus der ganzen Bundesrepublik) genutzt. Ein Wunschparkplatzwechsel mit dem Faktor 2,5/Tag ist absolut utopisch.</p> <p>Schlussendlich muss die Beurteilung der verfügbaren Parkfläche den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Derzeit (Stand Jan/Feb. 2021) sind bereits tagsüber trotz Coronalockdown und deutlich verringertem Verkehrsaufkommen alle verfügbaren</p>	<p>Inwiefern der Verkehrsfluss durch die erweiterten Rechte für Radfahrer beeinträchtigt werden soll, kann nicht nachvollzogen werden und wird auch vom Einwender nicht belegt. Durch die Ausweisung von Fahrradstraßen wird der MIV reduziert, sodass grundsätzlich von einem besseren Verkehrsfluss auszugehen ist. Das bisherige Verkehrsszenario stellt somit den ungünstigsten Fall in Bezug auf die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr dar. Das Erfordernis einer Überarbeitung und Anpassung ist deshalb nicht gegeben.</p> <p>Die Einmündungen der Bad-, Lang- und Pestalozzistraße in den Westring mit den benachbarten Fußgängerüberwegen sind verkehrssicher gestaltet und stellen keine Unfallgefahr dar.</p> <p>Der bauordnungsrechtliche Bedarf an Stellplätzen für die Freizeitnutzungen wird mit der Planung künftig abgedeckt. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf sowie in der Abwägung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung umfänglich dargelegt: Es besteht insgesamt ein Bedarf an 181 Stellplätzen. Davon entfallen 40 Stellplätze auf die neu errichtete Dreifeldsporthalle, 26 Stellplätze auf den Jahnsporthplatz, 57 Stellplätze auf das Freibad und 58 Stellplätze auf das Südpfalzstadion. Ein Teil des Bedarfes wird durch die vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhstraße / Eichbornstraße gedeckt (insgesamt 70 Stellplätze). Der übrige Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet durch ca. 88 Stellplätze entlang des Prießnitzweges und der im Bebauungsplan festgesetzten</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Parkflächen vollständig belegt, in den Morgenstunden an Werktagen entsteht regelmäßig ein intensiver Suchbetrieb nach freien Parkplätzen, wie soll bei Freibadbetrieb, Sportveranstaltungen u. ä. den Parkplatzsuchenden entsprechende Angebote unterbreitet werden? Das Errichten eines Parkdecks kann nicht die Lösung sein, weil damit zusätzlicher Anreiz für die täglichen Parkplatzsucher geschaffen würde und diese die Gelegenheit des zusätzlichen Platzangebots mit Freuden annehmen werden.</p> <p>Fazit: Die in der Synopse beschriebene Sachlage ist falsch.</p>	<p>Stellplatzfläche westlich der Sporthalle gedeckt. Wie viele Stellplätze innerhalb dieser festgesetzten Stellplatzfläche letztlich geschaffen werden, hängt davon ab, ob lediglich eine ebenerdige Stellplatzanlage (ca. 55 Stellplätze), ein kleines Parkdeck (ca. 100 Stellplätze) oder ein großes Parkdeck (ca. 125 Stellplätze) realisiert wird. Insgesamt werden innerhalb des Plangebietes somit zwischen 145 und 215 Stellplätzen hergestellt. Der im Gutachten ermittelte Bedarf an 181 Stellplätze für alle Sport- und Freizeitnutzungen im und um das Plangebiet wird unter Einbezug der vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhlnstraße/ Eichbornstraße bereits mit der ebenerdigen Stellplatzanlage abgedeckt bzw. sogar überschritten. Die durch die Vorhaben privat ausgelösten Stellplatzbedarfe werden auf den privaten Baugrundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen (Tiefgaragen, ebenerdige Stellplätze auf den Privatgrundstücken). Dadurch kommt es durch die Neuplanung zu keiner Verschärfung der aktuellen Stellplatzsituation. Es besteht grundsätzlich kein rechtliches Erfordernis, über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß, zusätzlich Stellplätze exakt an dieser Stelle im Stadtgebiet bzw. auf öffentlichen Flächen im Plangebiet anzubieten. Es ist darüber hinaus das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Der Parkplatzsuchverkehr im und um das Plangebiet wird damit verringert, was sich auch positiv auf den Verkehrsfluss auswirkt.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p><u>4. Traufhöhe in WA 2 und Gebäudegestaltung:</u> Wir begrüßen es sehr, dass auf Grund unserer Einwände und Bedenken die Trauf- und Gebäudehöhe in Abschnitt WA 2 verringert wurde. Allerdings können wir der Argumentationslinie, die Bebauung mit Schuhschachtelformathäusern (Flachdach!!) passe sich in die Umgebung an, in keinster Weise folgen. ALLE Häuser der direkten Umgebung sind entweder mit Sattel- oder Walmdach ausgeführt. Wie sehr sich solche Flachdachformen in bestehende Systeme mit Sattel- oder Walmdächern einfügen, lässt sich leicht in anderen Bereichen der Stadt nachvollziehen. Gerne stelle ich mich als Führer zur Verfügung.</p> <p><u>4. Bestandssicherung von vorhandenen Gebäuden:</u> Es ist aus der Erfahrung des beim Abriss der Rundsporthalle und der Errichtung der Sporthalle des Turnvereins notwendig gewordenen Schwerverkehrs klar zu erkennen, dass die Stabilität des Untergrundes im gesamten Bereich diese Belastungen nicht schadlos ertragen kann. wir verweisen noch einmal auf deutlich sichtbare Bauschäden an Häusern der Jahnstrasse - insbesondere an den Häusern Nr. 5 und 7 und in kleinerem Umfang am Haus Nr. 11. Ebenso sind auf unserem Grundstück kleinere Riss-Schäden zu beobachten. Weiterhin zeigt sich auf der Jahnstrasse vor unserem Grundstück eine deutliche Absenkung der Straßendecke und Aufbrüche des</p>	<p>Um zu gewährleisten, dass Besucher der Innenstadt oder Berufspendler keine Stellplätze der Freizeitzonungen in Anspruch nehmen, können zu einem späteren Zeitpunkt entsprechende Maßnahmen (bspw. gezielte Parkraumbewirtschaftung, Parkdauerbeschränkungen etc.) umgesetzt werden.</p> <p>Die übergeordnete Zielstellung des Bebauungsplanes ist es, dem vorherrschenden Wohnraumbedarf bzw. den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung, mit der Entwicklung einer innerstädtischen und stark anthropogen geprägten und bereits erschlossenen Fläche, gerecht zu werden. Um den ökologischen und klimatischen Erfordernissen ausreichend Rechnung zu tragen und um die Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu minimieren bzw. auszugleichen, wurden Flachdächer mit Dachbegrünung im Bebauungsplan festgesetzt. Unter Abwägung aller Interessen wird deshalb entschieden, den stadtgestalterischen Belangen weniger Gewicht als den ökologischen Belangen beizumessen und auf die Festsetzung von geneigten Dächern zu verzichten. Dies zumal die Architektur zeitgemäß ist und Flachdachgebäude grundsätzlich nicht weniger ästhetisch sind.</p> <p>Vor dem Beginn von Baumaßnahmen werden grundsätzlich Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Für den Abriss der Rundsporthalle ist dieses durch das Gebäudemanagement Landau (GML) erfolgt, wobei der Radius der Bewertungen durch den Fachgutachter festgelegt wurde. Dieser Radius wurde aufgrund von Hinweisen der Bewohner erweitert. Beweissicherungsverfahren und Bauausführung sind nicht Regelungsgegenstand der Bauleitplanung und deren Abwägung. Sie betreffen die nachgelagerte Ebene der Bauausführung.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Straßenbelags. Dies mit "natürlichen Setzungsvorgängen" in der Synopse zu entkräften ist abenteuerlich. Die Feststellung, dass Häuser, die bereits in den Anfängen des 20. Jahrhunderts errichtet wurden und sich nur erst "natürlich" gesetzt haben sollen, entbehrt jeder Realität. Um weitere Schäden zu vermeiden ist es zwingend notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerverkehre auf der Jahnstrasse zu unterbinden. • Im gesamten Bebauungsbereich alle Spundarbeiten zu untersagen. • Keine Grundwasserhaltung zu erlauben <p>Wir versichern ihnen, dass wir einer moderaten, der Umgebung und den Gegebenheiten angepassten Bebauung keine Hindernisse in den Weg legen wollen. Wir bitten deshalb darum, den Bebauungsplan C 39 Prießnitzweg in Bezug auf unsere Feststellungen den von uns tatsächlichen festgestellten Gegebenheiten anzupassen. Wir erlauben uns auch, die weiteren Vorgehensweisen bei der Weiterentwicklung des Bebauungsplans C 39 detailliert zu verfolgen. Im Extremfall zögen wir auch ein Normenkontrollverfahren in Betracht. Bitte informieren sie uns schriftlich über ihre Entscheidungen.</p>	<p>Die Jahnstraße ist grundsätzlich für Schwerlastverkehre ausgelegt. Schäden sind daher vorerst nicht zu erwarten. Sollte es dennoch zu Schäden kommen, die auf die Maßnahme zurückzuführen sind, so sind diese vom Verursacher/ der Stadt zu tragen.</p> <p>Die üblichen Abnutzungserscheinungen (bspw. Aufbrüche des Straßenbelags) am Straßenkörper werden durch Wiederkehrende Beiträge finanziert. Unterhaltungsmaßnahmen an der technischen Infrastruktur werden durch die Versorger durchgeführt und schlussendlich über Beiträge und Gebühren finanziert. Maßnahmen, bei denen aufgrund der Tiefe des Eingriffes in den Untergrund mit Grundwasserfreilegungen (Temporäre Grundwasserhaltung) gerechnet werden muss bedürfen gem. § 8 ff Wasserhaushaltsgesetz (WHG) der Erlaubnis, welche rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen ist. Es ist nicht die Aufgabe des Bebauungsplanes, entsprechende Eingriffe zu versagen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
