



## Sitzungsvorlage 610/676/2021

Amt/Abteilung: Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung Datum: 01.06.2021	Aktenzeichen: 610_32/610-St 10		
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit	Abstimmungsergeb.
Stadtvorstand	07.06.2021	Vorberatung N	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen	15.06.2021	Vorberatung Ö	
Hauptausschuss	22.06.2021	Vorberatung Ö	
Stadtrat	06.07.2021	Entscheidung Ö	

### Betreff:

**Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“;  
Satzungsbeschluss**

### Beschlussvorschlag:

1. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen zur Entwurfsfassung des Bebauungsplans „C 39, Prießnitzweg“, vom November 2020, entsprechend den in der als Anlage 5 beigefügten Synopse vom Februar 2021 niedergelegten Abwägungsvorschlägen der Verwaltung abgewogen. Die Synopse ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB werden die im Rahmen der Beteiligungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen zur Entwurfsfassung des Bebauungsplans „C 39, Prießnitzweg“, vom November 2020, entsprechend den in der als Anlage 6 beigefügten Synopse vom Februar 2021 niedergelegten Abwägungsvorschlägen der Verwaltung abgewogen. Die Synopse ist Bestandteil dieses Beschlusses.
3. Der Bebauungsplan „C 39, Prießnitzweg“ wird gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in der Fassung vom Mai 2021 als Satzung beschlossen und die Begründung gebilligt. Die Verwaltung wird beauftragt, den Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

### Begründung:

#### Abgrenzung des Geltungsbereiches:

Der Bebauungsplan liegt im westlichen Bereich der Kernstadt, südlich des Südpfalzstadions und des städtischen Freibads. Der Planbereich wird begrenzt durch die Jahnstraße im Süden, die Queich im Norden, die Tennisplätze im Westen und die vorhandene Wohnbebauung im Osten. Vom Bereich erfasst sind die Flächen der ehemaligen Rundsporthalle, die Flächen des ehemaligen Jahnsporplatzes und Teile des Prießnitzweges.

Der Geltungsbereich umfasst die folgenden Flurstücke:

Gemarkung Landau, Flurstück 5551-1004/016 (tlw.), Jahnstraße  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2700/0013 (tlw.), Prießnitzweg  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2702/001, Prießnitzweg  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2714/005 (tlw.), Queich  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2722/010, Prießnitzweg  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2722/011, Prießnitzweg  
Gemarkung Landau, Flurstück 5551-2723/005, Prießnitzweg

Der Geltungsbereich verzeichnet eine Fläche von ca. 33.600 m<sup>2</sup>.

Anlass, Zweck und Ziel der Planung:

Am 16. April 2013 beschloss der Stadtrat aufgrund des desolaten baulichen Zustands den Abriss der Rundsporthalle sowie die Realisierung eines Ersatzbaus auf dem Gelände des Jahnsporplatzes. Mit dem im Frühjahr 2018 begonnenen und inzwischen abgeschlossenen Abriss der Rundsporthalle ist der Bereich nun städtebaulich neu zu ordnen.

Der (nach § 34 BauGB) genehmigte und bereits fertiggestellte Neubau der Sporthalle West bildet den ersten Baustein der Neuordnung, welchem die Neuanlage des Jahnsporplatzes folgte. Die Maße des neuen Kunstrasen-Sportplatzes entsprechen denen des Sportplatzes auf dem Sportcampus „Am Ebenberg“. Er wurde zur bisherigen Lage gedreht und verzeichnet nun eine West-Ost-Ausrichtung.