5.	<p>Anwohner/ Anwohnerin Jahnstraße Stellungnahme vom 24. Februar 2021</p> <p>Einwände gegen die Entwurfsfassung des Bebauungsplans „C 39, Prießnitzweg“ vom 24. November 2020, Beteiligung der Öffentlichkeit</p> <p>die Entwurfsfassung des Bebauungsplans „C 39, Prießnitzweg“ vom 24. November 2020 benachteiligt in besonderer Weise das gesamte Plangebiet und dessen Umfeld. Die Benachteiligung findet ihren Ausdruck in einer durch die Planung selbst als notwendig erachteten Ausweisung einer Ausgleichsfläche auf dem Ebenberg von 3997 Quadratmetern!</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Planung verschlechtert die Lebensbedingungen der Menschen, Tiere und Pflanzen. Sie ist nicht im Einklang mit dem "Klimaanpassungskonzept" der Stadt Landau, in welchem eine bauliche Veränderung des Planungsgebietes nur für "unausweichliche" Maßnahmen beschrieben wird. 	<p>Die für das Vorhaben durchgeführte Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen (z.B. Beachtung der zeitlichen Regelungen für Gehölzentfernung) es zu keinen erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter kommt. Lediglich für das Schutzgut Pflanzen / Biotop ist neben den festgesetzten Maßnahmen noch ein Ausgleich auf externer Fläche notwendig. Die hierfür notwendige Fläche ist im Süden von Landau in Höhe des Ebenbergs vorhanden, wodurch das durch die Planung entstandene Defizit an Ökopunkten vollständig ausgeglichen werden kann.</p> <p>Die lokalen Beeinträchtigungen des geplanten Eingriffs auf die Schutzgüter sind laut Umweltbericht mit Berücksichtigung aller vorgesehenen Maßnahmen nicht als erheblich zu bewerten.</p> <p>Die Festsetzung von externen Ausgleichsflächen ist gängige Planungspraxis und mit § 1a Abs. 3 Satz 3 gesetzlich explizit vorgesehen.</p> <p>Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu keinen erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter kommt. Im Bebauungsplan sind die im Umweltbericht genannten Maßnahmen unter Teil A Nr. 9</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Planung stützt sich auf fehlerhafte und unvollständige Daten und Gutachten. Eine vollständige Interessenabwägung muss zudem mangelhaft sein, weil die Verwaltung weitere notwendige Informationen trotz Aufforderung zurückhält. • Das Planvorhaben benachteiligt außerdem innerhalb des Planungsgebietes einzelne Eigentümer nochmals besonders, 	<p>„Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB“ festgesetzt. Gemäß Klimaanpassungskonzept sollen die für die Belüftung wichtigen Freiflächen wie sie in der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse und im Gesamtplan des Klimaanpassungskonzeptes dargestellt sind, erhalten und bestenfalls unbebaut bleiben. Falls eine Bebauung und Nachverdichtung in diesen Bereichen unausweichlich ist, sollte die Durchlüftung über entsprechende Festsetzungen von Gebäudehöhe, Gebäudeausrichtung und Durchlüftungsschneisen erhalten werden. Das Plangebiet selbst ist nicht als solche Freifläche gekennzeichnet. In der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse ist das Plangebiet in Teilen (die Bereiche die bebaut werden sollen) als Bereich mit steigender thermischer Belastung dargestellt. Es gilt demnach die lokale Wärmebelastung zu reduzieren. Entsprechende Festsetzungen wie beispielsweise Dach- und Fassadenbegrünung sieht der Entwurf des Bebauungsplanes bereits vor. Gemäß der Stadtklimaanalyse kann in innerstädtischen Siedlungsbereichen mit hoher urbaner Wärmebelastung eine angemessene Nachverdichtung mit stadtklimatischen Minimierungsmaßnahmen wie Neuschaffung von Grünflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünung kombiniert werden (vgl. S. 21 Klimaanpassungskonzept).</p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 04.11.2019 bis zum 18.11.2019 sowie der Offenlage vom 26.01.2021 bis zum 26.02.2021 wurden sämtliche – der Planung zugrundeliegende – Unterlagen und Informationen zur Einsicht öffentlich ausgelegt. Zusätzlich zu den formalen Beteiligungsschritten nach Baugesetzbuch wurde am 05.11.2019 eine öffentliche Informationsveranstaltung zur Planung durchgeführt.</p> <p>Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die künftigen Baukörper einzelne Eigentümer benachteiligen. Um zu</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>da diese durch neue Baukörper betroffen sind oder diesen ein besonders erhöhtes Verkehrsaufkommen zugemutet wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obwohl die Alteigentümer in besonderem Maße die negativen Auswirkungen des Planvorhabens zu erleiden haben, verweigert die Verwaltung diesen Eigentümern das objektive Verfahren einer Bestandsaufnahme vor der Durchführung von weiteren Baumaßnahmen. Eine transparente Bestandsaufnahme zur Beilegung späterer Streitigkeiten über Bauschäden wurde von der gleichen Verwaltung im Zuge des Abrisses der Rundsporthalle zumindest auf dem Papier gewährt. • Durch die bereits erfolgte Errichtung der Sporthalle und insbesondere des Kunstrasenplatzes hat die Verwaltung ganz bewusst bereits Fakten geschaffen, die sich auf das Planvorhaben insgesamt negativ auswirken. Diese negativen Auswirkungen müssten sich eigentlich in der weiteren 	<p>gewährleisten, dass sich die künftige Bebauung in die Umgebung – die von 2-geschossigen Einzelgebäuden gezeichnet ist – einfügt, wurde im Bereich des WA2 (südliche Wohnbaufläche) die Traufhöhe auf 7 m und die Gebäudehöhe auf 10 m herabgesetzt. Da der Höhenbezugspunkt für die künftigen Gebäude ca. 2 m tiefer gegenüber der Jahnstraße liegt, kann eine die Umgebung beeinträchtigende und sich nicht einfügende Höhenentwicklung ausgeschlossen werden. Die Festsetzungen einer max. GRZ von 0,4 im Zusammenhang mit der Festsetzung von Einzelhäusern ermöglicht eine adäquate Fortführung der sich im Bestand darstellenden aufgelockerten und durchgrünten Bauweise. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für die künftige Bebauung geschaffen. Die in § 17 BauGB festgeschriebenen Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung im Bereich des WA werden eingehalten. Hinsichtlich der Aussagen zum Verkehrsaufkommens wird auf die u.a. Ausführungen zur Verkehrssituation verwiesen.</p> <p>Vor dem Beginn von Baumaßnahmen werden grundsätzlich Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Für den Abriss der Rundsporthalle ist dieses durch das Gebäudemanagement Landau (GML) erfolgt, wobei der Radius der Bewertungen durch den Fachgutachter festgelegt wurde. Dieser Radius wurde aufgrund von Hinweisen der Bewohner erweitert. Beweissicherungsverfahren und Bauausführung sind nicht Regelungsgegenstand der Bauleitplanung und deren Abwägung. Sie betreffen die nachgelagerte Eben der Bauausführung.</p> <p>Die mit der Errichtung der Sporthalle und des Kunstrasenplatzes einhergehende Flächenversiegelung wurde im Zuge der Erarbeitung des Umweltberichtes berücksichtigt.</p>	<p></p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Planung niederschlagen. Insbesondere der hohe Anteil von Flächenversiegelung durch den Kunstrasenplatz wirkt sich nachteilig auf die Belastungsbilanz für das ganze Gebiet aus. Anstatt dem Umstand der selbst geschaffenen Fakten Rechnung zu tragen, erhöht die Planerin den Flächenverbrauch noch entgegen der Urfassung durch ein Parkdeck, dessen Ausmaße noch nicht einmal genau beziffert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da mit einem Rückbau des Kunstrasenplatzes nicht zu rechnen ist, kann die Disproportionale Belastung von Menschen, Tieren und Pflanzen nur behoben werden und der Schutz vor Hitze und Starkregenauswirkungen nur erreicht werden, durch eine Reduktion weiterer Versiegelungen der übrigen Bestandteile des Planvorhabens. Dies ist möglich, indem die Anzahl und Größe der geplanten Wohnbebauung reduziert wird und auf den Bau eines Parkdecks komplett verzichtet wird. 	<p>In der westlichen Plangebietshälfte kommt es durch das optionale Parkhaus, die Sporthalle und den Kunstrasenplatz zu zusätzlicher Versiegelung. Die dort zum jetzigen Zeitpunkt vorhandenen Biotope sind jedoch nicht von besonders hoher Bedeutung (vgl. Umweltbericht S. 20).</p> <p>Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass Mithilfe der Anlage von Blühstreifen, Gehölzpflanzungen und Dachbegrünung ein Beitrag zu Verminderung negativer Auswirkungen der Planung geleistet werden kann. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen können so als nicht erheblich negativ bewertet werden.</p> <p>In den Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan (Ziffer 9.2 Maßnahmen zum Ausgleich) sind entsprechende Festsetzungen vorgesehen.</p> <p>Der Umweltbericht legt dar, dass die negativen Beeinträchtigungen des geplanten Eingriffs auf die Schutzgüter Tiere, Fläche, Wasser, Klima/ Luft, Wirkungsgefüge, Landschaft, biologische Vielfalt, Natura-2000, Mensch und Kultur mit Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen nicht als erheblich zu bewerten sind (vgl. S. 45). Lediglich für das Schutzgut Pflanzen / Biotop ist neben den festgesetzten Maßnahmen noch ein Ausgleich auf externer Fläche notwendig. Die hierfür notwendige Fläche ist im Süden von Landau in Höhe des Ebenbergs vorhanden, wodurch das durch die Planung entstandene Defizit an Ökopunkten vollständig ausgeglichen werden kann.</p> <p>Eine weitere Reduzierung der Wohnbebauung und ein Verzicht auf die geplante Parkierungsanlage/ das geplante Parkdeck wird rechtlich nicht erforderlich und erscheint auch aus fachlichen Gründen nicht sachgemäß: In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum benötigt. Die aktuelle</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage, auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Es gilt gemäß § 1 Abs. 5 BauGB der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung. Durch ein Absehen von der aktuellen Planung müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als jene, die mit dem Bebauungsplan und dem damit im Zusammenhang stehenden Eingriff in den Naturhaushalt stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverkehre ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand verbunden.</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Zur Begründung im Einzelnen:</p> <p>1. Verkehrssituation Das vorgelegte Gutachten bildet nicht die tatsächliche Situation ab. Die Untersuchung wurde zu einem Zeitpunkt (Januar 2020) vorgenommen, als weder das Freibad noch die neue Sporthalle und auch nicht der neue Kunstrasenplatz in Betrieb waren. Die Stadionnutzung dürfte im Januar minimal sein. Die Verkehrsströme im Januar sind nicht vergleichbar mit dem Verkehrsaufkommen im Sommer. Der Verkehr zur Sportanlage des Turnvereins und zum Tennisclub wurde überhaupt nicht berücksichtigt, fließt aber zu einem großen Teil ebenfalls durch die Jahnstraße / Prießnitzweg. Dementsprechend wurde die Situation nicht zutreffend ermittelt, wodurch die abgeleitete Bewertung mangelhaft bleiben muss.</p>	<p>Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB ausreichend Rechnung getragen werden.</p> <p>Die bestehenden Verkehrsbelastungen an der zu untersuchenden Einmündung Westbahnstraße/ An 44 wurden am Dienstag, den 14.01.2020 außerhalb der Schulferien erhoben. Von den rund 180 bestehenden Stellplätzen im Bereich des Untersuchungsgebietes waren 80% während der Erhebung belegt. Aufgrund der Tatsache, dass es stärker frequentierte Monate (Hauptbesuchszeiten des Freibandes in den Sommermonaten) gibt, wurde mit einer vollständigen Auslastung dieser Stellplätze gerechnet. Um für diesen Zustand mit realistischen Belastungszahlen zu rechnen, wurden die normalerweise zu erwartenden Verkehrsmengen ermittelt. Für die freien Parkstände wurde dabei eine Umschlagzahl von 2,5 Fahrzeugen pro Tag angesetzt. Für die bereits belegten Parkstände ergibt sich dann eine höhere Nutzungsintensität. Hier wurde ein zusätzlicher Umschlag von einem Fahrzeug je Parkstand und Tag angesetzt. Dieser ermittelte Verkehr wurde unter Berücksichtigung der Tagesganglinien für die Spitzenstunden auf das angrenzende Straßennetz umgelegt. Der Großteil des zu erwartenden Neuverkehrs wurde dabei über den untersuchten Knotenpunkt Westbahnstraße/ An 44 geführt (vgl. Verkehrsgutachten S. 11). Die Aufteilung an dieser Einmündung erfolgte dann entsprechend der erhobenen Verteilungen. Insofern wurden die stärker frequentierten Monate im Verkehrsgutachten berücksichtigt, so dass das Gutachten trotz des Erhebungszeitraumes belastbar erscheint.