Die Flächen der ehemaligen Rundsporthalle sollen einer wohnbaulichen Nutzung zugeführt werden, die Platz für vier Stadthäuser mit je 4-5 Wohneinheiten im nördlichen Bereich und zwei bis drei Mehrfamilienhäuser im südlichen Bereich bietet. Die verkehrliche Erschließung dieses Bereiches erfolgt über eine mittig geführte öffentliche Straße. Entlang der Queich wird ein ca. 10 m breiter Grünstreifen mit öffentlichem Fußweg geschaffen, der eine direkte Anbindung zum Freibad und Jahnstadion bietet sowie Pflegearbeiten dient. Der ehemalige Jahnsporplatz wurde bereits in Ost-West-Richtung gedreht und an die Jahnstraße verlegt. Der überwiegende Anteil des ruhenden Verkehrs kann zwischen dem neuen Sportfeld und dem Prießnitzweg platziert werden. Die Stellplatzanzahl (öffentliche Parkplätze) im Bestand liegt bei ca. 170 Stellplätzen. Diese Stellplatzanzahl soll nach dem Umbau des Areals wieder erreicht werden. Je nach baulicher Ausführung der Stellplatzanlage westlich der Sporthalle können zukünftig zwischen ca. 150 (ebenerdige Stellplatzanlage) und ca. 220 (großes Parkdeck) Stellplätze auf dem Areal entstehen.

Die Entscheidung über die erforderliche Anzahl öffentlicher Stellplätze sowie Finanzierungsmöglichkeiten für den Bau und den Betrieb eines möglichen Parkdecks sind mit Umsetzung der Planung zu klären – der Bebauungsplan wird mit seinen Festsetzungen alle Möglichkeiten der Umsetzung offenhalten.

Insgesamt sieht die Planung eine effiziente Organisation der unterschiedlichen Nutzungen vor, wodurch ca. 6.600 m<sup>2</sup> Wohnbaufläche in zentraler Lage geschaffen werden können, auf denen 50-60 Wohneinheiten Platz finden. Die städtebauliche Dichte bewegt sich damit zwischen 75 und 90 WE/ha.

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlage 5)

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 26. Januar 2021 bis einschließlich 26. Februar 2021 gingen 5 schriftliche Stellungnahmen ein.

Die Stellungnahmen greifen in weiten Teilen dieselben Bedenken auf, die auch schon zur Vorentwurfsfassung des Bebauungsplanes im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zum Ausdruck gebracht wurden.

Die eingegangenen Anregungen, Stellungnahmen und Hinweise lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### ***Ver- und Entsorgungsleitungen***

Von Seiten der Anwohnerinnen und Anwohner wird vorgetragen, dass das vorhandene Kanalnetz bei temporär auftretenden Starkregenereignissen die anfallenden Wassermassen nicht aufnehmen kann. So kam es bereits zu Kellerüberschwemmungen. Sie befürchten zudem, dass durch die zusätzliche Bebauung das Kanalnetz weiter überlastet wird und in Extremsituationen Abwässer in den öffentlichen und privaten Raum eingespült werden und zu Überschwemmungen der Bestandsbauten in der Jahnstraße führen könnten. Die Anwohnerinnen und Anwohner fordern in diesem Zusammenhang einen fundierten rechnerischen Nachweis, der den Schutz der Bestandsbauten belegt.

Der für die Abwasserbeseitigung zuständige Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb (EWL) wurde im Zuge der formalen Beteiligungsschritte 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. Dadurch, dass die Wegeführung an die künftige Bebauung angepasst wird und ein Teil der vorhandenen Regenwasserkanalisation innerhalb der Baugrenzen liegt, wird im Zuge der Erschließung teilweise eine Umlegung und Erneuerung der Kanäle erforderlich. Die Niederschlagswasserentwässerung ist somit sichergestellt. Das Kanalnetz in der Jahnstraße wird für die Entwässerung der künftigen Bebauung somit nicht in Anspruch genommen, sodass ausgeschlossen werden kann, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes zu Überflutungen der angrenzenden Bestandsbauten und Garagen in der Jahnstraße führt. Ein fundierter rechnerischer Nachweis wird deshalb im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung auch nicht erforderlich. Zudem sind Hausbesitzer 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, Rückschlagventile etc.) gegen Rückstau zu treffen.