</p> <p>Das Gutachten geht von zwei Entwicklungsfällen aus:</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Obwohl das Gutachten auf falschen Annahmen beruht, kommt es für bestimmte Zeiten/Szenarien zum Schluss von einer "mangelhaften Verkehrssituation". Das Stadtbauamt als Behörde vor Ort muss erkennen, dass das Gutachten noch schlechter ausfallen muss, wenn die tatsächlichen Nutzerströme im Frühjahr, Sommer und Herbst zu Grunde gelegt werden. Trotz der bereits als "mangelhaft" bezeichneten Verkehrssituation gibt es keinen Planungsansatz, dieses Problem abzumildern. Die Ausführungen in der Begründung der Verwaltung hierzu bedeuten letztlich: Wir sehen, es wird hier Probleme geben, machen aber erstmal und sehen dann weiter. Planung bedeutet, absehbare Entwicklungen und Umstände zu bedenken und entweder Lösungen innerhalb oder außerhalb des Planvorhabens zu finden oder aber das Planvorhaben soweit zu reduzieren, dass ein Problem gar nicht erst auftritt oder zumindest nicht verstärkt wird. Der aktuelle Planansatz verstärkt vorsätzlich das Verkehrsproblem und verweigert das Nachdenken über Lösungen. Die angebotene Lösung, Linksabbiegezwang in die An 44, ist ein schlechter Witz. Noch dazu steht dieser Lösungsansatz in Opposition zu anderen durch die Stadt Landau gesetzten Schwerpunkten: Die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer, die man in der "An 44" gerade schützen will, sowie der Fußgänger - insbesondere der Schulkinder- wird ad absurdum geführt. Es ist nicht zu begründen, warum zwar überall in der Stadt der Fußgänger und Radfahrer eine bevorzugte Schutzbehandlung erfahren soll. Diese wird mit viel Mühe und Geld in seit Jahrzehnten gewachsenen Strukturen hineingepasst. Bei einem neuen Planvorhaben, wo man auf dem weißen Blatt Papier neu denken könnte, werden jedoch mangelhafte Verkehrssituationen verschlechtert und neue Gefahren für Radfahrer und Fußgänger geschaffen. Das Entstehen einer "mangelhafte Verkehrssituation" wird durch den Bau der Wohneinheiten und eines zusätzlichen Parkdecks im Plangebiet billigend in Kauf genommen. Durch weitere geplante Eingriffe im Umfeld - Umgestaltung der Eichbornstraße und Fahrradstraße im</p>	<p><u>Entwicklungsfall 1)</u> Im Entwicklungsfall 1 wird von einem maximalen Ausbau mit 220 Parkständen ausgegangen. Der Entwicklungsfall 1 berücksichtigt die Errichtung eines Parkhauses im Plangebiet. Gegenüber dem Bestand entsteht damit ein zusätzliches Angebot von 40 Parkständen. Für die neuen Parkstände wurde eine Umschlagzahl von 2,5 pro Tag angesetzt.</p> <p><u>Entwicklungsfall 2)</u> Im Entwicklungsfall 2 wurde mit dem Bau von 150 Stellplätzen gerechnet. Ein Parkhaus ist in diesem Fall nicht vorgesehen. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde die geplante Nutzung und die Umschlagzahl des Entwicklungsfalls 1 angesetzt. Hinsichtlich der 180 parkenden Beschäftigten und Kunden der Innenstadt wird auf die obigen Ausführungen zur Parkraumversorgung verwiesen.</p> <p>Beide Entwicklungsfälle wurden jeweils mit und ohne die geplante bauliche Entwicklung am Prießnitzweg berechnet. Die Beurteilung des Knotenpunktes hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufes wurde anhand der Qualitätsstufen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Standardwerk der Verkehrsuntersuchungen) vorgenommen. Unter der Annahme einer 5% Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch eine gelungene Mobilitätswende bis zum Jahr 2030, kommt es im Falle der Realisierung des Bebauungsplanes zu keiner wesentlichen Änderung der Verkehrsbelastungen an dem Kreuzungspunkt im Vergleich zur heute bestehenden Situation. Lediglich in der Morgenspitze verschlechtert sich die Verkehrsqualität um eine Stufe auf eine befriedigende Verkehrsqualität. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist in diesem Entwicklungsfall somit sichergestellt.</p> <p>Unter Annahme einer maximalen Zunahme des Kfz-Verkehrs, also dem ungünstigsten Belastungsfall (Entwicklungsfall 1) für den Prognosehorizont 2030, wäre die Leistungsfähigkeit</p>		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Prießnitzweg - werden die bereits schwachen Annahmen des Verkehrsgutachtens weiter torpediert.</p>	<p>des Knotenpunktes – sowohl mit als auch ohne bauliche Entwicklung des Prießnitzweges – nur noch als mangelhaft zu bewerten, was sich vor allem in längeren Wartezeiten widerspiegeln würde. Die mangelhafte Qualität zeigt sich im Falle der Umsetzung des Bebauungsplanes in diesem Entwicklungsfall sowohl bei der Rechtsabbiegerspur als auch bei der Linksabbiegerspur von der An 44 in die Westbahnstraße. Erfolgt eine Umsetzung des Bebauungsplanes nicht, verzeichnet zumindest die Linksabbiegerspur in diesem Entwicklungsfall eine mangelhafte Qualität.</p> <p>Bei Annahme des „Worst-Case-Szenarios“ (Entwicklungsfall 1) wird somit künftig –ohne Gegensteuern mit entsprechenden Maßnahmen– die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs nicht ausreichen, unabhängig davon ob der Bebauungsplan umgesetzt wird oder nicht.</p> <p>Da der Entwicklungsfall 1, insbesondere aufgrund der aktuell bereits begonnen Maßnahmen zur Mobilitätswende, nahezu ausgeschlossen werden kann, ist der Entwicklungsfall 2 maßgebend für die abschließende Bewertung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Das Gutachten zeigt, dass die Mobilitätswende dem künftigen Anstieg der verkehrlichen Belastung entgegenwirkt und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch in Zukunft sicherstellt. Im Endergebnis kann somit festgehalten werden, dass die aktuelle wie auch die künftige verkehrliche Belastung des Kreuzungspunktes die Umsetzung des Bebauungsplanes erlaubt.</p> <p>Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einer etwaigen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt, hervorgerufen durch das Planvorhaben, mit zusätzlichen Veränderungen in der Verkehrsführung gerecht zu werden. Eine Möglichkeit besteht darin, das Linksabbiegen aus der An 44 auf die Westbahnstraße zu unterbinden. Auch besteht die Möglichkeit, den aus dem Plangebiet herausfahrenden Verkehr auf dem Weg in Richtung Altstadt, durch Beschilderung gezielt Links auf die An 44 (in Richtung</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Eine Änderung der Verkehrsführung im Gesamtgebiet, Einbahnstraßenregelungen oder Durchfahrtsverbote wurden trotz der erfolgten Einwände, nicht bedacht. Die Verwaltung behauptet, dass die Anbindung des Kanalwegs an die Annweiler Straße nur durch eine Unterführung statt des vorhandenen Bahnübergangs möglich sei, die Flächenverfügbarkeit fehle und die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben sei. Mangels nachprüfbarer Angaben wird dies bestritten. Keiner der Bahnübergänge in Landau ist als Unterführung ausgestaltet. Warum soll dies ausgerechnet hier erforderlich sein? Wie denkt die Verwaltung hier den Begriff Wirtschaftlichkeit zu definieren? Wirtschaftlich im Sinne von volkswirtschaftlich positiv ist es sicher, Unfallschäden an Menschen und Material zu vermeiden und unnötige Emissionen durch minutenlanges Warten an Straßenkreuzungen zu vermeiden. Eine Unterbindung der Nutzung dieser neuen Ausfahrtmöglichkeit als "Bypass" zu den Hauptverkehrsstraßen, kann man durch entsprechende Beschränkungen erreichen. Diese könnte man auch temporär aufheben, wenn Baumaßnahmen oder beispielsweise Unfälle auf der Hauptverkehrsachse dies notwendig machten. Dies wäre für alle Landauer ein positiver Nebeneffekt.</p> <p>Eine Ertüchtigung des Spitalmühlwegs und der zugehörigen Brücke über 3,5t hinaus "sei nicht erforderlich", da der Verkehr über andere Strecken laufen könne. Genau dieses ist ja das Problem. Die Verwaltung gibt an, dass über verkehrslenkende Maßnahmen "später nachgedacht werden könne". Eine Verkehrslenkung (zum Beispiel Durchfahrtsverbot aus dem Kanalweg und Umleitung über den Spitalmühlweg), die zur</p>	<p>Norden) abbiegen zu lassen und dann über die bestehenden Querstraßen/ Querverbindungen auf den Westring zu führen. Diese Maßnahmen sind nach Bedarf unabhängig vom Bebauungsplan zu treffen.</p> <p>Verkehrslenkende Maßnahmen sind auf nachgelagerter Ebene vorzunehmen und nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Eine Anbindung des Kanalwegs an die Annweilerstraße wurde bereits im Rahmen einer Gärtnerei Nachnutzung geprüft und verworfen, da ein Umbau des Bahnübergangs (in eine Unterführung) erforderlich wäre und die notwendige Flächenverfügbarkeit sowie die Wirtschaftlichkeit hierfür nicht gegeben ist bzw. außer Verhältnis steht.</p> <p>Der mit der Planung einhergehende Verkehr wird über die Jahnstraße und den Prießnitzweg geführt. Eine Entlastung der Jahnstraße und eine Umleitung des Verkehrs werden aus fachlicher Sicht nicht als erforderlich erachtet.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan wurde dargelegt, dass die Stadt auf gesamtstädtischer Ebene das Ziel verfolgt,</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	Entlastung der Jahnstraße führte, kann aber nur erfolgen, wenn auch alle Fahrzeuge technisch diesen Weg nehmen können. Eine Planung, die auf späteres Nachdenken verweist, ist keine Planung.	den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Aus diesem Grund ist der im Gutachten beschriebene Entwicklungsfall 2 im Hinblick auf die Beurteilung des künftigen Verkehrsgeschehens maßgebend. Im Entwicklungsfall 2 wird mit einem Ausbau von 150 Parkständen für die Freizeitnutzungen gerechnet. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde die geplante Nutzung und die Umschlagzahl des Entwicklungsfalls 1 (2,5) angesetzt. Mit den geplanten Freizeitnutzungen geht somit eine Verkehrsstärke von 375 Kfz/d einher. Bei Beibehaltung der Stellplatzanzahl von 170 Parkständen – analog zum Bestand – würde sich dieser Wert auf 425 Kfz/d erhöhen. Die mit der Wohnbebauung im Zusammenhang stehenden Fahrten sind hinzu zu rechnen. Für die geplante Bebauung im Planungsgebiet wurden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von „Gebietstypen“ (FGSV 2006) abgeschätzt. Insgesamt sind im Entwicklungsgebiet 60 Wohneinheiten geplant. Mit einem mittleren Ansatz von 2 Einwohnern je Wohneinheit ergeben sich 120 Einwohner. Der MIV-Anteil wurde aus dem „Mobilitätssteckbrief für Landau in der Pfalz“ (Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, November 2019) abgeleitet. Hiernach entfallen auf den MIV in Landau rund 51% der Wege. Für die Untersuchung wurden 55% gewählt, wodurch sich ein ungünstiger Belastungsfall ergibt und die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen auf der sicheren Seite liegen und belastbar sind. Für die künftige		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>Wohnbebauung wurde so eine Verkehrsstärke von insgesamt 269 Kfz/ d ermittelt.