### ***Schäden an Privateigentum***

Von den Anwohnern wird vorgebracht, dass es aufgrund des bisher erfolgten Abrisses der Rundsporthalle Schäden (Risse an Mauereinfriedungen/ gebrochene Fensterstürze) an Privateigentum gibt. Es besteht die Auffassung, dass die hierdurch entstehenden Kosten nicht zu Lasten der Eigentümer gehen dürfen. Neue, zusätzliche durch das nun geplante Vorhaben zu erwartende Schäden sind nicht vertretbar und müssen verhindert werden. Zudem werden Schäden an der vorhandenen Bebauung durch den Bau von Kellern und Tiefgaragen und den damit verbundenen Grundwasserabsenkungen befürchtet. Es wird ein Baugrundgutachten für den Bereich der Wohnbebauung sowie ein exakter rechnerischer Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung gefordert.

Vor dem Beginn von Baumaßnahmen werden grundsätzlich Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Für den Abriss ist dieses durch das GML erfolgt, wobei der Radius der

Bewertungen durch den Fachgutachter festgelegt wurde. Dieser Radius wurde aufgrund von Hinweisen der Bewohner erweitert. Laut Gutachter sind auf die Maßnahme keine entsprechenden Schäden am betreffenden Privateigentum zurückzuführen. Es ist anzunehmen, dass die genannten Schäden daher auf „klassische“ Setzungen zurückzuführen und durch den Eigentümer selbst auf eigene Kosten zu beseitigen sind. Beweissicherungsverfahren und Bauausführung sind nicht Regelungsgegenstand der Bauleitplanung und deren Abwägung. Sie betreffen die nachgelagerte Eben der Bauausführung.

Der Grundwasserstand schwankt im Plangebiet, liegt jedoch bei den vergangenen Untersuchungen zwischen 2,3 m und 3,0 m unter Geländeoberkante. Tiefgaragen und Keller dürften somit nicht massiv in den Wasserhaushalt eingreifen und sind weder verpflichtend umzusetzen noch ausgeschlossen. 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, die rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme im nachgelagerten Verfahren bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen ist. Sollte der Bau von Tiefgaragen angestrebt werden, so wären entsprechende Untersuchungen im nachgelagerten Verfahren Maßnahmenbezogen durchzuführen. Es ist auch nicht die Aufgabe des Bebauungsplanes die künftige Bebauung im Detail auszuformulieren. Insofern ist es im Zuge des gegenwärtigen Verfahrens nicht sachgemäß und auch nicht möglich einen exakten rechnerischen Nachweis zur Sicherung der vorhandenen Bebauung darzulegen. Die Sicherung der Nachbarbebauung ist im nachgelagerten Verfahren bzw. im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

Die Anregungen / Bedenken sind für das Bebauungsplanverfahren nicht relevant - sie betreffen die Ausführungsplanung / Bauausführung.

#### ***Schäden an öffentlicher Straße und technischer Infrastruktur***

Von den Anwohnern wird vorgebracht, dass es aufgrund des bisher erfolgten Abrisses der Rundsporthalle zu Schäden an der Jahnstraße kam. Es wird gefordert, dass im Zuge der künftigen Baumaßnahmen Schwerverkehre auf der Jahnstraße unterbunden, Spundarbeiten untersagt und Grundwasserhaltungen nicht genehmigt werden sollen.

Grundsätzlich ist die vorhandene Straße 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. Die üblichen Abnutzungserscheinungen am Straßenkörper werden durch wiederkehrende Beiträge finanziert. Unterhaltungsmaßnahmen an der technischen Infrastruktur werden durch die Versorger durchgeführt und schlussendlich über Beiträge und Gebühren finanziert.

Die Anregungen / Bedenken sind für das Bebauungsplanverfahren nicht relevant - sie betreffen die Ausführungsplanung / Bauausführung.