</p> <p>Die mit der Entwicklung des Areals zu erwartende Verkehrsstärke (Freizeitnutzung + hinzukommende Wohnbebauung) beläuft sich im angenommenen Entwicklungsfall 2 auf ca. 644 Kfz/ d und würde bei Beibehaltung der Parkplatzzahl immer noch unter 700 Kfz/d bleiben.</p> <p>Setzt man für die bestehenden Wohngebäude entlang der Jahnstraße/ Kanalweg (ca. 70 WE) die gleichen Parameter zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an, die im Zuge des Gutachtens für die Ermittlung der Neubebauung angesetzt wurden, lassen sich ca. 315 Fahrten für die Bestandsbebauung ermitteln. Insgesamt beläuft sich die Verkehrsstärke der Jahnstraße damit auf rund 1.000 Kfz pro Tag (Freizeitnutzungen + hinzukommende Wohnbebauung + bestehende Wohnbebauung).</p> <p>Gemäß RAST 06 ist eine Anliegerstraße / Wohnstraße wie die Jahnstraße für eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/pro Stunde ausgelegt. Selbst unter Hinzunahme des Verkehrs, der durch die bestehende Bebauung entlang der Jahnstraße ausgelöst wird, wird die Belastungsgrenze bei Weitem nicht erreicht.</p> <p>Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. In allgemeinen Wohngebieten gilt ein Grenzwert von maximal 59 dB (tags) und 49 dB (nachts).</p> <p>Um den künftigen Beurteilungspegel abschätzen zu können wird auf das „Diagramm zur Abschätzung des</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>In der textlichen Fassung findet sich der schulterzuckende Hinweis von Herrn Kamplade aus der Bürgerbeteiligung im Rathaus, dass "ein Abwartenmüssen von drei Ampelphasen normal" sei, naturgemäß nicht. Diese Aussage wirft ein Schlaglicht auf die Grundhaltung, mit der an ein solches Vorhaben herangegangen wird. Die Idee eines Linksabbiegezwangs im</p>	<p>Beurteilungspegels von Straßenverkehr für verschiedene Abstände als Parameter“ nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) zurückgegriffen. Dem Diagramm kann der ungefähre Wert des Beurteilungspegels vom Verkehr auf einer Autobahn oder Straße als Funktion der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV (Kfz/ 24 Stunden) und des Abstandes des Immissionsortes von der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens entnommen werden.</p> <p>Die Prüfung anhand des Diagramms führt zu folgendem Ergebnis:</p> <p>Bei einem Abstand von mind. 7 m zwischen dem Immissionsort und der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens (der tatsächliche Abstand ist größer als 7 m) werden die genannten Grenzwerte der 16. BismV von 59 dB (tags) bzw. 49 dB (nachts) bei rund 1.000 Kfz/d geringfügig überschritten. Da es sich um eine 30er- Zone handelt können gemäß DIN 18005 nochmal 2,5 dB abgezogen werden. Insofern können die Grenzwerte der BimschV eingehalten werden. Erst bei ca. 1.300 Kfz/ d könnten gemäß dem Diagramm der DIN 18005 die Grenzwerte nicht mehr eingehalten werden. Damit besteht ein Puffer von knapp 300 Kfz/ d, was in etwa knapp 70 weiteren WE entspräche.</p> <p>Es ist daher davon auszugehen, dass keine wesentlichen Lärmeinwirkungen durch die geplante Bebauung erfolgen.</p> <p>Die Verwaltung als Straßenverkehrsbehörde hat die Aufgabe, das Verkehrsgeschehen und den Verkehrsfluss im Stadtgebiet durch verschiedene verkehrslenkende Maßnahmen zu regeln. Hierzu zählt gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts auch die Beschränkung der Benutzung von Straßen.</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Angesicht eines nicht mehr abfließenden Verkehrs, passt in diese Kategorie. In Ländern der Dritten Welt schaltet man in einzelnen Stadtteilen regelmäßig den Strom ab, weil er nicht für alle gleichzeitig reicht. Der vorgeschlagene "Linksabbiegezwang" ist eine vergleichbare Maßnahme. Das vorgelegte Planvorhaben zeigt, dass die Situation für die Menschen vor Ort den Planern egal ist.</p> <p>Der Altbestand an Häusern in Jahnstraße und Prießnitzweg wird durch die vorgelegte Planung stärker mit Verkehr belastet, wohingegen die zu errichtende Wohnbebauung überwiegend verkehrsberuhigt gestaltet wird. Die bereits hohe Verkehrsbelastung und die zusätzlich zu erwartenden Fahrten auch auf andere Straßen zu verteilen, ist nicht geplant. Die Planung sieht keinerlei lenkenden Maßnahmen vor, den Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren. Es handelt sich insgesamt um eine einseitige, unausgewogene Belastung der Eigentümer und Bewohner in der Jahnstraße. Wie oben dargestellt, ist bereits die Abwägungsgrundlage falsch.</p> <p>2. Belastung der Straßen und Häuser Zum Einwand, dass viele Tonnen Baumaterial und Erdabfuhr nicht spurlos an der Bebauung vorübergehen, schließt die Verwaltung eine weitere Begutachtung zur Aufnahme und Sicherung des jetzigen Zustands aus. Gleichzeitig gibt sie an, dass Schäden vom Verursacher / der Stadt zu tragen seien. Wie soll das ohne einen objektivierten Nachweis erfolgen? Jede Fahrt der schweren Baustellen-LKW bringt eine Belastung für den Bestand. Die neu eingebrachten Tonnen Baumaterial in dieses Wohngebiet dürften die abgefahrenen Tonnen der Rundsporthalle übersteigen. Dass der Alt-Bestand insgesamt sehr durch das Planvorhaben belastet ist, steht außer Frage. Eine Begutachtung, und die offene Kommunikation darüber, was begutachtet wurde, kann zumindest die Ängste vor der</p>	<p>Es wird auf die obigen Ausführungen zur Verkehrsbelastung in der Jahnstraße verwiesen. Es ist darüber hinaus das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Der Parkplatzsuchverkehr im und um das Plangebiet wird damit verringert, was sich auch positiv auf den Verkehrsfluss auswirkt.</p> <p>Es wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen. Ein objektiver Nachweis erfolgt in der Regel anhand eines Beweissicherungsverfahrens, das vor Beginn der jeweiligen Maßnahme durchgeführt wird. Schäden an Privateigentum, sind grundsätzlich vom Verursacher zu tragen. Das bestehende Straßennetz ist grundsätzlich für Schwerlastverkehre ausgelegt. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass das Planvorhaben die bestehenden baulichen Strukturen nachhaltig belastet. Die Sicherung der Bestandsbebauung im Rahmen der Baumaßnahmen ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>unmittelbaren negativen Auswirkung "Bauschaden" mildern. Die Verwaltung behauptet, dass die bisher angezeigten Schäden in der Jahnstraße nicht durch den Abriss der Rundsporthalle entstanden seien. Es handle sich um normale Setzungsvorgänge. Um mir ein eigenes Bild machen zu können, habe ich um die Herausgabe des damals gemachten Bildmaterials von meinem Anwesen gebeten. Dies ist nicht erfolgt, obwohl angeblich das GML eine umfassende Aufnahme des Bestands gemacht hat. Wenn die Verwaltung selbst diese Bestandsaufnahme für den Abriss der Rundsporthalle für erforderlich hielt, dann sollte dies doch für die Errichtung der neuen Gebäude ebenfalls gelten.</p> <p>3. Parksituation – Parkdeck</p> <p>Insbesondere die Anzahl, Nutzung und Zuordnung der bestehenden Parkplätze wurde für die Planung und durch das Gutachten nicht zutreffend ermittelt. Es wurden Annahmen getroffen, die aus der Luft gegriffen erscheinen - zum Beispiel, dass in der Löhstraße geparkt würde, um das Freibad zu nutzen und dass diese Parkplätze überhaupt einer Nutzung für den Sportbetrieb offen stünden. Das Gutachten hat diese Annahmen und Behauptungen der Verwaltung widerspruchlos übernommen.</p> <p>Es ist befremdlich, dass die Planung des Parkdecks in diesem doch hinsichtlich der Größe des zu erwartenden Baukörpers "Parkdeck" und der notwendigen Flächenversiegelung im Ablauf der Planung so unterrepräsentiert ist. Noch in der Bürgerfragestunde im November 2019 hieß es dazu, "man könne im Anschluss an die Halle ja bei Bedarf noch ein Parkdeck bauen". Dieses Parkdeck ist inzwischen fester Bestandteil des vorgesehenen Bebauungsplanes. Allerdings mit der vagen Angabe von 55 - 125 Parkplätze. Man fragt sich, wie dies sein kann, wo doch die Begründung für das Parkdeck - die Sportanlagen - seit Jahrzehnten bestehen oder alte gleich- oder höherwertige (Jahnsportplatz, Rundsporthalle) ersetzen. Wie kommt es zu dieser Spanne, wenn die Verursacher der Parkplätze klar definiert und seit Jahren vorhanden sind. Vor der</p>	<p>Der bauordnungsrechtliche Bedarf an Stellplätzen für die Freizeitnutzungen wird mit der Planung künftig abgedeckt. Dies wird in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf sowie in der Abwägung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung umfänglich dargelegt: Es besteht insgesamt ein Bedarf an 181 Stellplätzen. Davon entfallen 40 Stellplätze auf die neu errichtete Dreifeldsporthalle, 26 Stellplätze auf den Jahnsportplatz, 57 Stellplätze auf das Freibad und 58 Stellplätze auf das Südpfalzstadion. Ein Teil des Bedarfes wird durch die vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhstraße / Eichbornstraße gedeckt (insgesamt 70 Stellplätze). Der übrige Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet durch ca. 88 Stellplätze entlang des Prießnitzweges und der im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzfläche westlich der Sporthalle gedeckt. Wie viele Stellplätze innerhalb dieser festgesetzten Stellplatzfläche letztlich geschaffen werden, hängt davon ab, ob lediglich eine ebenerdige Stellplatzanlage (ca. 55 Stellplätze), ein kleines Parkdeck (ca. 100 Stellplätze) oder ein großes Parkdeck (ca. 125 Stellplätze) realisiert wird. Insgesamt werden innerhalb des Plangebietes somit zwischen 145 und 215 Stellplätzen hergestellt. Der im Gutachten ermittelte Bedarf an 181 Stellplätze für alle Sport- und</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>"Westhalle" gab es die Rundsporthalle, die im Gegensatz zur Westhalle auch noch über hunderte Zuschauerplätze verfügte. Auch der Jahnsportplatz wurde seit Jahrzehnten zur Austragung von Fußballspielen genutzt. Die neue Wohnbebauung soll ausweislich der Planung nicht an den Parkplätzen des Parkdecks partizipieren. Alle Stellplätze sollen auf den Geländen der jeweiligen Wohnbebauung untergebracht werden. Es drängt sich der Verdacht auf, dass man die Wohnbebauung zu Lasten der bisher verfügbaren Parkplätze so groß wie möglich machen wollte.