#### ***Städtebau***

Einige Anwohner vertreten die Auffassung, dass die geplante Bebauung sich nicht in die Umgebung einfügt. Sie tragen vor, dass sich die geplante zweigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss und Flachdach nicht in die vorhandene überwiegend zweigeschossige Bebauung aus Einzel- und Doppelhäusern mit Sattel- und Walmdach integriert. Dies entspräche nicht den gesetzlichen Vorgaben.

Durch das Vorhaben wird eine moderne und zeitgemäße Gebäudekubatur (Flachdach) umgesetzt, welche eine bereits bestehende Stadtstruktur (Walm- und Satteldach)

arrondiert. Die neue Dachform bringt gegenüber der traditionellen Dachform ökologische und wasserwirtschaftliche Vorteile. Aus fachlicher Sicht sind hier zu nennen: Biodiversität, Wasserspeicherung, verzögerter Wasserabfluss und Verbesserung des Mikroklimas.

Um zu gewährleisten, dass sich die künftige Bebauung auch hinsichtlich ihrer Höhe in die Umgebung 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 von Grund auf ausgeschlossen werden. Die Festsetzungen einer max. GRZ von 0,4 im Zusammenhang mit der Festsetzung von Einzelhäusern, ermöglicht darüber hinaus eine adäquate Fortführung der sich im Bestand darstellenden aufgelockerten und durchgrünten Bauweise. Dass die festgesetzten städtebaulichen Parameter nicht mit den gesetzlichen Vorgaben einhergehen und nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprechen, wird nicht erkennbar.

### ***Standort der Mehrfamilienhäuser***

Es wird weiterhin angeregt, dass die geplanten Mehrfamilienhäuser im WA 2 in die Nähe der Tennisplätze im Westen des Plangebietes versetzt werden sollen. Damit ließen sich Immissionsbelastungen entlang der Jahnstraße vermeiden. Aufgrund der Nähe zu dem bestehenden Mehrfamilienhaus am Spitalmühlweg wäre dies aus stadträumlichen Gesichtspunkten auch naheliegend.

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.

### ***Verlust von Grünraum und Bäumen***

Die Anwohnerinnen und Anwohner vertreten die Meinung, dass das vorgelegte Konzept nicht den Umwelt- und Klimazielen gerecht wird und monieren den Wegfall des Grünraumes, zahlreicher Bäume und wichtiger ökologischer Lebensräume. Sie weisen zudem auf zusätzliche Versiegelungen hin und regen an, die Baudichte zugunsten von Grünräumen und des Baumerhalts zu reduzieren. Zudem wird die Ausführung des neuen Jahnsporplatzes als Kunstrasenplatzes als ökologisch problematisch gesehen. Es wird angeführt, dass eine disproportionale Belastung von Menschen, Tieren und Pflanzen mit der Planung einhergehe, die sich insbesondere lokal auswirkt und die dort lebenden Anwohner benachteiligt. Mit der vorgesehenen externen Ausgleichsfläche würde kein Ausgleich für die Eingriffe vor Ort geschaffen werden. Es wird darüber hinaus angeführt, dass es mehrere Jahre dauert, bis die neu zu

pflanzenden Bäume die ökologische Wirksamkeit und Funktion der Bestandsbäume übernehmen können.

Die Bauleitplanung wurde aufgrund der Anregungen bereits zur Entwurfsfassung optimiert. Die vorhandenen Grünbereiche und Baumbestände entlang der Queich und südöstlich des Jahnsportplatzes, die eine wichtige klimatische Funktion übernehmen und zur Abkühlung und Reinigung der Luft sowie zur Beschattung einiger Flächen beitragen, sind geschützt. Ebenfalls geschützt sind alle Bäume, die nicht innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche, der Stellplatzfläche oder dem Straßenraum liegen. Mit dem vorliegenden Plan sind - mit Ausnahme des Großbaumes auf der Stellplatzfläche - alle vom Umweltamt als wertvoll definierten Bäume geschützt. In Summe werden vermutlich max. 30 Bäume gefällt, wohingegen aber ca. 45 neue Bäume gepflanzt werden. Darüber hinaus wurden weitere Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Auch wenn die neu gepflanzten Bäume zunächst keine vergleichbare ökologische Wirksamkeit und Funktion übernehmen können, kann langfristig eine bessere ökologische Qualität des Plangebietes gesichert werden. Ohne die geplanten Eingriffe in den Naturhaushalt wäre eine Umsetzung 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. Die Umweltprüfung/ der Umweltbericht kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der Maßnahmen lokal keine erheblich negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind. Die Festsetzung von externen Ausgleichsflächen ist gängige Planungspraxis und mit § 1a Abs. 3 Satz 3 BauGB gesetzlich explizit vorgesehen.