</p>	<p>Freizeitnutzungen im und um das Plangebiet wird unter Einbezug der vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhlnstraße/ Eichbornstraße bereits mit der ebenerdigen Stellplatzanlage abgedeckt bzw. sogar überschritten. Die durch die Vorhaben privat ausgelösten Stellplatzbedarfe werden auf den privaten Baugrundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen (Tiefgaragen, ebenerdige Stellplätze auf den Privatgrundstücken). Dadurch kommt es durch die Neuplanung zu keiner Verschärfung der aktuellen Stellplatzsituation. Der bauordnungsrechtliche Bedarf schließt dabei auch die Besucher der Sportveranstaltungen mit ein. Dabei richtet sich der Bedarf nach der Ausgestaltung der baulichen Anlage. Es besteht grundsätzlich kein rechtliches Erfordernis, über das bauordnungsrechtlich notwendige Maß, zusätzlich Stellplätze für Besucher der Innenstadt oder Pendler, exakt an dieser Stelle im Stadtgebiet bzw. auf öffentlichen Flächen im Plangebiet anzubieten. Ungeachtet dessen, werden über den bauordnungsrechtlich geforderten Bedarf hinaus, Stellplätze im Plangebiet angeboten (vgl. obige Ausführungen). Schon mit der kleinsten Varianten (Parkierungsanlage, siehe obige Ausführungen) werden mehr Stellplätze im Plangebiet angeboten als das Verkehrsgutachten empfiehlt (123, vgl. S. 9 Verkehrsgutachten). Es ist darüber hinaus das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, den Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu erhöhen und dadurch eine umweltfreundliche Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll der Westbahnhof zur Mobilitäts-Drehschreibe ausgebaut werden, sodass zukünftig mit einer besseren Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV, sowie einem höheren Anteil des Rad- und Fußgängerverkehres zu rechnen ist. Hierzu tragen auch die neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen entlang der Queich bei. Der Parkplatzsuchverkehr im und um das Plangebiet wird damit verringert, was sich auch positiv auf</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Wegfallende Parkplätze dann anschließend durch ein Parkdeck zu ersetzen, ist unter den Aspekten des Flächenverbrauchs und der Versiegelung des Bodens nachteilig. Richtig wäre, die Parkplätze auf der bisher bereits versiegelten Fläche unterzubringen. Dies ginge natürlich zu Lasten der Wohnbebauung, würde aber das gesamte Vorhaben wieder näher an die Behauptungen von Herrn Kamplade und Herrn Hartmann bei der Bürgerfragestunde im November 2019 bringen. Hier sagten beide: Es wird hinterher nicht mehr Fläche versiegelt, als dies vorher war. Wie sich nun herausstellt, war dies eine glatte Lüge. Der Umweltbericht spricht hierbei eine klare Sprache - Zunahme der Vollversiegelung gegenüber der Ausgangslage um rd. 9000 Quadratmeter! Der Hinweis auf die nachteilige zusätzliche Versiegelung findet sich auf vielen Seiten des Umweltberichtes.</p> <p>Nicht umsonst kommt der Bericht zu dem Schluss, dass eine Kompensationsmaßnahme in erheblichem Umfang erforderlich ist. Da die Verwaltung diese Kompensationsmaßnahme akzeptiert hat, hat sie klar eingestanden, dass das Plangebiet um 8.784,75 Ökowertpunkte abgewertet wird.</p>	<p>den Verkehrsfluss auswirkt. Von der Herstellung zusätzlicher Stellplätze auf öffentlicher Fläche im Plangebiet für Besucher der Innenstadt, Studenten und Pendler wird deshalb abgesehen. Zudem würde dies das gesamtstädtische Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, konterkarieren. Um zu gewährleisten, dass Besucher der Innenstadt oder Berufspendler keine Stellplätze der Freizeitanwendungen in Anspruch nehmen, können zu einem späteren Zeitpunkt entsprechende Maßnahmen (bspw. gezielte Parkraumbewirtschaftung, Parkdauerbeschränkungen etc.) umgesetzt werden.</p> <p>In der westlichen Plangebietshälfte kommt es durch das optionale Parkhaus, die Sporthalle und den Kunstrasenplatz zu zusätzlicher Versiegelung. Die dort zum jetzigen Zeitpunkt vorhandenen Biotope sind jedoch nicht von besonders hoher Bedeutung (vgl. Umweltbericht S. 20). Durch das geplante Vorhaben kommt es aber auch im östlichen Gebiet zu Entsiegelung. Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass Mithilfe der Anlage von Blühstreifen, Gehölzpflanzungen und Dachbegrünung ein Beitrag zu Verminderung negativer Auswirkungen der Planung geleistet werden kann. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen können so als nicht erheblich negativ bewertet werden (vgl. S. 20). In den Textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan (Ziffer 9.2 Maßnahmen zum Ausgleich) sind entsprechende Festsetzungen vorgesehen.</p> <p>Die Festsetzung der externen Ausgleichsfläche dient dazu, den Eingriff in das Schutzgut Pflanzen / Biotope zu kompensieren. Die Festsetzung von externen Ausgleichsflächen ist gängige Planungspraxis und wie o.a. mit § 1a Abs. 3 Satz 3 gesetzlich explizit vorgesehen. Dass mit der Planung lokal – auf das Plangebiet bezogen – ein Verlust von 8.784,75 Ökopunkte einhergeht ist aus fachlicher Sicht vertretbar: In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>benötigt. Die aktuelle Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage, auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Es gilt gemäß § 1 Abs. 5 BauGB der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung. Durch ein Absehen von der aktuellen Planung müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als jene, die mit dem Bebauungsplan und dem damit im Zusammenhang stehenden Eingriff in den Naturhaushalt stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverkehre ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand</p>		

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teilländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Der Eindruck, dass die Verwaltung nicht mit offenen Karten spielt, verfestigt sich, da sie auf die Fragen, wann die Parkplatzermittlungen für einzelne Bauten/Anlagen durchgeführt wurden und mit welchen Ergebnissen, keine befriedigende Antworten gegeben hat. Dies betrifft insbesondere die Sporthalle und den Kunstrasenplatz. Bereits vor deren Errichtung hätte eine Gesamtbeurteilung der Parksituation des Sportzentrums erfolgen müssen. Diese wurde augenscheinlich nicht vorgenommen. Auch das Verkehrsgutachten bringt hier keine Erhellung. Dort heißt es:</p> <p><i>"Der weitere für die Sportnutzungen erforderliche Bedarf soll in einer Parkieranlage westlich der neuen Turnhalle gedeckt werden. Der Bedarf für alle Sportnutzungen (auch für die außerhalb des B-Plan-Geltungsbereichs) stellt sich gemäß den Angaben der Stadt Landau wie folgt dar: Dreifeldsporthalle: 40 Stellplätze, Jahnsporthalle: 26 Stellplätze, städtisches Freibad: 57 Stellplätze, Südpfalzstadion: 58 Stellplätze (ohne Besucherverkehr)"</i></p> <p>In den weiteren Ausführungen hierzu, arbeitet das Gutachten mit diesen Zahlen. Gutachterliche Aufgabe wäre es doch aber, die Angaben der Verwaltung kritisch zu hinterfragen, anstatt diese einfach für bare Münze zu nehmen. Wieso der</p>	<p>verbunden. Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB ausreichend Rechnung getragen werden. Im Sinne der gesetzlich geregelten bauleitplanerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 ist es im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung i.S.v. § 1 Abs. 5 vertretbar, die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Pflanzen/ Biotop an externer Stelle auszugleichen. Die lokalen Beeinträchtigungen des geplanten Eingriffs auf die Schutzgüter sind mit Berücksichtigung aller vorgesehenen Maßnahmen nicht als erheblich zu bewerten.</p> <p>Die Parksituation wird im Verkehrsgutachten sowie in der Begründung zum Bebauungsplan auf S. 25 ff. beleuchtet. Es wird auch auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>Der Bedarf an Stellplätzen ist landesrechtlich vorgegeben und kann nicht durch gutachterliche Einschätzungen ermittelt werden. Der Bedarf richtet sich nach der Ausgestaltung (Größe, Nutzung etc.) der baulichen Anlage. Der bauordnungsrechtliche Bedarf schließt dabei auch die Besucher der Sportveranstaltungen mit ein. Es besteht kein rechtliches Erfordernis, über den bauordnungsrechtlichen Bedarf Parkplätze anzubieten. Es wird auf die obigen Ausführungen zur Parksituation verwiesen. Es ist nicht möglich, auf Grundlage von § 9 BauGB einzelne Parkplätze darzustellen bzw. verbindlich festzusetzen. Auf Grundlage von § 9 Abs. 11 BauGB können nur Flächen für das Parken festgesetzt werden.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>"Besucherverkehr" der Sportanlagen nicht beziffert wird, ist ebenfalls nicht verständlich. Außer die Verwaltung möchte weiter am Abstieg des Landauer Amateursportes arbeiten. Hochwertige Sportveranstaltungen mit vielen Zuschauern, wie sie in der Rundsporthalle möglich waren, wird es in der neuen Halle ganz sicher nicht geben. Das Freibad wurde durch Entfernen der 50-m-Bahn für das Sportschwimmen entwertet.... Ganz sicher gibt es für notwendige Besucherparkplätze jedenfalls genaue Berechnungsgrundlagen. Sowohl einem Gutachter als auch der Verwaltung muss es möglich sein, die Berechnungen hierzu anzustellen und verständlich darzulegen. Die Verwaltung hat auf eine Darstellung der benötigten Parkplätze offenbar bewusst verzichtet, da sich dies weiter nachteilig auf das Ergebnis des Gutachtens und der Belastungsabwägung ausgewirkt hätte.</p> <p>Auch beim Thema zu erwartender Reisebusse bleibt die Verwaltung vage: <i>"Zudem ist die im Bebauungsplan vorhandene Stellplatzfläche westlich der Sporthalle ist ausreichend dimensioniert, um unter Verzicht von Pkw Stellplätzen auch Platz für Reisebusse zu bieten."</i> Gemäß Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Finanzen vom 24. Juli 2000 kann bei Anlagen mit regelmäßigem An- oder Auslieferungsverkehr eine ausreichende Zahl von Stellplätzen für Lastkraftwagen verlangt werden. Entsprechendes gilt für Anlagen, bei denen ein Besuchsverkehr durch Autobusse zu erwarten ist. Ich fordere die Verwaltung auf, die entsprechend benötigte Anzahl von Stellplätzen zu beziffern und diese konkret ins Planvorhaben einzuzichnen. Im Hinblick auf die "mangelhafte Verkehrssituation" und die Nachteilige Versiegelung muss insgesamt viel exakter geplant werden, wo immer dies eben möglich ist. Es ist bezeichnend für die Qualität des Verkehrsgutachtens, dass dieses die Frage "Reisebusse" an keiner Stelle berührt.</p> <p>Zur erforderlichen Anzahl der Parkplätze für das Container-Wohnheim, antwortet die Verwaltung, dass diese Frage für das</p>	<p>Gemäß der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge kann gemäß Ziffer 2.3 bei Anlagen mit regelmäßigen Besuchsverkehr durch Autobusse die Errichtung von Stellplätzen für Lastkraftwagen verlangt werden. Insofern besteht grundsätzlich ein Ermessensspielraum der Gemeinde. Die Errichtung von Stellplätzen für Lastkraftwagen ist also dort zu verlangen, wo es fachlich unbedingt notwendig erscheint. Die künftigen Besucher der Sporthalle, die mit Bussen anreisen, können auch über Haltestellen zu- bzw. aussteigen. Fachlich ist es somit nicht geboten, dass spezielle Stellplätze geschaffen werden. Von einer Eintragung der Stellplätze in den Bebauungsplan wird deshalb abgesehen. Es wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>Es ist nicht die Aufgabe der Bauleitplanung, den Stellplatznachweis vergangener Baugenehmigungsverfahren</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Planungsverfahren nicht relevant sei. Dies ist nicht nachvollziehbar. Das Container-Wohnheim steht jedenfalls in direktem Bezug zum Planungsgebiet und ist genauso zu berücksichtigen wie das Stadion und das Freibad. Wenn die Stadtverwaltung Parkplätze in der Löhlstraße als relevant für die Planung erachtet, dann muss das Container-Wohnheim ebenso Berücksichtigung finden.</p> <p>Die Verwaltung hat die Frage nicht beantwortet, ob die Errichtung des Container-Wohnheims im Sinne des Flächennutzungsplans rechtmäßig war, für welchen Zeitraum dieses errichtet wurde und welcher Nutzung die Stadt diese Fläche anschließend zuführen will. Zum Beispiel, ob geplant ist, dass hier weitere Wohnbebauung erfolgt. Im Hinblick auf alle anderen aufgeworfenen Fragen - Versiegelung, Verkehr, Anzahl der Bewohner ist dies sehr wohl eine relevante Frage. Wenn die Verwaltung diese Informationen bewusst zurückhält, handelt es sich um einen Abwägungsausfall zu Lasten der betroffenen Bürger. Auch das Verkehrsgutachten geht nicht auf die hier ggf. notwendigen Parkplätze ein, obwohl es sicher gutachterliche Pflicht wäre zumindest auf den Umstand hinzuweisen.</p> <p>Das Gutachten versteigt sich insgesamt zur nicht belegten Aussage: <i>"Es wird empfohlen, im Plangebiet mindestens 123 Stellplätze anzubieten (Dreifeldsporthalle, Jahnsporplatz und Freibad), d.h. min. 35 P in der Parkieranlage sowie ggfs. weitere P für Besucherverkehr für das Südpfalzstadion."</i> sowie weiter: <i>"Des Weiteren stellt sich die Frage, ob den heutigen Nutzern des Stellplatzangebots - Beschäftigte und Besucher der Innenstadt - zukünftig weiterhin ein Angebot zur Verfügung stehen soll. In diesem Zusammenhang ist die Frage der (zeitlichen) Bewirtschaftung zu klären. Für Beschäftigte der Innenstadt wäre eine Parkdauerbeschränkung auf 3 Stunden nicht hilfreich, für Besucher der Innenstadt dagegen wäre eine solche Regelung akzeptabel. Eine endgültige Festlegung zum Umfang der Parkieranlage kann abschließend erst erfolgen,</i></p>	<p>zu führen. Bei dem Containerwohnheim handelt es sich im Gegensatz zum Stadion und Freibad nicht um eine öffentliche Nutzung. Die Stellplätze sind in der Regel nicht auf öffentlicher Fläche, sondern dem Grundstück selbst bereitzustellen.</p> <p>Ob die Errichtung des Container-Wohnheims im Sinne des Flächennutzungsplans rechtmäßig war, für welchen Zeitraum es errichtet wurde und welcher Nutzung die Stadt diese Fläche anschließend zuführen will sind Fragen, die nicht das aktuelle Bebauungsplanverfahren betreffen. Die Fragen bedürfen deshalb keiner Abwägung. Ob und inwiefern eine potentielle künftige Bebauung möglich wäre und wie sich diese hinsichtlich Versiegelung, Verkehr etc. auswirkt ist nicht Gegenstand des gegenwärtigen Bebauungsplanverfahrens und muss dann zu gegebener Zeit in einem eigenständigen Verfahren geprüft werden.</p> <p>Es wird auf die obigen Ausführungen zur Stellplatzthematik sowie zum Umweltbericht verwiesen.</p>	<p></p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>wenn diese Fragen geklärt sind. Für die in Kap. 4 und 5 durchgeführten Berechnungen (zur Verkehrsbelastung) wurde von max. 220 Parkständen ausgegangen, ein weiteres Szenario geht von 150 Parkständen im Bereich des Untersuchungsgebiets aus. Unter Berücksichtigung der laut BPlan zur Verfügung stehenden 88 Plätze südlich des Freibads und entlang des Prießnitzwegs hätte die Parkieranlage eine Größe von ca. 130 bzw. 60 Stellplätzen."</p> <p>Gegen diesen Passus ist einzuwenden, dass es eine derartige Nutzung von Dauerparkern und das Parken von Menschen, die im Stadtkern arbeiten, sowie Schülern vor Abriss der Rundsporthalle nicht gegeben hat. Diese Art Nutzer wurde erst durch den Abriss und das Freigeben dieser Parkstände durch die Verwaltung ermöglicht. Es kann kein Planungsziel sein, dass in einem Gebiet, das dem Wohnen und dem Sport vorbehalten ist, (Tages-) Parkplätze für Schüler und Angestellte geschaffen werden. Die Sondersituation "Freifläche Rundsporthalle" kommt zu einem Ende. Damit muss auch das freie Tagesparken wieder zu einem Ende kommen. Die Freigabe einzelner Parkstände - zum Beispiel die des Freibades außerhalb der Sommermonate, kann natürlich erfolgen. Sie sind sowieso da und sollten dann auch entsprechend genutzt werden. Im Sinne des eigenen Klimakonzeptes muss es der Stadt Landau ein Anliegen sein, kostenfreies Parken auf bereits vorhandenen versiegelten Flächen zu ermöglichen. Wer es mit dem Klimaschutz wirklich ernst nimmt, der sollte dies auf dem innenstadtnahen alten Messplatz ermöglichen. Dieser ist an gewöhnlichen Tagen nur zu 50% ausgelastet. Für Menschen, die ihr Auto oft wochenlang nicht bewegen und keinen eigenen Stellplatz haben, muss die Stadt endlich ein vernünftiges Angebot außerhalb der Stadt machen. Es ist immer wieder zu beobachten, dass Gruppen von Studenten ins Plangebiet mit einem Auto anreisen, um drei oder vier Autos aus dem Plangebiet abzuholen. Es kann kein Planungsziel sein, in diesem Gebiet Parkraum für Menschen zu schaffen, die nicht im Gebiet selbst oder zumindest in unmittelbarer Nähe zu dem Gebiet</p>			

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>wohnen. Die Verwaltung selbst schafft an anderer Stelle künstliche Verknappung - zuletzt in der Südstadt in der Diskussion. Offenbar ist es einfach, überall im Stadtgebiet Parkplätze zu entfernen. Es ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet im Plangebiet mit "mangelhafter Verkehrssituation" dann Parkplätze für Beschäftigte und Besucher der Innenstadt geschaffen werden sollen. Zuletzt konnten wir lesen, dass vorhandene Parkplätze im Prießnitzweg dem Vorhaben Fahrradstraße weichen sollen. Diese könnten von den "vielen Parkplätzen" in der Jahnstraße aufgefangen werden. Diese Aussage kann nur als Realsatire bezeichnet werden. Sie zeigt erneut, dass Planer die Gegebenheiten vor Ort nicht kennen und/oder ihnen die Auswirkungen ihrer Planungen egal sind.</p> <p>Die Verwaltung muss bei dem sensiblen Thema Stellplätze detailliert erläutern, wie viele PKW-Stellplätze und Bus-Parkplatz wo welchen Nutzern zur Verfügung gestellt werden sollen.</p> <p>Der Parkplatz kostet nicht nur Fläche, sondern hat unmittelbare Auswirkung auf den Verkehr und auch auf die Parkbelastung der Anwohner zum Beispiel durch zugeparkte Einfahrten. In dieser Hinsicht bietet das Planungsvorhaben bewusst zu viel Ungenauigkeit, was eine sachgerechte Abwägung unmöglich macht.</p> <p>Wenn die Sportanlagen jahrzehntelang mit dem Bestand an Parkplätzen ausgekommen sind, sollte es unter der allseits akzeptierten Annahme, dass der Individualverkehr mit dem Auto zurückgeht, keiner weiteren Parkplätze für die Sportanlagen bedürfen.</p> <p>Die hierfür notwendigen Parkplätze sind auf bereits versiegelter Fläche unterzubringen. Die Wohnbebauung ist so weit zu reduzieren, dass dies und die Unterbringung der für die</p>	<p>Der bestehende Stellplatzbedarf und dessen Nachweis wurde in der Begründung zum Bebauungsplan und der Abwägungssynopse zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung dezidiert dargelegt.</p> <p>Um zu verhindern, dass künftig Einfahrten zugeparkt werden, sind auf nachgelagerter Ebene entsprechende Ordnungsmaßnahmen ergriffen werden.</p> <p>Es wird auf die obigen Ausführungen zum Stellplatzbedarf verwiesen.</p> <p>In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum benötigt. Die aktuelle Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage,</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	Wohnbebauung notwendigen Parkplätze auf der Fläche der ehemaligen Rundsporthalle möglich ist.	auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Durch ein Absehen von der aktuellen Planung und einer Reduzierung der Wohneinheiten müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als jene, die mit dem Bebauungsplan und dem damit im Zusammenhang stehenden Eingriff in den Naturhaushalt stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverkehre ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand verbunden. Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB ausreichend Rechnung getragen werden. Es gilt		Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>4. Versiegelung von Flächen, Verhindern von Frischluftzufuhr, Schäden für Natur und Kleinklima</p> <p>In der Bürgerfragestunde argumentierte die Verwaltung noch, dass nicht mehr Fläche versiegelt werde, als bisher auch durch die Rundsporthalle versiegelt war. Wenn man die neu zu errichtenden Wohngebäude mit der Rundsporthalle vergleicht, mag das richtig sein. Ganz bewusst hat die Verwaltung in ihrer Rechnung die zusätzliche neue Sporthalle, den Kunstrasenplatz und nun auch noch das Parkdeck weggelassen. Selbst in der Stellungnahme im Rahmen der Synopse stellt die Verwaltung dies nicht richtig. Unter Weglassen der im Umweltbericht ermittelten Zahlen wird bewusst beschönigend geschrieben:</p> <p><i>„Durch die geplante Bebauung kommt es zu Versiegelung von Flächen für Wohnbebauung, Sporteinrichtung und Erschließungsanlagen. Es kommt allerdings auch zu Entsiegelung von momentan (teil)versiegelten Flächen und Entwicklung dieser Flächen zu Grünflächen, Saumstrukturen oder Privatgärten. Für das Vorhaben wurde gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen wie der Begrünung von Dachflächen, dem Anlegen von Blühstreifen und Gehölzpflanzungen, es zu keinen erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter kommt. Im Bebauungsplan sind die im Umweltbericht vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich</i></p>	<p>gemäß § 1 Abs. 5 BauGB der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung. Die Stadt entscheidet sich deshalb im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung i.S.v. § 1 Abs. 5 dafür, lokal im Plangebiet eine Zunahme der Versiegelung in Kauf zu nehmen, um die zahlreichen übrigen Belangen, die es im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen gilt, adäquat Rechnung zu tragen.</p> <p>Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Der Umweltbericht kommt zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu keinen erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter kommt. Im Bebauungsplan sind die im Umweltbericht genannten Maßnahmen unter Teil A Nr. 9 „Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB“ festgesetzt.</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis															
	<p><i>von negativen Wirkungen durch das Planvorhaben auf die Schutzgüter unter Teil A Nummer 9 „Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB“ festgesetzt. Am weitestgehend wird durch die Planung in das Schutzgut Pflanzen / Biotop eingegriffen.“</i></p> <p>Dies ist eine nicht sachgerechte Darstellung der Tatsachen. Der Umweltbericht nennt eine Zunahme der vollversiegelten Fläche von beinahe 9000 qm.</p> <p><small>Tabelle 5: Übersicht über die Anteile versiegelter, teilversiegelter und offener Flächen (gerundete Werte)</small></p> <table border="1" data-bbox="170 612 943 775"> <thead> <tr> <th>Flächenzustand</th> <th>Bestand [m²] (gerundet)</th> <th>Planung [m²] (gerundet)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Offen</td> <td>11.026</td> <td>10.494</td> </tr> <tr> <td>Teilversiegelt</td> <td>8.627</td> <td>403</td> </tr> <tr> <td>Vollversiegelt</td> <td>13.401</td> <td>22.157</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>33.054</td> <td>33.054</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nicht umsonst muss die Maßnahme durch eine Fläche von 3.900 Quadratmetern! kompensiert werden, was die Verwaltung selbst eingesteht:</p> <p><i>"Hier ist neben den festgesetzten Maßnahmen noch ein Ausgleich auf externer Fläche notwendig. Die hierfür notwendige Fläche ist im Süden von Landau in Höhe des Ebenbergs vorhanden, wodurch das durch die Planung entstandene Defizit an Ökopunkten vollständig ausgeglichen werden kann."</i></p> <p>Auch hier wird bewusst auf die Nennung von Zahlen und Fakten verzichtet. Es handelt sich um eine bewusste Verharmlosung der negativen Auswirkungen des Planvorhabens für das Plangebiet. Eine Ausgleichsfläche mag dem Umweltschutz "im Allgemeinen" dienen, aber nicht dem konkreten Schutz der im Plangebiet lebenden Menschen, Tiere und Pflanzen. Für die Anwohner ist diese Ausgleichfläche so wertlos, als würde man zur Kompensation ein paar Hektar Regenwald kaufen.</p>	Flächenzustand	Bestand [m ²] (gerundet)	Planung [m ²] (gerundet)	Offen	11.026	10.494	Teilversiegelt	8.627	403	Vollversiegelt	13.401	22.157	Summe	33.054	33.054	<p>Es wird auf die obigen Ausführungen (zur Deckung des Wohnraumbedarfes) verwiesen. Im Sinne der gesetzlich geregelten bauleitplanerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 ist es im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung i.S.v. § 1 Abs. 5 vertretbar, die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Pflanzen/ Biotope an externer Stelle auszugleichen. Die lokalen Beeinträchtigungen des geplanten Eingriffs auf die Schutzgüter (auch das Schutzgut „Fläche“) sind mit Berücksichtigung aller vorgesehenen Maßnahmen gemäß Umweltbericht nicht als erheblich zu bewerten.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, eine Planänderung ist nicht erforderlich. Es wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>
Flächenzustand	Bestand [m ²] (gerundet)	Planung [m ²] (gerundet)																	
Offen	11.026	10.494																	
Teilversiegelt	8.627	403																	
Vollversiegelt	13.401	22.157																	
Summe	33.054	33.054																	

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teilländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Das Planvorhaben - und seine teilweise bereits erfolgte Umsetzung - ist konträr zum gerade erste verabschiedeten Klimaanpassungskonzept der Stadt Landau. Beispielhaft soll hier nur eine Passage des Papiers zitiert werden:</p> <p><i>„Der zweite Weg wäre, die Natürlichkeit der Stadtstruktur zu erhöhen, und dadurch auch in der klimaangepassten Stadtplanung grundlegende Ökosystemdienstleistungen, wie z. B. Klimaregulation, Wasserrückhaltung und verdunstung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion einzubeziehen. So können Flächen geschaffen werden, auf denen Regenwasser natürlich versickert oder zurückgehalten wird. Straßen können so gestaltet werden, dass sie zeitweilig schadlos überflutet werden können. Ein starkes Aufheizen von Gebäuden kann durch bioklimatisches Bauen und Sanieren sowie Dach- und Fassadenbegrünungen verhindert werden. Der zweite Weg, also die Erhöhung der Natürlichkeit in der Stadt, ist aus wirtschaftlichen Gründen zu bevorzugen und verträgt sich meist gut mit weiteren Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Gleichzeitig werden auch der Wert des Wohn- und Arbeitsumfeldes und damit die Lebensqualität gesteigert.“ (S.68).</i></p> <p>Die Errichtung des Kunstrasenplatzes ist ein Frevel an der Natur und hat bereits eine vollkommen unnötig versiegelte Fläche geschaffen. Die Sporthalle-West wurde nicht mit einem Flachdach gebaut und keine Fassadenbegrünung vorgenommen. Meines Wissens nach ist die Dachfläche an den Kanal angeschlossen und das Wasser wird nicht zur Versickerung gebracht. Das Parkdeck wird ein weiterer versiegelter Bereich sein, der sich entsprechend aufheizt. Das sind alles "Eigenmaßnahmen" der Stadt - die in grotesker Weise konträr zu dem Deckmantel "Klimanotstandsstadt" und den eigenen wohlfeil dazu verfassten Papieren stehen. Für die ökologische Note sollen bitte des privaten Bauherrn der Wohngebäude</p>	<p>Die Hinweise aus dem Klimaanpassungskonzept werden zur Kenntnis genommen. Das Klimaanpassungskonzept entfaltet als informelles Planwerk keine unmittelbare Rechtswirkung. Vielmehr dient es als Orientierungshilfe für die weitere Planung. Informelle Planwerke stellen einen öffentlichen Belang dar, der gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in die bauleitplanerische Abwägung einzustellen ist. Um dem Klimaschutzkonzept bzw. den Belangen des Klimas ausreichend gerecht zu werden, wurden im Bebauungsplan zahlreiche klimawirksame und umweltschützende Festsetzungen getroffen. Hierzu zählen u.a. Festsetzungen für die Begrünung von Dach- und Fassadenflächen, die Begrünung von Tiefgaragendecken, die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge oder auch Festsetzungen zum Erhalt und zur Neupflanzung von Bäumen. Die Planung geht also grundsätzlich mit dem Klimaanpassungskonzept konform.</p> <p>Es ist richtig, dass mit der Errichtung des Kunstrasenplatzes und des Parkhauses eine zusätzliche Versiegelung einhergeht. Allerdings wird auch in weiten Teilen eine Entsiegelung und Entwicklung von Vegetationsbeständen vorgenommen (Gehölzpflanzungen, Grünanlagen, Blühstreifen, Hausgärten um die neu zu errichtenden Wohngebäude, Dach – und Fassadenbegrünung der Wohngebäude etc.). Es wird auf die o.a. Ausführungen im Zusammenhang mit dem Umweltbericht verwiesen. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes „Fläche“ kann durch Festsetzung der im Bebauungsplan vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen grundsätzlich ausgeschlossen</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>sorgen. Die entsprechenden Vorschriften sind der Textfassung zu entnehmen.</p> <p>Folgende Maßnahmen wurden im Klimaanpassungskonzept festgelegt:</p> <p><i>Klimaanpassung im Grünflächenmanagement etablieren</i> Durch das Parkdeck wird Grünfläche zerstört</p> <p><i>Baumbestand schützen und entwickeln</i> Durch das Planvorhaben werden alte, wertvolle Bäume gefällt</p>	<p>werden. Auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen laut Umweltbericht als unerheblich (vgl. S. 27 Umweltbericht) zu bewerten. Die Planung steht somit nachweislich nicht im Widerspruch zur Ausrufung des Klimanotstandes und dem Klimaanpassungskonzept.</p> <p>Zwar gehen mit der Realisierung der angestrebten wohnbaulichen Entwicklung Baumfällungen einher, jedoch wurde die Planung dahingehend optimiert, dass Bäume außerhalb der Verkehrsflächen, der Stellplatzfläche und der überbaubaren Flächen nicht gerodet werden dürfen. Insgesamt dürfen so max. 30 Bäume gefällt werden. Zur Vermeidung und Minimierung von erheblich negativen Auswirkungen wurden Gehölz- und Baumpflanzungen im Bebauungsplan unter Teil A Nummer 9 „Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung im Sinne des § 1 a Abs. 3 BauGB“ festgesetzt. Insgesamt ist die Pflanzung von 45 neuen Bäumen vorgesehen. Auch wenn die neu gepflanzten Bäume zunächst keine vergleichbare ökologische Wirksamkeit und Funktion übernehmen können, muss es gemäß § 1 Abs. 5 BauGB das Ziel einer jeden Bauleitplanung sein, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftiger Generationen miteinander in Einklang bringt. Dadurch, dass mehr Bäume gepflanzt als gefällt werden, kann langfristig eine bessere ökologische Qualität des Plangebietes gesichert werden. Die Umweltprüfung kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der Maßnahmen keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
		<p>In Landau wird dringend bezahlbarer Wohnraum benötigt. Die aktuelle Planung trägt dazu bei, diesen Mangel durch den Bau von Mehrfamilienhäusern, in innerstädtischer Lage, auf einer anthropogen geprägten und bereits versiegelten und erschlossenen Fläche, auszugleichen. Ohne die vorgesehenen Baumfällungen kann die Stadt dem Mangel an Wohnraum nicht ausreichend gerecht werden. Nicht nur den Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, sondern eine Vielzahl anderer Belangen gemäß § 1 Abs. 6 BauGB würden dadurch außer Acht gelassen: Durch ein Absehen von der aktuellen Planung müsste der Wohnraumbedarf an anderer Stelle im Stadtgebiet –bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeit– aller Voraussicht nach durch die Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen kompensiert werden. Dies würde einerseits zu Ungunsten anderer Nutzungsansprüche an den Raum (bspw. Landwirtschaft) geschehen, andererseits müssten die zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt und insbesondere die weitere Versiegelung dieser Flächen wiederum ausgeglichen werden. Die umweltbezogenen Auswirkungen im Zuge einer Außenbereichsentwicklung wären weitaus drastischer, als jene, die mit dem Bebauungsplan und den geplanten Baumfällungen in Zusammenhang stehen. Nach dem städtebaulichen Prinzip der Stadt der kurzen Wege (Funktionsmischung, Leitbild der europäischen Stadt) sind die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum bzw. die Nutzungsfunktionen in der Stadt eng zu kombinieren. Das Leitbild der „europäischen Stadt“ wird von vielen Seiten getragen, nicht zuletzt deshalb, weil es als Ressource und Voraussetzung für die nachhaltige Stadt gilt. Durch die Entkoppelung der Wohnnutzung von der Innenstadt bzw. der Verlagerung der Wohnnutzung an Standorte fernab der Innenstadt würden zusätzliche Arbeits- und Einkaufsverkehre ausgelöst. Dies ist aus verkehrstechnischen- sowie umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht vertretbar und in keiner Weise mit dem Erhalt einzelner Bestandsbäume zu</p>		<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p><i>Grüne Vernetzung</i> - Die Versiegelung wird vorangetrieben, was wohl das Gegenteil einer Vernetzung ist.</p> <p><i>Naherholungsfunktion der Landschaftsräume stärken</i> Die Naherholungsfunktion eines Parkdecks in Verbindung mit einem nach Kunststoffen riechenden Kunstrasenplatz hält sich in engen Grenzen</p> <p><i>Versorgung mit Kalt- und Frischluft gewährleisten</i> Die Versorgung mit Kalt- und Frischluft wird durch das Planvorhaben durch die erhebliche Versiegelung verschlechtert</p>	<p>rechtfertigen. Nicht zuletzt ist die Bereitstellung von Wohnbauland über Außenbereichsflächen aufgrund der verfahrensrechtlichen Vorbereitung, der notwendigen Planungen sowie des erforderlichen Erschließungsaufwandes mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand verbunden. Insgesamt würde so weder den wirtschaftlichen, noch den umweltschützenden Anforderungen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB adäquat Rechnung getragen werden. Es gilt gemäß § 1 Abs. 5 BauGB der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung.</p> <p>Unter Berücksichtigung der vorgemachten Ausführungen und einer Abwägung aller Interessen wird von einer Planänderung abgesehen und der Erhalt sämtlicher Bestandsbäume geringer gewichtet als die übrigen Belange der Planung. Eine negative Veränderung des Ökosystems und der ökologischen Lebensgrundlage der Bewohner kann aufgrund der Ergebnisse des Umweltberichtes grundsätzlich ausgeschlossen werden.</p> <p>Es wird auf die obigen Ausführungen zum Schutzgut „Fläche“ verwiesen. Auch wenn die Versiegelung zunimmt, so sind im Bebauungsplan eine Vielzahl von grünordnerischen Maßnahmen für eine entsprechende „Grüne Vernetzung“ vorgesehen.</p> <p>Das geplante Vorhaben stellt für das Schutzgut Mensch einige Vorteile dar, da, siedlungsnahen Flächen als Freizeit- und Wohnraum qualifiziert und effizienter organisiert werden. Mit Blick auf das Allgemeininteresse wird insofern die Naherholungsfunktion im Stadtgebiet gestärkt.</p> <p>Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich zum jetzigen Zeitpunkt durch große unbebaute Flächen aus. Da diese Flächen jedoch versiegelt oder teilversiegelt sind und zum Teil während des kompletten Tages unbeschattet bleiben, findet hier eher eine starke Erwärmung der asphaltierten und</p>	-	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p><i>Viele kleine Kühloasen schaffen</i> Durch den Kunstrasenplatz wurde bereits eine tierfeindliche Wärmequelle geschaffen. Das Parkdeck wird eine weitere</p> <p><i>Versorgung mit klimaangepassten Spielplätzen sicherstellen</i> Was immer das sein soll - im Plangebiet entsteht dies nicht.</p> <p><i>Zweckgebundene Grün- und Freiflächen klimaangepasst entwickeln</i></p>	<p>geschotterten Bereiche sowie der Luft statt. Wichtigere klimatische Funktionen sind den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Gehölzen und Bäumen zuzuordnen, speziell den Gehölzgruppen und -säumen entlang der Jahnstraße, der Queich und des Prießnitzweges. Diese Bereiche tragen kleinräumig zur Abkühlung und Reinigung der Luft sowie zur Beschattung einiger Flächen bei. Entsprechende Festsetzungen zum Erhalt und der Weiterentwicklung dieser Strukturen sind im Bebauungsplan vorgesehen. Es wird auf die vorgemachten Ausführungen verwiesen. Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt jedoch keine relevanten Funktionen zur Kalt-/Frischluftentstehung auf. Es ist keine bzw. kaum Geländeneigung vorhanden, sodass das Gebiet nicht als Frisch-/Kaltluft-Abflussbereich zu werten ist (vgl. S. 26 Umweltbericht). Erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Klima“ und die Versorgung mit Kalt- und Frischluft können mit Hilfe der im Bebauungsplan festgesetzten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen nachweislich ausgeschlossen werden.</p> <p>Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass mit dem Kunstrasenplatz eine „Wärmequelle“ geschaffen wurde. Die Annahme, dass sich ein Kunstrasenplatz thermisch negativer auswirken könnte als ein „klassischer“ Fußballplatz ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen ist gemäß § 11 LBauO ein Spielplatz für Kleinkinder herzustellen, der nach seiner Lage und Beschaffenheit ein gefahrloses Spielen ermöglicht. Auf eine naturnahe und klimaangepasste Gestaltung ist auf nachgelagerter Ebene hinzuwirken. Dies ist nicht Regelungsgegenstand der Bebauungsplanung.</p> <p>Bei einem Kunstrasenplatz handelt es sich – trotz der ökologischen Nachteiligkeit gegenüber eines klassischen</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Gerade dies passiert im Plangebiet nicht.</p> <p><i>Nachhaltiges Regenwassermanagement etablieren</i> Durch private Bauherrn ja. Die Stadt selbst sieht sich hier offenbar nicht in der Pflicht.</p> <p><i>Klimaanpassung in der Bauleitplanung integrieren</i> Alle Bedenken zum Beispiel im Hinblick auf Starkregenereignisse weist die Verwaltung von sich.</p>	<p>Rasenplatzes – um eine zweckgebundene Freifläche. Auf die Ausführungen im Klimaanpassungskonzept auf S. 46 wird entsprechend verwiesen:</p> <p><i>„Sportplätze stellen große zweckgebundene zumeist innerstädtische Grünflächen in Landau dar. Als offene Grünflächen übernehmen sie auch die Funktion von Kaltluftentstehungsgebieten, sofern es sich nicht um Kunstrasenplätze handelt. Ihre Funktion beschränkt sich zumeist auf ihre Zweckbestimmung. Aufgrund spezifischer Nutzungsanforderungen sind sie für die Erholung in Hitzeperioden häufig weniger nutzbar und auch als Trittsteine im Biotopverbund meist weniger geeignet. Dennoch weisen diese Flächen ein großes Potential bzgl. öffentlicher Nutzbarkeit, Zu- bzw. Durchgängigkeit auf.“</i></p> <p>Der für die Abwasserbeseitigung zuständige Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb (EWL) wurde im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte zum Bebauungsplanverfahren an der Planung beteiligt. Laut EWL soll das anfallende Niederschlagswasser auf dem Grundstück soweit wie möglich gesammelt, als Brauchwasser verwendet oder auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden, sofern die Voraussetzungen für eine Versickerung gegeben sind. Sofern dies nicht möglich sein sollte, soll das Niederschlagswasser in den vorhandenen Regenwasserkanal, welcher in die Queich entwässert, gedrosselt eingeleitet werden.</p> <p>Laut EWL kann die Entwässerung des Schmutzwassers über die vorhandenen Schmutz- / Mischwasserkanäle erfolgen. Im Zuge der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren der neuen Wohnbebauungen wird vom EWL gefordert, dass bei abflusswirksamen Flächen größer 800 m² ein</p>	<p></p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Auf S. 82 des Klimaanpassungsberichtes findet sich zudem folgende erhellende Passage:</p> <p><i>Die für die Belüftung wichtigen Freiflächen wie sie in der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse und im Gesamtplan des Klimaanpassungskonzeptes dargestellt sind, sollen erhalten und bestenfalls un bebaut bleiben. Falls eine Bebauung und Nachverdichtung in diesen Bereichen un ausweichlich ist, sollte die Durchlüftung über entsprechende Festsetzungen von Gebäudehöhe, Gebäudeausrichtung und Durchlüftungsschneisen erhalten werden. Folgende Flächen sind betroffen: – Landschaftsraum westlich der Landauer Kernstadt zwischen Godramstein und Arzheim bis zum Schillerpark. – Freiflächen des Freibads und der Sportanlagen, die Kleingartenanlagen sowie die privaten Freiflächen und Gärten westlich des Schillerparks. – Landschaftsraum westlich von Nußdorf und Godramstein, sowie nordwestlich von Arzheim, Wollmesheim und Mörzheim</i></p>	<p>Überflutungsnachweis abzuliefern ist. Mit diesem ist nachzuweisen, dass bei bestimmten Regenereignissen eine schadlose Überflutung des Grundstückes stattfinden kann. Bei privaten Baumaßnahmen ist zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Entwässerung im Bebauungsplangebiet die DIN 1986 / DIN EN 752 zu beachten. Hausbesitzer sind dazu angehalten in eigener Verantwortung entsprechende Vorsorgemaßnahmen (z.B. durch die Erhöhung von Zugängen auf ein Maß von mindestens 0,20 m über dem festgesetzten unteren Bezugspunkt der Straße, Rückschlagventil etc.) gegen Rückstau zu treffen.</p> <p>Gemäß Klimaanpassungskonzept sollen die für die Belüftung wichtigen Freiflächen wie sie in der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse und im Gesamtplan des Klimaanpassungskonzeptes dargestellt sind, erhalten und bestenfalls un bebaut bleiben. Falls eine Bebauung und Nachverdichtung in diesen Bereichen un ausweichlich ist, sollte die Durchlüftung über entsprechende Festsetzungen von Gebäudehöhe, Gebäudeausrichtung und Durchlüftungsschneisen erhalten werden. Das Plangebiet selbst ist nicht als solche Freifläche gekennzeichnet (siehe Gesamtplan des Klimaanpassungskonzeptes). In der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse ist das Plangebiet in Teilen (die Bereiche die bebaut werden sollen) als Bereich mit steigender thermischer Belastung dargestellt. Es gilt demnach die lokale Wärmebelastung zu reduzieren. Entsprechende Festsetzungen wie beispielsweise Dach- und Fassadenbegrünung sieht der Entwurf des Bebauungsplanes bereits vor. Gemäß der Stadtklimaanalyse kann in innerstädtischen Siedlungsbereichen mit hoher urbaner Wärmebelastung eine angemessene Nachverdichtung mit stadtklimatischen Minimierungsmaßnahmen wie Neuschaf-</p>	-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.

Nr.	Anregungen der Öffentlichkeit zur 23. Teiländerung des Flächennutzungsplanes 2010 „Prießnitzweg“ und zum Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“	Stellungnahme der Verwaltung	+/-	Vorschlag Abwägungsergebnis
	<p>Als einzige „unausweichliche Bebauung“ innerhalb des Planvorhabens kann der Ersatz der Rundsporthalle durch die Westhalle gewertet werden. Eine Nachverdichtung mit Wohnblöcken, Einfamilienhäusern und Parkdecks ist ganz bestimmt nicht unausweichlich. Insbesondere der Kunstrasenplatz verdient dieses Prädikat sicher nicht. Die Stadt muss sich hier negativ anrechnen lassen, dass sie bereits Fakten geschaffen hat. Generell ist in Frage zu stellen, welchen Wert Aussagen der Verwaltung haben, seien sie nun mündlich oder wie im Klimaanpassungskonzept schriftlich dargelegt.</p> <p>Der Umfang der Baumaßnahmen im Plangebiet ist grundlegend zu überdenken und anzupassen! In der vorliegenden Fassung manifestieren sich eklatante Mängel im kompletten Abwägungsvorgang. Das Ziel, abgeleitet aus den eigenen Konzepten der Stadtverwaltung sollte sein, dass die Gestaltung so erfolgt, dass keine externe Ausgleichsmaßnahme notwendig ist.</p>	<p>fung von Grünflächen sowie Dach- und Fassadenbegrünung kombiniert werden (vgl. S. 21 Klimaanpassungskonzept).</p> <p>Die Bebauung des Areals ist unausweichlich, um eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung herbeizuführen, die den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und gleichzeitig die in § 1 Abs. 6 aufgeführten Belange adäquat berücksichtigt. Es gilt der in § 1 Abs. 5 BauGB verankerte Grundsatz der Innenentwicklung von Außenentwicklung. Es wird auf die obigen Ausführungen entsprechend verwiesen. Von einer Planänderung wird deshalb abgesehen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die vorherigen Ausführungen entsprechend verwiesen.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Planänderung wird nicht erforderlich.</p>