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. Das Areal weist insgesamt keine relevanten Funktionen zur Kalt-/Frischluftentstehung auf. 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). Wie o.a. werden die klimatisch wirksamen Grünbereiche entlang der Queich und der Jahnstraße erhalten.

### ***Stellplätze***

Seitens der Anwohnerinnen und Anwohner wird vorgetragen, dass in dem Bereich ein hoher Parkplatzbedarf herrscht. Dieser resultiert zum einen aus den umliegenden öffentlichen Sportnutzungen, zum anderen aus der Nutzung der Parkplätze durch Pendler. Demnach stellt sich die Frage, wo die durch die Vorhaben zusätzlich ausgelösten Stellplatzbedarfe abgedeckt werden sollen. Es wird vorgeschlagen, um die Stellplatzbedarfe zu reduzieren, das Gebiet mit erheblich weniger Wohneinheiten (z.B. Einfamilienhäusern) zu bebauen.

Der bauordnungsrechtliche Bedarf an Stellplätzen für die Freizeitnutzungen wird mit der Planung künftig abgedeckt. Es besteht insgesamt ein Bedarf an 181 Stellplätzen. Ein Teil des Bedarfes wird durch die vorhandenen Stellplätze nördlich des Plangebietes im Bereich der Löhlnstraße / Eichbornstraße gedeckt (insgesamt 70 Stellplätze). Der übrige Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet durch ca. 88 Stellplätze entlang des Prißnitzweges und der im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzfläche westlich der Sporthalle gedeckt. Insgesamt werden innerhalb des Plangebietes somit zwischen 145 und 215 Stellplätzen baurechtlich ermöglicht. Die durch die Vorhaben privat ausgelösten Stellplatzbedarfe werden auf den privaten Baugrundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen. Dadurch kommt es durch die Neuplanung zu keiner Verschärfung der aktuellen Stellplatzsituation. 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-Drehschleife 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. 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.

#### ***Bedenken in Bezug auf die Methodik des Verkehrsgutachtens***

Die Anwohner bemängeln, dass das Verkehrsgutachten – aufgrund des Erhebungszeitraumes Januar – die Hauptbesuchszeiten des Freibades (in den Sommermonaten) außer Acht lässt, weitestgehend auf theoretischen Annahmen beruhe und damit nicht die tatsächlichen Gegebenheiten der vorherrschenden Verkehrssituation über das gesamte Jahr hinweg berücksichtigt würden.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

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 Unterstellungen und Annahmen treffen zu können. Eine Erhebung der Verkehrs- und Parksituation über das ganze Jahr ist nicht erforderlich. Aufgrund der Tatsache, dass es stärker frequentierte Monate (Hauptbesuchszeiten des Freibades in den Sommermonaten) gibt, wurde für diese Monate eine entsprechend höhere Auslastung zu Grunde gelegt. Insofern wurden die stärker frequentierten Monate im Verkehrsgutachten berücksichtigt, so dass das Gutachten trotz des Erhebungszeitraumes belastbar ist.

#### ***Verkehrs- und Immissionsbelastungen entlang der Jahnstraße***

Mit der von der Stadt in Auftrag gegebenen verkehrlichen Untersuchung wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes An 44/ Westbahnstraße gutachterlich bewertet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der Verkehrsfluss im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes an dem bezeichneten Kreuzungsbereich langfristig, vor dem Hintergrund eines veränderten Verkehrsverhaltens der Menschen (Entwicklungsfall 2), gesichert werden kann. Auch wenn sich – entgegen der aktuellen Entwicklungen – das Verkehrsverhalten der Menschen nicht ändern sollte, bestünde die Möglichkeit verkehrsrechtlich einzugreifen und durch eine veränderte Verkehrsführung die Überlastung der Einmündung an der Westbahnstraße auszuschließen. Detaillierte

Ausführungen sind der Begründung zum Bebauungsplan (S. 22 ff.) sowie der Anlage 5 zu entnehmen.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden des Weiteren von den Anwohnern Bedenken dahingehend geäußert, dass die verkehrlichen Auswirkungen entlang der Jahnstraße und die damit im Zusammenhang stehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen nicht näher betrachtet wurden.

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 (Mobilitätswende / verändertes Verkehrsverhalten der Menschen) im Hinblick auf die Beurteilung des künftigen Verkehrsgeschehens maßgebend.

Im Entwicklungsfall 2 wird mit einem Ausbau von 150 Parkständen (im Plangebiet) für die Freizeitnutzungen gerechnet. Für die Veränderungen im Verkehrsaufkommen wurde im Gutachten 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 würde sich dieser Wert auf 425 Kfz/d erhöhen.

Insgesamt sind im Entwicklungsgebiet 60 Wohneinheiten geplant. Mit einem mittleren Ansatz von zwei Einwohnern je Wohneinheit ergeben sich 120 Einwohner. Mit einem MIV-Anteil von 55 % ergibt sich für die künftige Wohnbebauung eine Verkehrsstärke von insgesamt 269 Kfz/ d.

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. 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).

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.

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).

Eine überschlägige Prüfung anhand der einschlägigen DIN-Normen (DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, „Diagramm zur Abschätzung des Beurteilungspegels von

Straßenverkehr für verschiedene Abstände als Parameter“) in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen zeigt, dass die Grenzwerte eingehalten werden können und keine wesentlichen Lärmeinwirkungen durch die geplante Bebauung erfolgen. Die Lärmwerte würden erst bei weiteren 300 Kfz/ pro Tag, was in etwa knapp 70 weiteren Wohneinheiten entspräche, überschritten werden. Es wird auf die Ausführungen in der Synopse verwiesen.

Da es sich bei der Jahnstraße um eine Wohnstraße handelt, die generell eine weit geringere Verkehrsstärke verzeichnet als Hauptverkehrsstraßen, ist auch nicht zu erwarten, dass es mit der Planung und dem künftigen Verkehrsaufkommen zu einer unzumutbaren Schadstoffbelastung der umliegenden Bereiche kommt. Hierfür bestehen keinerlei Anhaltspunkte.

#### Ergebnis der Beteiligungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Anlage 6):

Während der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 18. Januar 2021 bis einschließlich 26. Februar 2021 gingen insgesamt 11 Stellungnahmen ein. Die Stellungnahmen bringen lediglich Anregungen und Hinweise zum Ausdruck, die teilweise redaktionell in den Bebauungsplan mit aufgenommen wurden und zu keiner Planänderung führen.

#### Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja  
Begründung:

#### Anlagen:

Anlage 1: Planzeichnung

Anlage 2: Textliche Festsetzungen

Anlage 3: Begründung

Anlage 4: Umweltbericht

Anlage 4.1: Umweltbericht, Biotop Bestand

Anlage 4.2: Umweltbericht, Biotop Planung

Anlage 4.3: Umweltbericht, Maßnahmenkarte

Anlage 5: Synopse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 6: Synopse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

#### Beteiligtes Amt/Ämter:

Amt für Schulen, Kultur und Sport

Dezernat II - BGM

Dezernat III - hauptamtlicher BGO

Entsorgungs- und Wirtschaftsbetrieb

Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung

Rechtsamt

Umweltamt

Schlusszeichnung:



