

Bebauungsplan „Ludwigshöhe“

Deckblatt Nr. 15



Stadt
Landau
a.d.Isar

Entwurf

Änderungsbeschluss

12.03.2026

Billigungsbeschluss Entwurf

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Beteiligung Öffentlichkeit

Behandlung der Stellungnahmen und Einwände

Satzungsbeschluss

§ 1

Der Bebauungsplan „Ludwigshöhe“ wird mit Deckblatt Nr. 15 (Stand: 12.03.2026), angepasst durch die Abwägungsbeschlüsse vom XX.XX.XXXX geändert.
Die Begründung wird inhaltlich gebilligt.

§ 2

Das Deckblatt Nr. 15 tritt gem. § 10 Abs.3 BauGB mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses in Kraft.

Landau a.d.Isar, den _____

Stadt Landau a.d.Isar

Matthias Kohlmayer
Erster Bürgermeister

Ortsübliche Bekanntmachung mit Inkrafttreten

Architekturbüro Vogginger,
Lederergasse 23,
84130 Dingolfing

Stand: 12.03.2026

Textliche Festsetzungen

0.1. Bauweise

0.1.1. offen

0.2. Baugrundstücksgröße

0.2.1. Entfällt.

0.3. Firstrichtung

0.3.1. Die empfohlene Firstrichtung verläuft parallel zum Mittelstrich.

0.4. Einfriedungen

0.4.11. Sockel über Gelände sind nicht zulässig

Zur Straße/Gehweg hin: Max. Höhe von 1,20 m
Gestaltung: Transparent gehalten (Metall-, Holzzaun) ohne
Einflechtungen oder andere Sichtschutzelemente,
Heckenhinterpflanzung zulässig.

Im Übrigen: Max. Höhe von 1,40 m

Generell unzulässig: Durchgehende Mauern oder Gabionen

Vorgärten: Die Freiflächen sind unter ökologischen und regionalen
Gesichtspunkten anzulegen und in gepflegten Zustand zu
halten.

0.5. Garagen und Nebengebäude

0.5.1. Für Garagen, überdachte Stellplätze und Nebengebäude sind zulässig:

Dachform: Flachdach, Pultdach, Satteldach

Dachneigung: Pultdach: max. 12°
Satteldach: max. 25°

Dachdeckung: Dachbegrünung, Foliendach, Metalldeckung,
Ziegeldeckung, PV-Module

Wandhöhe: max. 3,00m

Kellergaragen und Tiefgaragen sind zulässig.

0.5.10. entfällt

0.5.11. entfällt

0.5.15 Bei zusammengebauten Garagen und überdachten Stellplätzen sind diese in der Höhe mit den benachbarten Gebäuden abzustimmen. Dachform und Dachneigung müssen einheitlich ausgebildet werden.

0.6. Gebäude

0.6.3. Zur planlichen Feststellung der Ziffer 2.1.63.

Dachform:	Flachdach, Pultdach, Satteldach
Dachneigung:	Pultdach: max. 12° Satteldach: max. 25°
Dachdeckung:	Flachdach: begrünt, PV-Module zulässig geneigte Dächer: in roter oder anthrazitfarbiger Deckung, PV-Module zulässig
Dachgauben:	unzulässig
Zwerchgiebel:	unzulässig
Kniestock:	entfällt
Sockelhöhe:	entfällt
Ortgang:	Überstand max. 1,10m
Traufe:	Überstand max. 1,10m
Wandhöhe:	<u>Bereich südlich der Wolfstraße</u> max. 10,50m ab OK FFB Ebene-I OK FFB Ebene-I max. 3,50m über OK FFB Untergeschoss Die Außenwände eines 3. Obergeschosses, welche näher als 7,50m zu den Grenzen des Geltungsbereichs des Deckblatts liegen, sind um die Wandhöhe des 3. Obergeschosses gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückzusetzen. <u>Bereich nördlich der Wolfstraße</u> max. 6,50m ab OK FFB Ebene-I
Überschreitung Wandhöhen	Firsthöhen bei Sattel- oder Pultdächern dürfen die Wandhöhen um das aus der Dachneigung resultierende Maß überschreiten.
Betriebsanlagen	z.B. Kamine, Lüftungsanlagen, Aufzugsüberfahrten usw. dürfen die max. Wandhöhe überschreiten, falls dies aus konstruktiven und technischen Gründen notwendig ist.
Absturzsicherungen	Die max. erlaubte Wandhöhe darf durch notwendige Geländer in leichter und transparenter Konstruktion um max. 1,10m überschritten werden.

0.7. Abstandsflächen

0.7.1. Es gilt die Bayerische Bauordnung in ihrer jeweiligen Fassung.

0.8. Stellplätze

0.8.1. Es gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Landau a. d. Isar aus dem Jahr 2005 mit den Änderungssatzungen der Jahre 2018, 2022 und 2025.

Abweichend zu § 5 Abs.8 gilt der Vorplatz einer Garage als Stellplatz im Sinne der Stellplatzsatzung, wenn die Garage und der Stellplatz davor (Stauraum) derselben Nutzungseinheit zugeordnet sind.

Bei Nutzung dieser abweichenden Regelung werden zusätzlich 10 % Besucherstellplätze vorgesehen.

0.9. Grünordnung

0.9.1. Mit Ausnahme der Erschließungsanlagen (Fahrbahnen, Treppenanlagen und bei starken Steigungen) sind nicht überbaute Flächen mit wasserdurchlässigem Material (z.B. wassergebundene Decke, Rasengitter- oder Rasenfugenpflaster) zu versehen bzw. zu begrünen.

Bei der Auswahl der Pflanzen sind heimische Pflanzen zu verwenden.

Die Pflanzen sind zu pflegen und auf Dauer zu erhalten.

0.9.2. Geländeunterbauungen durch Tiefgaragen außerhalb der Gebäude erhalten eine Intensivbegrünung. Ausgenommen hiervon sind Straßen, notwendige Wege und Zufahrten.

0.10. Artenschutzrechtliche Belange

0.10.1. Rechtzeitig vor Abbruch der Bestandsgebäude auf den Grundstücken 747/4 und 747/6 hat eine fachliche Begehung bzgl. Fledermäuse zu erfolgen.

Ggf. sind Ersatzquartiere / Nisthilfen in der Nähe früherer Quartiere anzubringen.

Sämtliche Maßnahmen müssen mit der unteren Naturschutzbehörde abgesprochen und ggf. genehmigt werden.

Planliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung

1.1. Wohnbauflächen



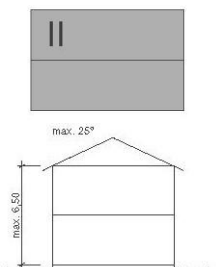
Allgemeine Wohngebiete nach §4 BauNVO, zugelassen sind auch Anlagen für Verwaltungen. Ausnahmsweise können auch nicht störende Gewerbebetriebe zugelassen werden. Die übrigen Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 BauNVO bleiben ausgeschlossen.

2. Maß der baulichen Nutzung

2.1. Zahl der Vollgeschosse (Bebauungsvorschlag mit eingetragener Geschosszahl; Mittelstrich = Vorschlag Firstrichtung)

2.1.63 Als Höchstgrenze

Untergeschoss und 3 Vollgeschosse



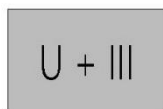
Bereich nördlich der Wolfstraße

Für II: 2 Vollgeschosse

max. Wandhöhe: 6,50m ab OK FFB Ebene-I

GRZ 0,4

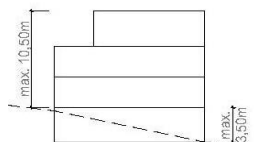
GFZ 1,2



Bereich südlich der Wolfstraße

max. Wandhöhe: 10,50m ab OK FFB Ebene-I

OK FFB Ebene-I max. 3,50m über OK FFB Untergeschoss





GRZ 0,4

GFZ 1,2

Gemäß §19 BauNVO Abs.4 Satz 3 wird festgelegt, dass oberseitig begrünte unterirdische Bauten (z.B. Tiefgaragen) und wasserdurchlässig gestaltete Flächen auf Grund des Beitrags zur Verminderung einer Oberflächenversiegelung nicht in die Ermittlung der GRZ mit einfließen.

3. Bauweise, Baulinie, Baugrenzen

- 3.1.  offene Bauweise
- 3.5.  Baugrenze
Außerhalb der Baugrenzen sind untergeordnete Nebenanlagen nach §14 BauNVO zulässig.
Untergeordnete Bauteile (Balkone und Loggien) dürfen die Baugrenzen überschreiten.



6. Verkehrsflächen

- 6.1.  Straßenverkehrsfläche
- 6.1.1.  Gehweg
- 6.3.  Straßenbegrenzungslinie
- 6.4.  vorgeschlagene private Verkehrs- und Erschließungsflächen, wasserundurchlässig
- 6.5.  vorgeschlagene private Verkehrs- und Erschließungsflächen, wasserdurchlässig



7. Flächen für Versorgungsanlagen

- 7.4.  Trafo

9. Grünflächen und Bepflanzung

- 9.8.  privater Spielplatz (Platzierung vorgeschlagen)
- 9.10.  vorgeschlagene private Grünflächen

13. Sonstige Festsetzungen


- 13.1.  Vorgeschlagene Flächen für private Stellplätze und Garagen außerhalb der Baugrenzen
- 13.6.  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Deckblatt Nr. 15 – Bebauungsplan „Ludwigshöhe“

Planliche Hinweise




14. Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

- 14.12.6.  Bestandsbäume
- 14.12.7.  Bepflanzungsvorschlag – Bäume

15. Sonstige Planzeichen

- 15.14.  Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets.

16. Kartenzeichen für die Bayerischen Flurkarten

- 16.1. **747/4** Flurstücksnummer
- 16.2.1.  Grenzstein
- 16.2.4.  Flurstücksgrenze
- 16.3.1.  Gebäude Bestand mit eingetragener Hausnummer

BEBAUUNGSPLAN „LUDWIGSHÖHE“

Deckblatt Nr. 15



Stadt
Landau
a.d.Isar

BEGRÜNDUNG

Inhalt:

1. Gegenstand der Änderung	S. 2
2. Städtebauliche Begründung	S. 3
3. Grünordnung	S. 7
4. Bauleitplanverfahren	S. 8

Anlagen

- vergleichende Schattenstudie
- Verkehrsuntersuchung Fa. Bernard-Gruppe
- Städtebauliches Konzept mit Visualisierung

1. Gegenstand der Änderung

1.1 Bestand

Der Bebauungsplan „Ludwigshöhe“ wurde am 14.03.1975 genehmigt und beinhaltet neben einem gewerblichen Bereich auch die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) südöstlich des Stadtkerns.

Der Geltungsbereich des Deckblatts liegt im westlichen Teil des allgemeinen Wohngebiets nördlich der Dr.-Aicher und entlang der westlichen Wolfstraße.

Das Deckblatt umfasst folgende Flurstücke der Gemarkung Landau a.d.Isar: 747/3, 747/4, 747/6, 747/18.

Die Fläche der 4 Flurstücke beträgt ca. 12.601m².

Die Grundstücke sind derzeit mit 2 Wohnhäusern (Ein- und Zweifamilienhaus) bebaut. Das Zweifamilienhaus ist unbewohnt. Beide Häuser sind im Bebauungsplan „Ludwigshöhe“ als Bestandsgebäude eingetragen.

1.2. Änderungen durch Deckblatt-Nr. 15

Nachfolgend sind die wichtigsten Änderungen durch das Deckblatt-Nr.15 aufgeführt:

- Die Festsetzung zur Größe von Einzelhausgrundstücken entfällt.
- Für Garagen- und Nebengebäude sind als Dachformen Flachdächer, Pult- und Satteldächer mit den Dachdeckungen Dachbegrünung, Foliendach, PV-Module, Metall und Ziegel zulässig. Keller- und Tiefgärten sind zulässig.
- Für Gebäude sind als Dachformen Flachdächer, Pult- und Satteldächer mit den Dachdeckungen Dachbegrünung, Foliendach, PV-Module, Metall und Ziegel zulässig.
- Die Wandhöhe wird künftig mit max. 10,50m ab OK FFB Ebene-1, OK FFB Ebene-1 max. 3,50m über OK FFB Untergeschoss festgesetzt. Überschreitungen der max. Wandhöhe sind durch Betriebsanlagen und Absturzsicherungen möglich.
- Die Zahl der Vollgeschosse wird auf max. 3 + Untergeschoss festgelegt.
- Die GFZ wird von 0,8 auf 1,2 erhöht.
- Die neue Gliederung der Baugrenzen ermöglichen ein zukunftsorientiertes, städtebauliches Gebäude- und Erschließungskonzept.

2. Städtebauliche Begründung

Der Bedarf an Wohnraum ist im Stadtgebiet von Landau a.d.Isar weiterhin gegeben. Die mittelfristige Entwicklung der Einwohnerzahlen ist nach wie vor steigend.

Die im Deckblatt behandelte Teilfläche des Bebauungsplans „Ludwigshöhe“ ist bislang bereits als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Um dem aktuellen Bedarf an Wohnraum nachzukommen geben die Vorgaben der Landesplanung, wie auch die aktuellen Anpassungen des Baugesetzbuches dem Belang der Schaffung von Wohnraum, insbesondere in der innerstädtischen Nachverdichtung einen vergleichsweise hohen Stellenwert. Eine verdichtete Bebauung wird beispielsweise bei der Neuaufstellung von Bebauungsplänen zumindest in Teilbereichen gefordert.

Die innerörtliche Nachverdichtung genießt im Hinblick auf eine Neuversiegelung am Ortsrand deutlichen Vorrang.

Die aktuellen Anforderungen an die innerörtliche Nachverdichtung greifen hierbei auch im Besonderen die entsprechende Nutzung von Baulücken und innerörtlicher Konversionsflächen auf und sind dabei als städtebauliches Ziel gesetzt.

Dies bedeutet auch, erkennbaren Anforderungen beim Thema „Bauen“ zu stellen: Nachhaltigkeit, Schonung von Ressourcen und ein möglichst geringer Flächenverbrauch je Wohneinheit sind die hierbei zu beachtenden Themen.

Die im Urplan enthaltene Mindestfläche für Einzelhausgrundstücke wird im Hinblick auf diese Anforderungen entnommen.

Auch werden zur Vermeidung zusätzlich versiegelter Flächen die Integration von Garagen in, bzw. unter den Gebäuden entsprechende Festsetzungen angepasst und die Gestaltungsfestsetzungen an die aktuellen Anforderungen angepasst. Hierdurch wird es möglich, eine ausreichende Zahl an Stellplätzen unter möglichst geringer Flächeninanspruchnahme auf dem Baugrundstück selbst zu berücksichtigen. Ein Parken der künftigen Nutzer des Areals auf den Straßen soll damit vermieden werden.

Dachformen

Im Urplan war bislang lediglich die Ausführung eines Satteldachs zulässig. Um sowohl die Höhenentwicklung der geplanten Gebäude zu reduzieren und aktuelle Bauformen zuzulassen werden die zulässigen Dachformen erweitert.

Um auch im Rahmen der Nachverdichtung die Auswirkungen der künftig erwarteten Niederschläge besser umzugehen und die Auslastung der Kanalisationen mit dem anfallenden Niederschlagswasser zu verbessern, bzw. zu entlasten sollen die nun zulässigen Flachdächer begrünt ausgeführt werden. Dies bietet eine Pufferfunktion, welche das Niederschlagswasser nur anteilig, und dann auch erst versetzt in die Kanalisation abführt. Hierdurch entsteht auch im Vergleich zu den bisher zulässigen Bauweisen eine Verbesserung der künftigen Situation im Hinblick auf die Regenwasserableitung durch Gebäude.

Eine Verschlechterung der Grundthematik „Oberflächenwasser“ wird durch die geplante Bebauung nicht erwartet. Einerseits sind Festsetzungen zur reduzierten Versiegelung im Deckblatt enthalten, das Dachflächenwasser reduziert und durch den Lückenschluss der Wolfstraße zusätzlich eine kontrollierte Wasserableitung vorgesehen. Das Plangebiet und auch der mittlere Umgriff des Plangebiets sind in der vorläufigen Kartierung hinsichtlich Einstauflächen bei Sturzflutereignissen nicht auffällig:



Vorläufige Überflutungspolygone N100 aus der Sturzflutstudie der Fa. SPEKTER, beauftragt für das ganze Stadtgebiet durch die Stadt Landau a.d.Isar zur Erstellung eines Sturzflutmanagements, Stand: 02/2026

Wandhöhen

Die Wandhöhe nördlich der Wolfstraße wird an die aktuellen bautechnischen Anforderungen geringfügig angepasst. Es verbleibt bei der grundlegenden Zahl von 2 Vollgeschossen.

Die Wandhöhe südlich der Wolfstraße und nördlich der Dr.-Aicher-Straße wird im Hinblick auf die dort erfolgende Nachverdichtung auf U+III erhöht. Dies entspricht Hangseitig einer Bebauung mit drei Vollgeschossen und talseitig gesehen einer Entwicklung mit 4 Geschossen, wobei das Untergeschoss auf Grund der Hanglage insgesamt nicht als Vollgeschoss angesetzt wird.

Dies entspricht einer moderaten Erhöhung der zulässigen Zahl an Vollgeschossen um ein Vollgeschoss bergseitig. Das oberste Vollgeschoss soll dabei bis auf ein Gebäude (welches von der Grundstücksgrenze weiter abgerückt ist) zu den Grundstücksgrenzen und nach Süden hin zurückgesetzt erfolgen. Dies dient dem zusätzlichen Übergang von den Bestandsbebauungen zum nachverdichteten Planungsareal. Die Auswirkungen auf das Ortsbild treten dabei insbesondere innerhalb der überplanten Gebiets selbst in Erscheinung.

Verschattungsstudie

Vergleichend zu einer Bebauung entsprechend dem derzeitigen Bebauungsplan wurde für die geplante Bebauung eine Vergleichsstudie zur Verschattung erstellt. Diese ist der Begründung als Anlage beigefügt, um die Darstellung hinreichend ausreichend aussagekräftig zu halten.

Überbaubare Grundstücksfläche (GRZ)

Im Hinblick auf die Umsetzung der Nachverdichtung wird die Geschossflächenzahl entsprechend angepasst. Eine Anpassung der Grundflächenzahl ist nicht vorgesehen.

Der Urplan stellt die Deckblattfläche dabei im Norden kleinteilig untergliedert und im Süden großflächig mit einem Baufeld dar. Dazwischen ist eine gliedernde Begrünung vorgesehen. Diese Grundsystematik wird auch im Deckblatt aufgenommen, die großflächige Bebauung wird dabei südlich der künftig durchgehenden Wolfstraße vorgesehen, die Bebauung nördlich davon bleibt kleinteilig.



Überlagerung des Urplans mit der künftigen Rahmenplanung (geplante Gebäude in Blau) inkl. künftiger Baumstandorte (Baumzeichnung).

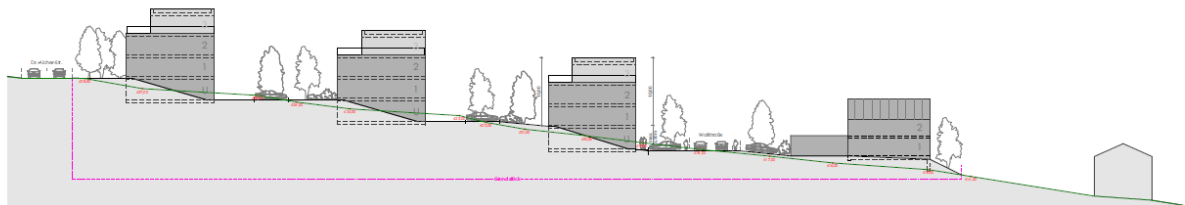
Im Gegensatz zur Urplanung, welche die damaligen Bestandsgebäude in ihrer bislang vorhandenen, eher niedriger Bauhöhe festgehalten hat, soll im Rahmend es Deckblatts der aktuelle landesplanerische und in § 1a BauGB aufgeführte abwägungsrelevante Grundsatz der Nachverdichtung mit einer maßvollen Erhöhung der Geschosszahlen verfolgt werden. Dies geschieht mit der Festsetzung von drei Vollgeschossen im südlichen Planungsbereich. Im Hinblick zu den bislang zumeist festgesetzten zwei Vollgeschossen erfolgt die Nachverdichtung baulich somit in einer städtebaulich integrativen Weise. Damit wird dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachgekommen, da einerseits innerörtliche Flächen der baulichen Nutzung und gleichzeitig der Nachverdichtung zugeführt werden.

Bisher ist die Änderungsfläche von insgesamt ca. 12.600m² mit einem Einfamilien- und einem Zweifamilienhaus bebaut. Der größte Teil der Fläche ist baulich bislang ungenutzt.

Geplant ist, diese Fläche mit rund 65 Wohneinheiten in verschiedenen Größen und Zuschnitten umzuplanen. Die hierbei entstehenden Wohnungen sollen für eine soziale und altersgerechte Nutzungsverteilung durchgängig barrierefrei ausgestaltet werden. Die Freibereiche werden auch für andere Bewohner des Viertels zugänglich sein und sollen sich als Quartierszentrum entwickeln.

Gebäudeentwicklung und Geländeverlauf

Zur Verdeutlichung der erwarteten Gebäudeentwicklung im Hinblick auf die topographische Situation dient folgende Schnittzeichnung (ohne Maßstab):



Hinsichtlich der erwarteten Höhenentwicklung werden einerseits auf der Nordseite des Deckblatts keine maßgeblichen Auswirkungen erwartet, da die Geschossigkeit dem Grunde nach Beibehalten wird.

Die Höhenentwicklung im südlichen Teilbereich wird durch die Rücksprünge im obersten Geschoss (2. OG) kompensiert, die Gesamthöhenentwicklung im Vergleich zu einer Bebauung mit 2 Vollgeschossen und darüber befindlichem Satteldach wird am höchsten Punkt 2,36 m über der Decke des 2. Vollgeschosses. Die Geschosshöhe des 3. Vollgeschosses wird bei einer Ausführung mit Flachdach inkl. Attika bei 3,5 m angesetzt, was letztlich einer Gesamtgebäudeerhöhung von ~1,2 m entspricht.

Abstandsflächen gem. BayBO

Durch die Einhaltung der Abstandsflächen nach BayBO und dem gegliederten Abrücken der Bebauung auch von den Bestandsbebauungen im Umfeld werden öffentlich-rechtlich geschützte nachbarliche Belange wie Belichtung, Belüftung und auch Besonnung der Nachbargrundstücke durch das Vorhaben nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt, Durch die Zentrale Anordnung der Zufahrtsbereich in der Dr.-Aicher-Straße wird der Fahrverkehr des anfallenden Ziel- und Quellverkehrs dort von den Bestandsanliegern konzentriert weggeführt, der An- und Abfahrtsverkehr findet somit zentral im Planungsgebiet statt.

Denkmalschutz

Weder im Planungsgebiet noch im näheren Umkreis sind Bau- oder Bodendenkmäler kartiert.

Verkehr

Um die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nachverdichtung zu untersuchen wurden im Vorfeld der Ausarbeitung des Deckblatts die erwarteten Auswirkungen einer Erhöhung der Wohnungseinheiten im Vergleich zum Bestand untersucht und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßenanlagen geprüft.

Untersucht wurde hierbei insbesondere der vorhandene Verkehr und der vorhandene Verkehrsfluss. Als Referenz wurde hierbei das höchste gemessene Verkehrsaufkommen vom Donnerstag, den 26.06.2025 herangezogen, welches eine Gesamtzahl von 477 Verkehrsbewegungen enthält.

Auf dieser Grundlage wurde folgende Verkehrsprognose erstellt:

■ Verkehrsprognose

	Berechnungsansatz ¹		Aufsiedlungsvariante 1	Aufsiedlungsvariante 2	Aufsiedlungsvariante 3
Wohneinheiten (WE)	<i>gegeben</i>		70 Wohneinheiten	90 Wohneinheiten	120 Wohneinheiten
Bewohner	2,5	Bewohner je WE	175 Bewohner	225 Bewohner	300 Bewohner
Wege am Tag	2	pro Person und Tag ²	350 Wege/24 h	450 Wege/24 h	600 Wege/24 h
Kfz-Wege am Tag	60%	MIV-Anteil (Annahme Landau a.d.I.)	210 Kfz-Wege/24 h	270 Kfz-Wege/24 h	360 Kfz-Wege/24 h
Bewohnerverkehr	1,4	Pkw-Besetzungsgrad	150 Kfz-Fahrten/24 h	193 Kfz-Fahrten/24 h	257 Kfz-Fahrten/24 h
Besucherverkehr	5%	Aufschlag	8 Kfz-Fahrten/24 h	10 Kfz-Fahrten/24 h	13 Kfz-Fahrten/24 h
Wirtschaftsverkehr	10%	Kfz-Fahrten/Bewohner	15 Kfz-Fahrten/24 h	19 Kfz-Fahrten/24 h	26 Kfz-Fahrten/24 h
	5%	(DTV-SV-Anteil; Kfz > 3,5 t) ³	1 (Lkw-Fahrten/24 h)	1 (Lkw-Fahrten/24 h)	1 (Lkw-Fahrten/24 h)
Gesamtverkehr			173 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h	222 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h	296 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h

Auszug aus der Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe vom 16.10.2025

Es wird daher bei einer Erhöhung um 65 Wohneinheiten von einem zusätzlichen Verkehrsstrom von ~ 170 Kfz/24 h sowie 1 LKW/24 h ausgegangen.

Die errechnete Frequenz wird sich von einem PKW/2,5 Minuten auf einen PKW/2 Minuten erhöhen.

Auch wurde die Leistungsfähigkeit der abwickelnden Straßen untersucht, wobei an der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßen hinsichtlich der erwarteten Verkehrserhöhung keine Zweifel vorliegen.

Die Gesamte Untersuchung ist zur besseren Lesbarkeit als Anlage beigefügt.

Der theoretischen Voruntersuchung schließt sich im Nachgang an die Entwicklung eine Verkehrsbeobachtung an. Sollten sich hieraus maßgebliche Verkehrsstörungen ableiten lassen können weitere verkehrlenkende Maßnahme in Betracht gezogen werden.

3. Grünordnung

Bestand

Die Grundstücke im Bereich des Deckblatts sind derzeit im südlichen Bereich der Flurnummer 747/3 mit einem Baumbestand versehen. Der restliche Bereich der beiden Grundstücke stellt sich neben den Bestandsgebäuden als intervallgepflegte Grünfläche dar.



Die Bestandsgebäude auf den Flurnummern 747/6 und 747/4 befinden sich nicht mehr in einem nutzbaren Zustand. Auf Grund der Offenheit der Gebäude ist daher bei einem Abbruch auf eine mögliche Nutzung durch Fledermäuse zu achten und hierfür frühzeitig eine entsprechend fachlich fundierte Begehung durchzuführen und ggf. erforderliche Vermeidungsmaßnahmen zu berücksichtigen.



Biotopkartierungen auf den Flächen liegen nicht vor.

Planungsziel

Die im bisherigen Bebauungsplan vorgesehenen Grünstrukturen werden auch in der Deckblattplanung aufgegriffen. Zwischen den geplanten Baukörpern werden sowohl bei den Stellplätzen, wie auch bei den übrigen Freiflächen eine entsprechende Bepflanzung und Freihaltung berücksichtigt.

Die Festsetzung von reduzierter Versiegelung im Bereich der Nebenanlagen soll eine Aufheizung der Fläche, auch im Hinblick auf die Mikroklimawirkung reduzieren. Der derzeit noch vorhandene Baumbestand soll in prägender Weise erhalten werden, was ebenfalls dem genannten Ziel zu Gute kommt.

4. Bauleitplanverfahren

Bei dem Deckblatt handelt es sich um eine Bebauungsplanänderung, welche eine Maßnahme der Nachverdichtung und Innenentwicklung darstellt.

Die Grundfläche im Änderungsbereich beträgt mit 5.040 m² zuzüglich Neben- und Erschließungsflächen deutlich weniger als 20.000 m².

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit von Verfahren, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen nicht begründet.

Es gibt außerdem keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Natura 2.000-Gebieten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Oder die Erwartung eines der Gefahren eines schweren Unfalls nach § 50 Satz 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Seweso-Richtlinie).

Der Bebauungsplan dient der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum, was in der Abwägung in angemessener Weise berücksichtigt werden soll.

Das Deckblatt kann damit im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Die Erstellung eines Umweltberichts nach § 2a BauGB ist nicht erforderlich.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (§ 13a Abs.2 Nr.4 BauGB).

Ein Ausgleich im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist somit nicht erforderlich.

Landau a. d. Isar, den 13.02.2026

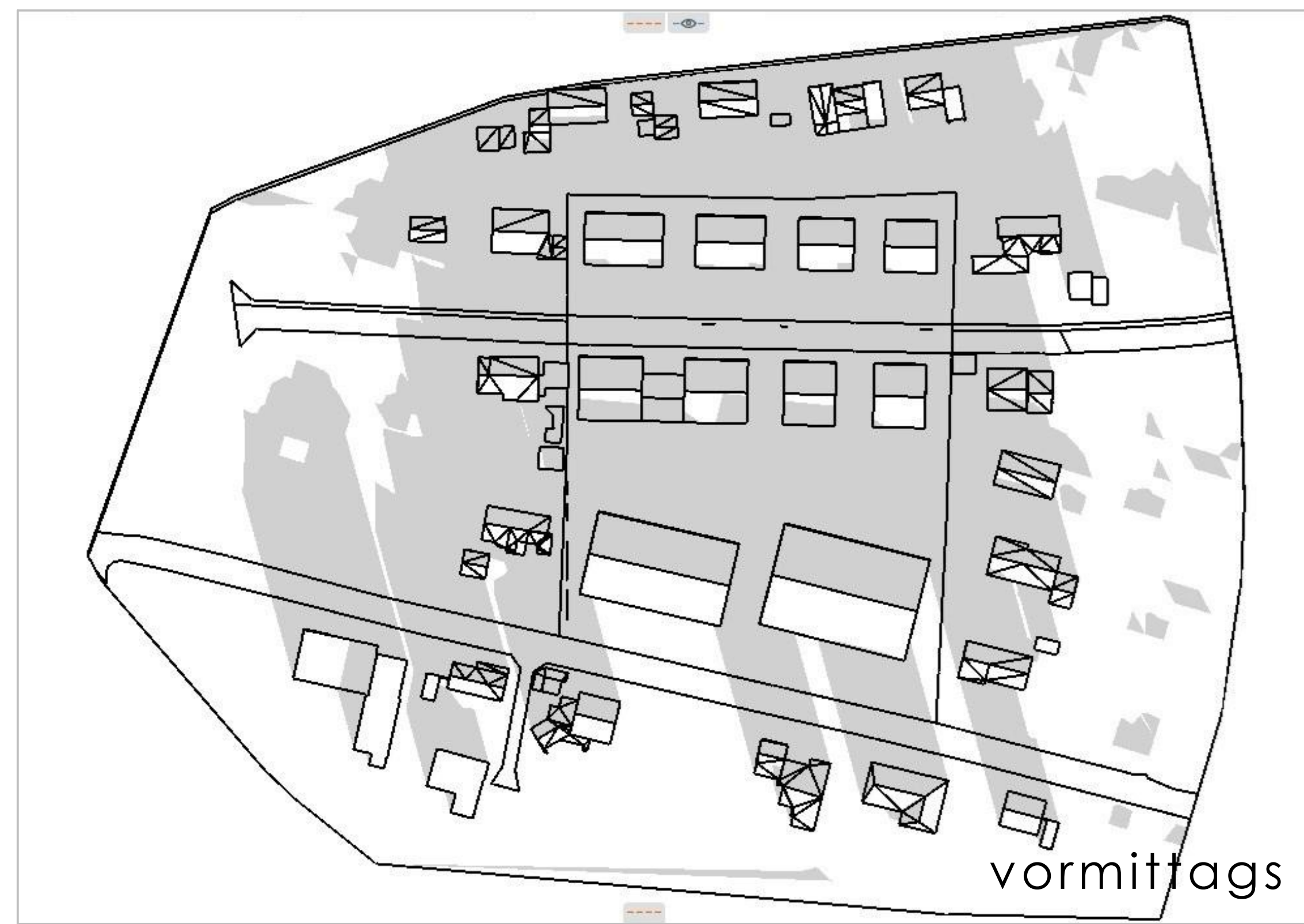
Matthias Kohlmayer
Erster Bürgermeister

Anlage 1

Vergleichende Schattenstudie

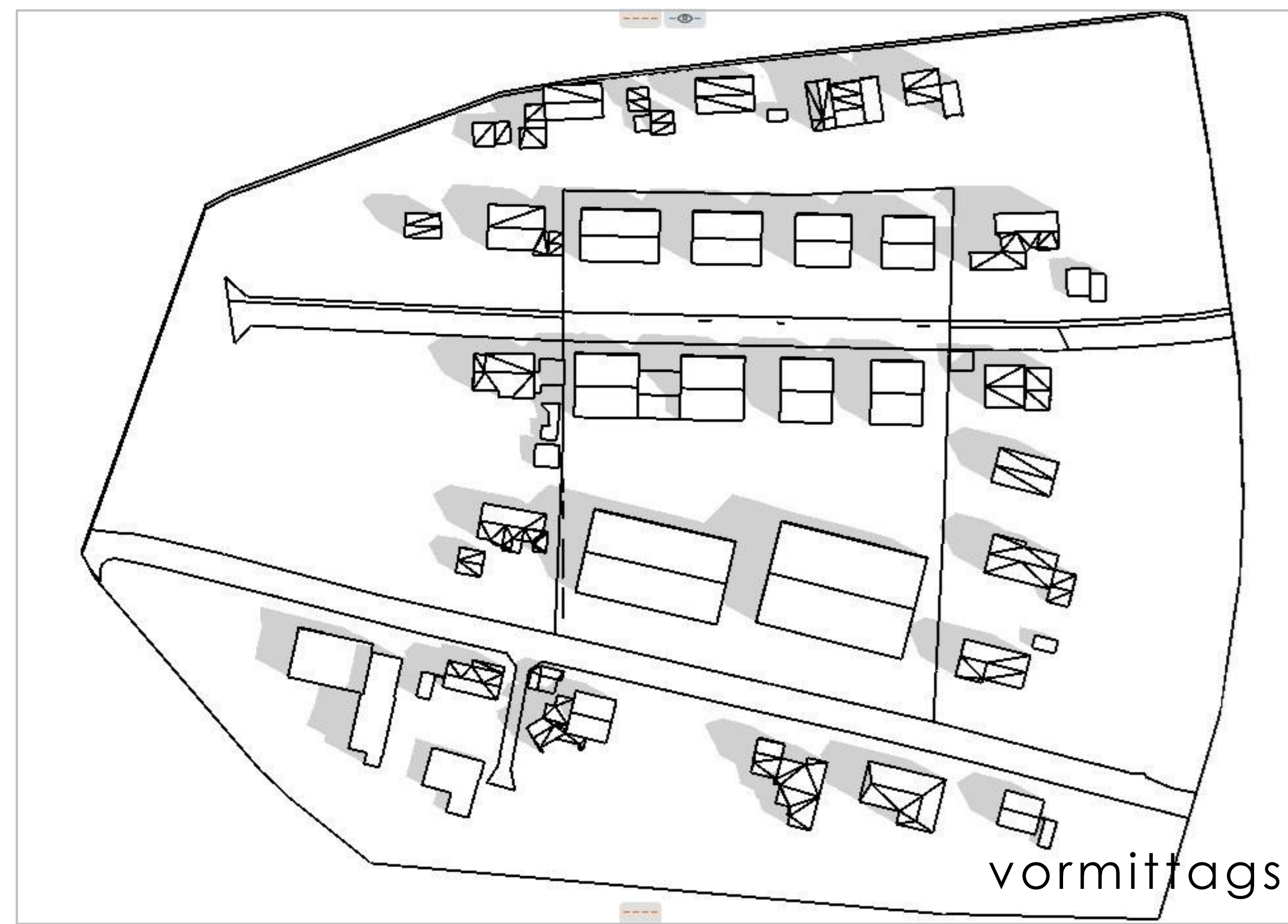
LUDWIGSQUARTIER - Licht- Schatten-Simulation Bestand

15/01



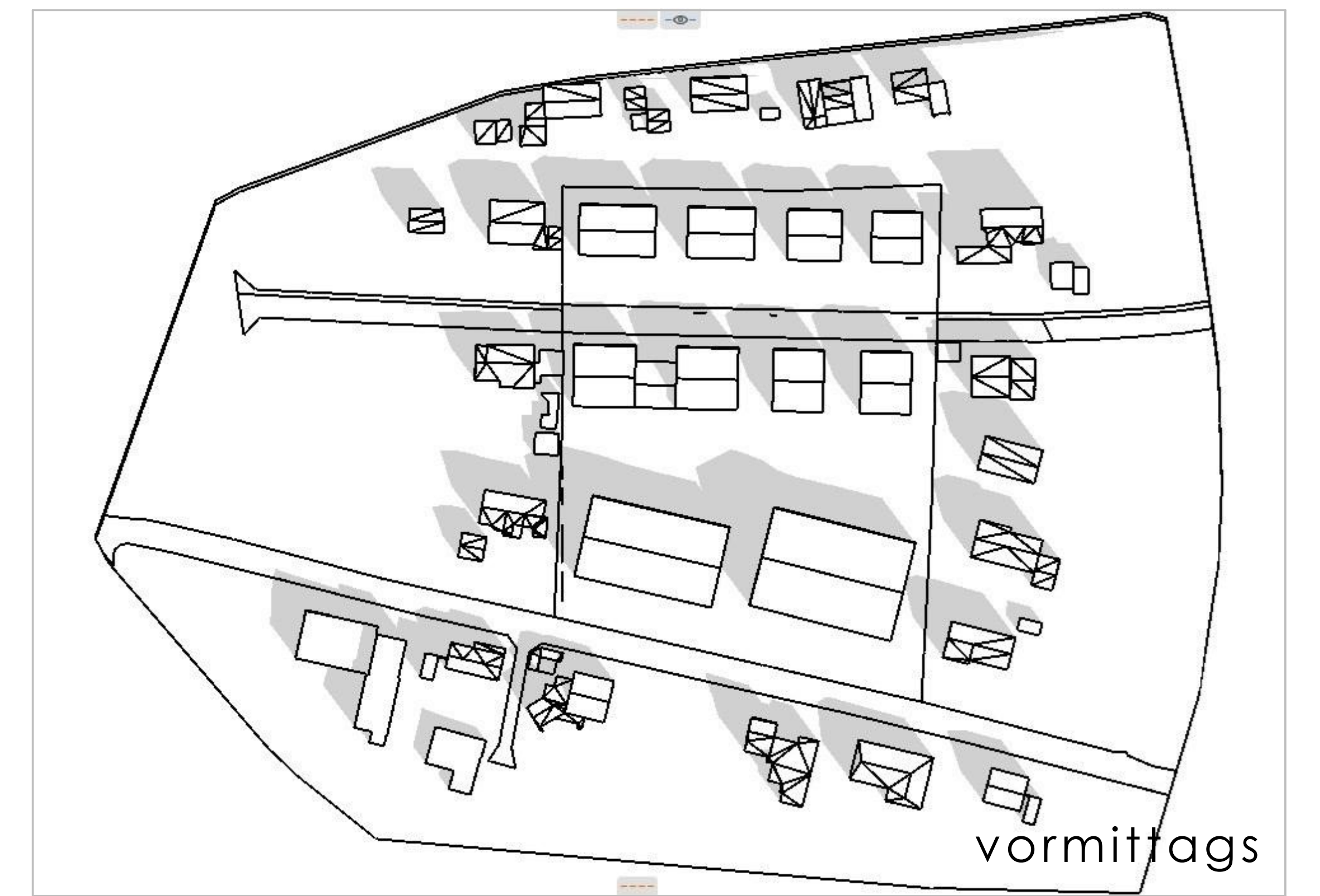
vormittags

15/05

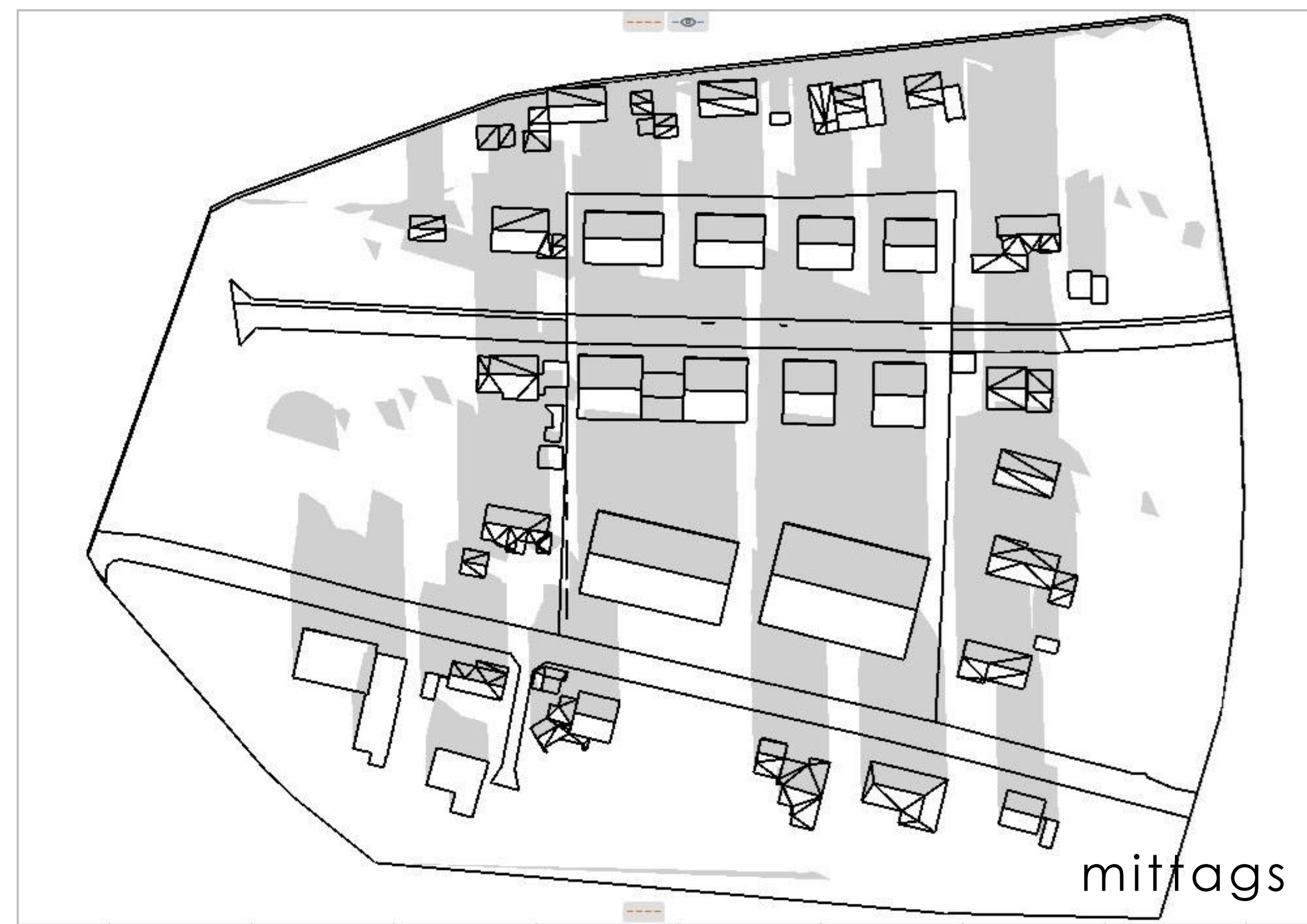


vormittags

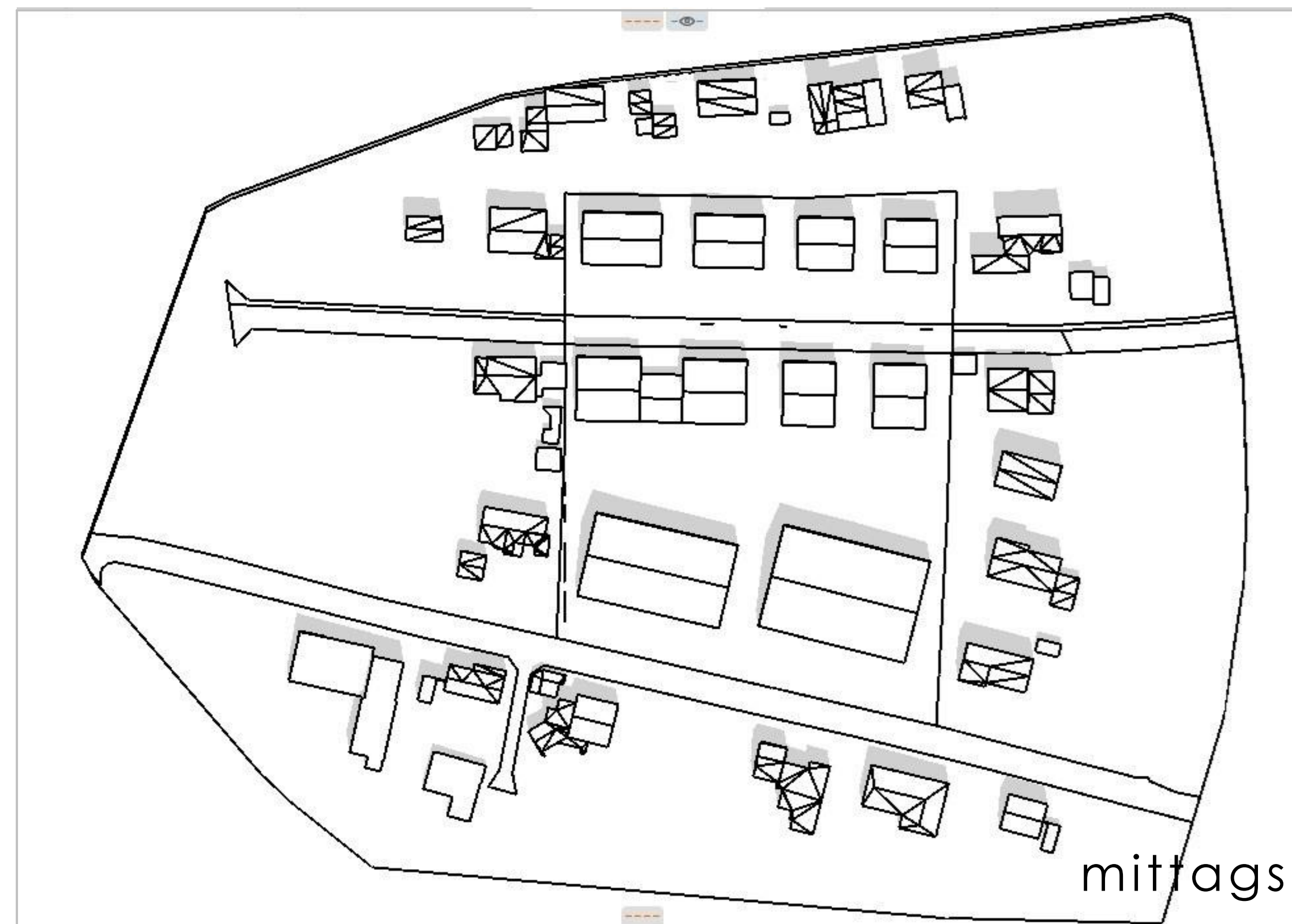
15/09



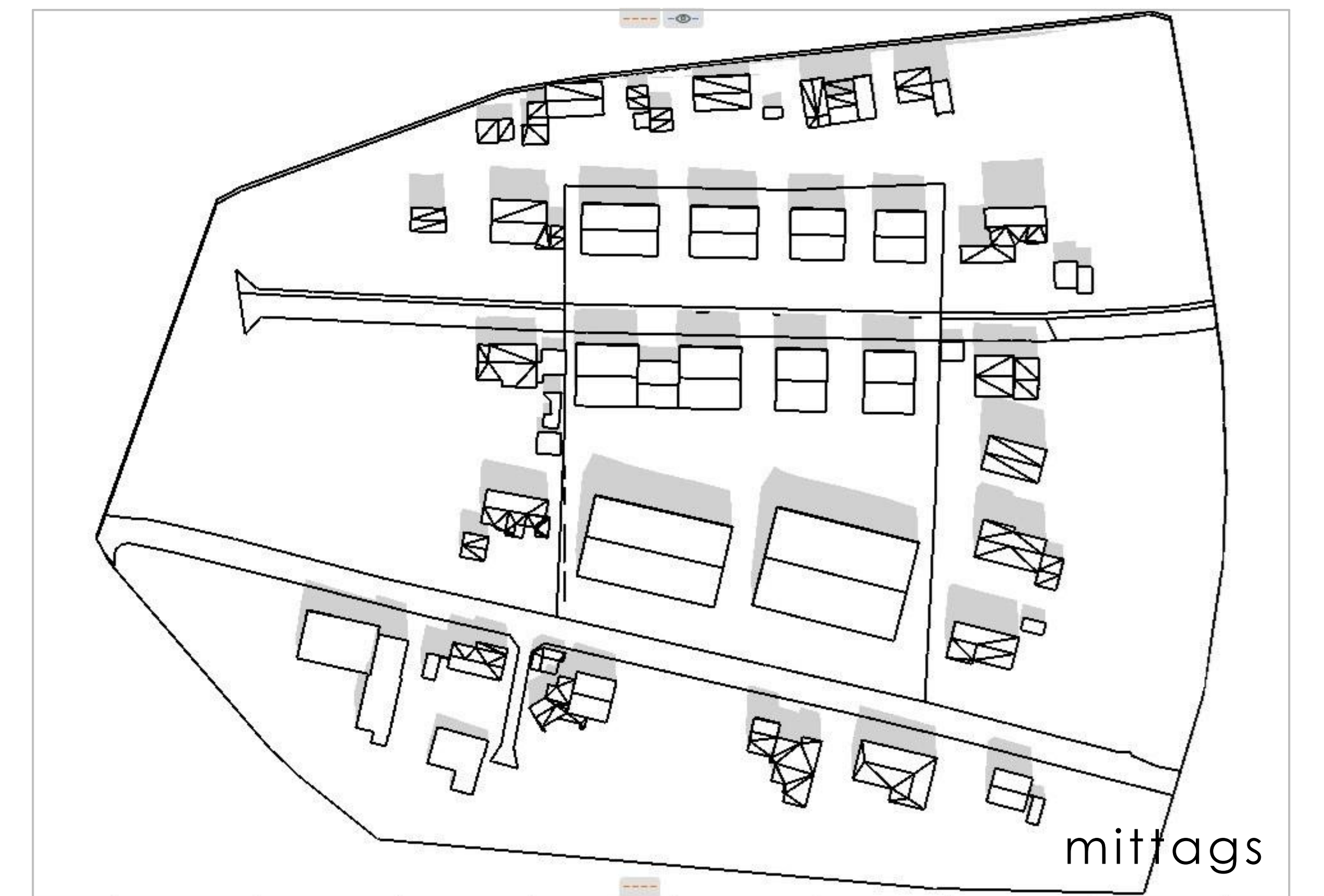
vormittags



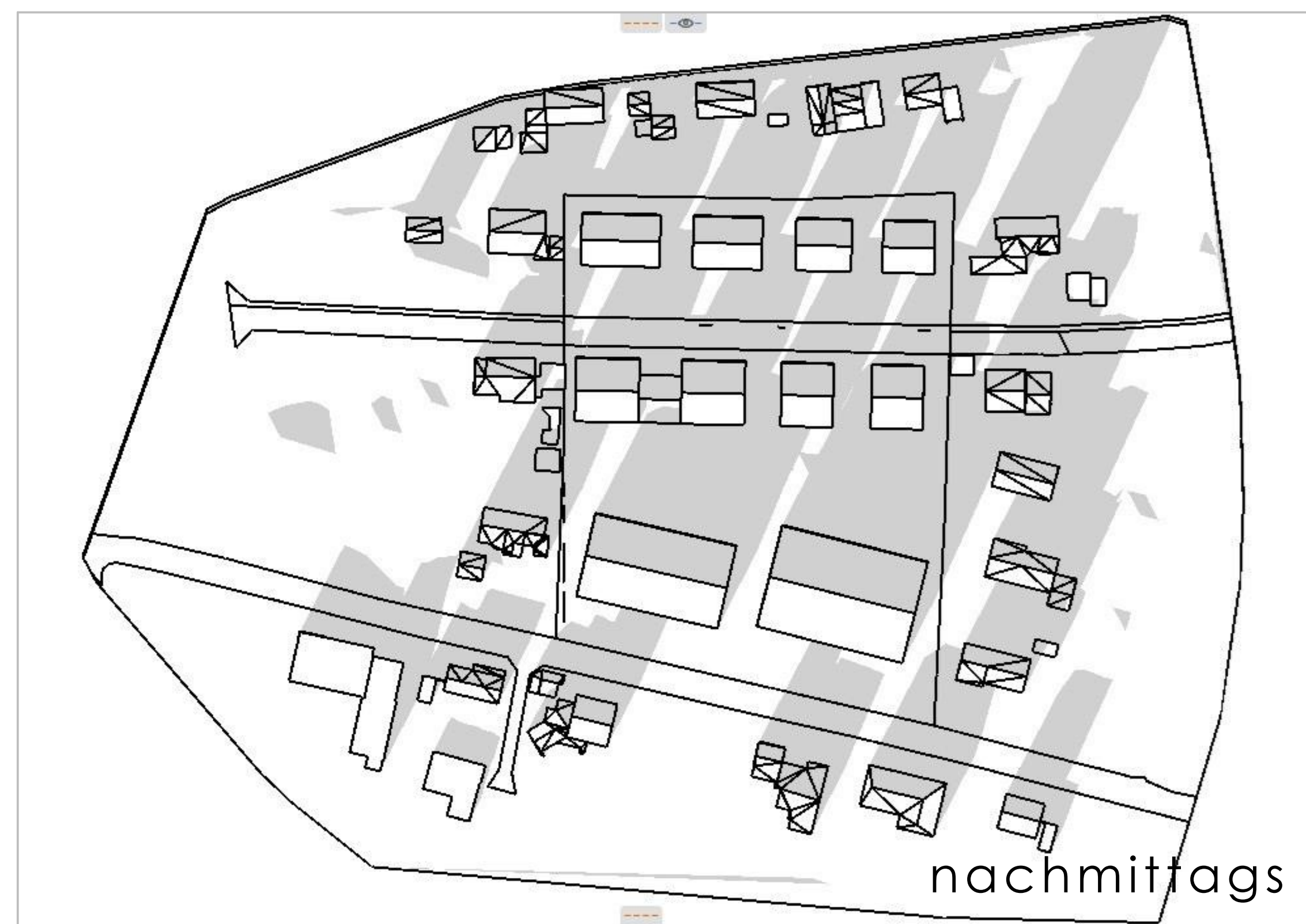
mittags



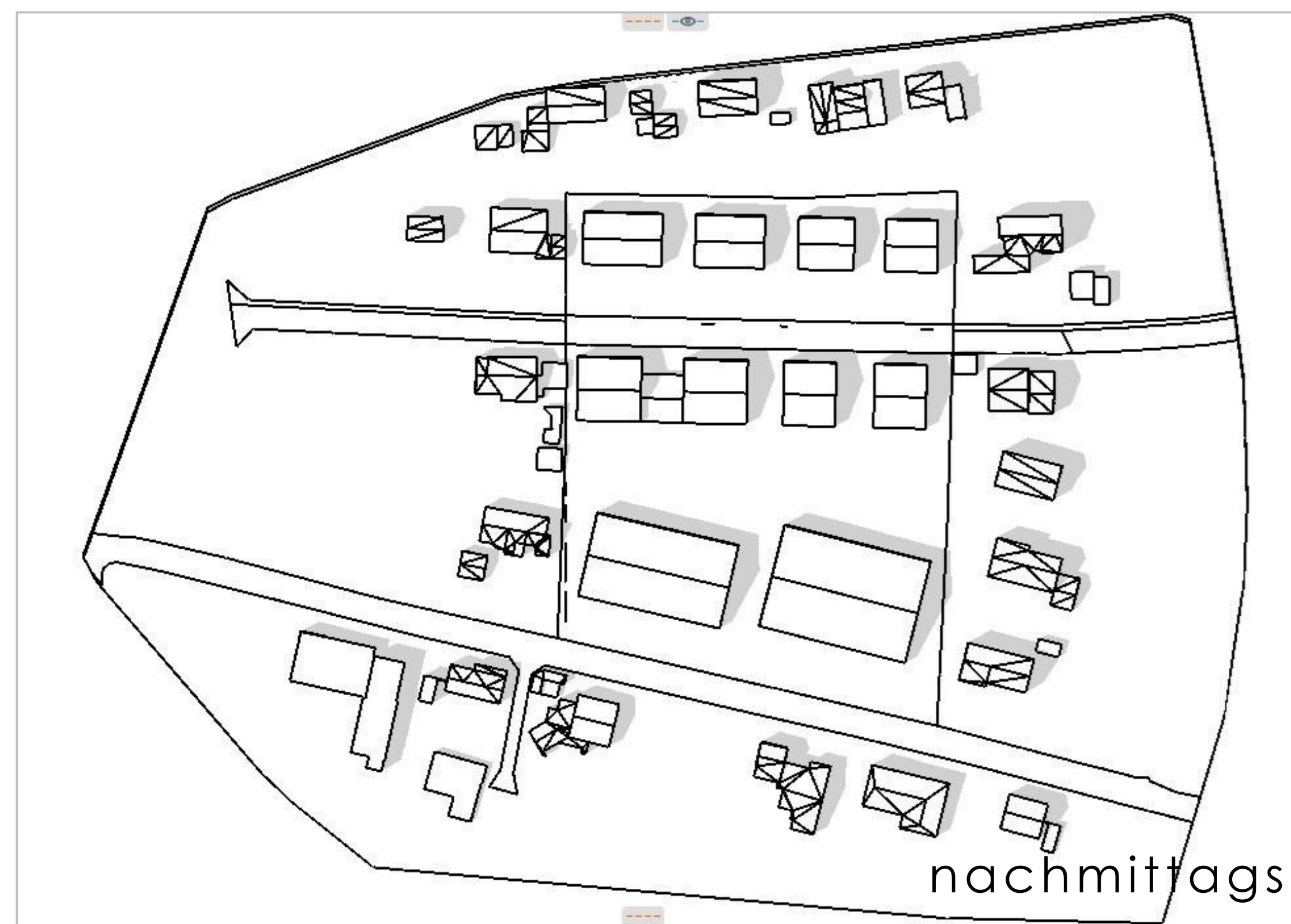
mittags



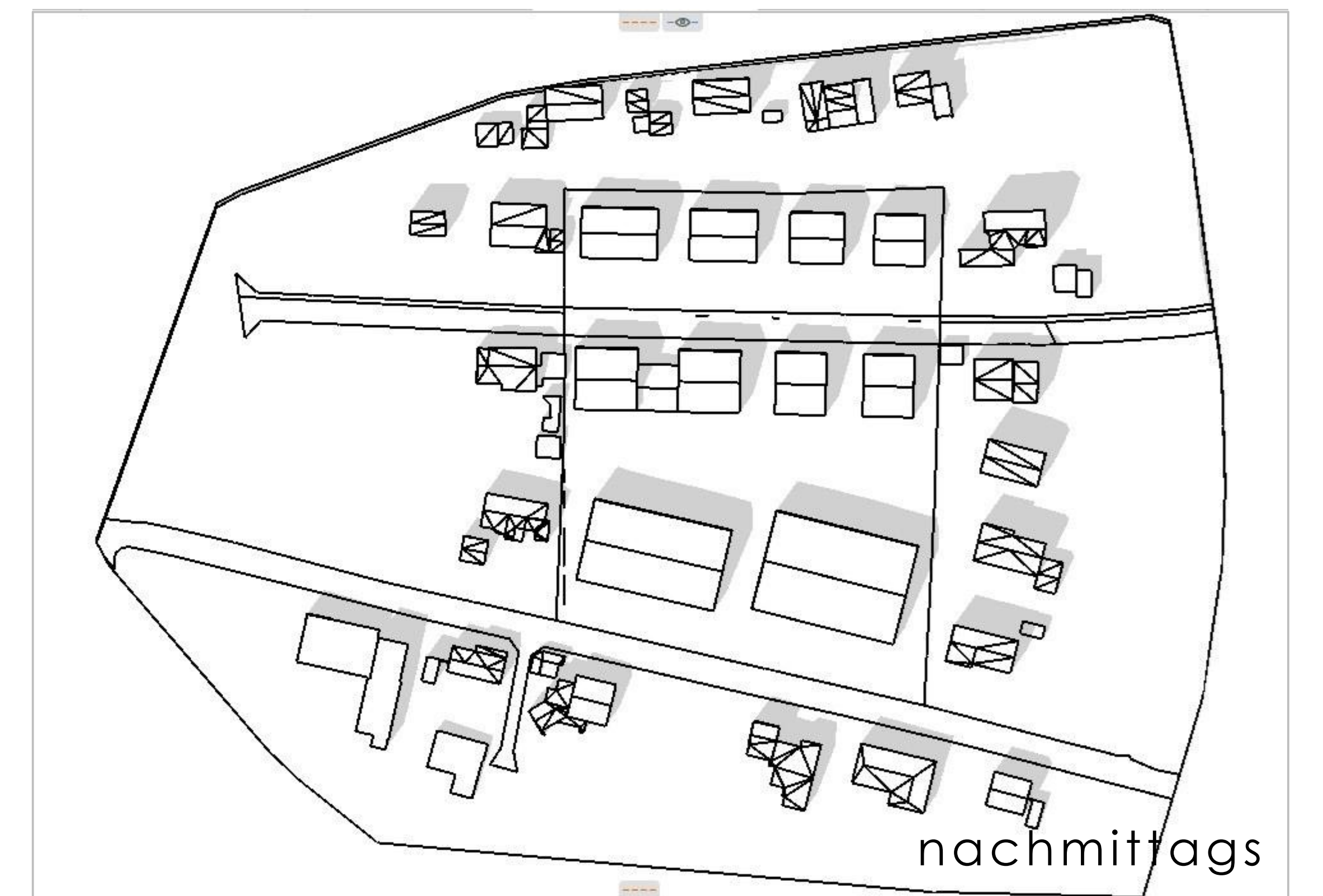
mittags



nachmittags



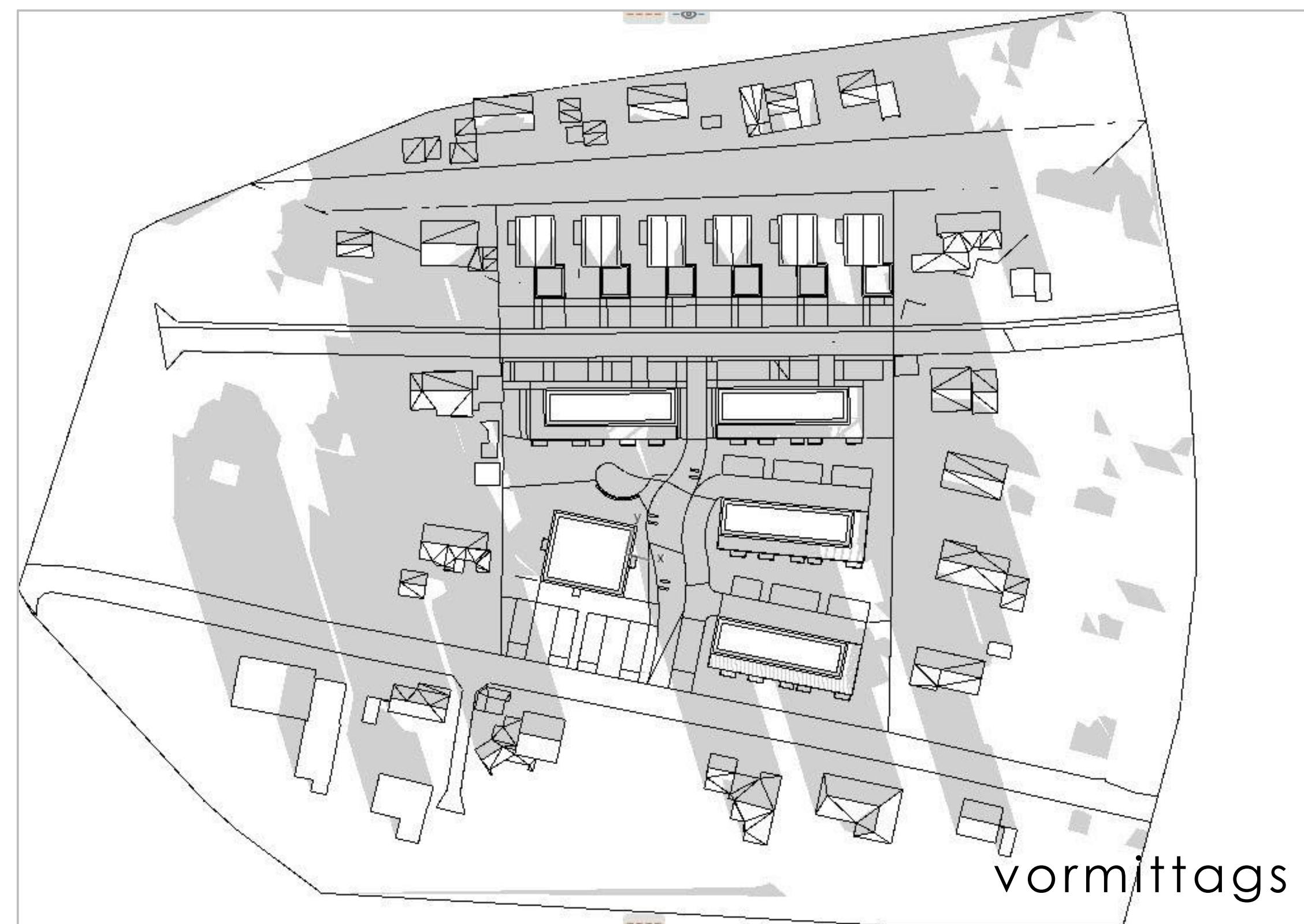
nachmittags



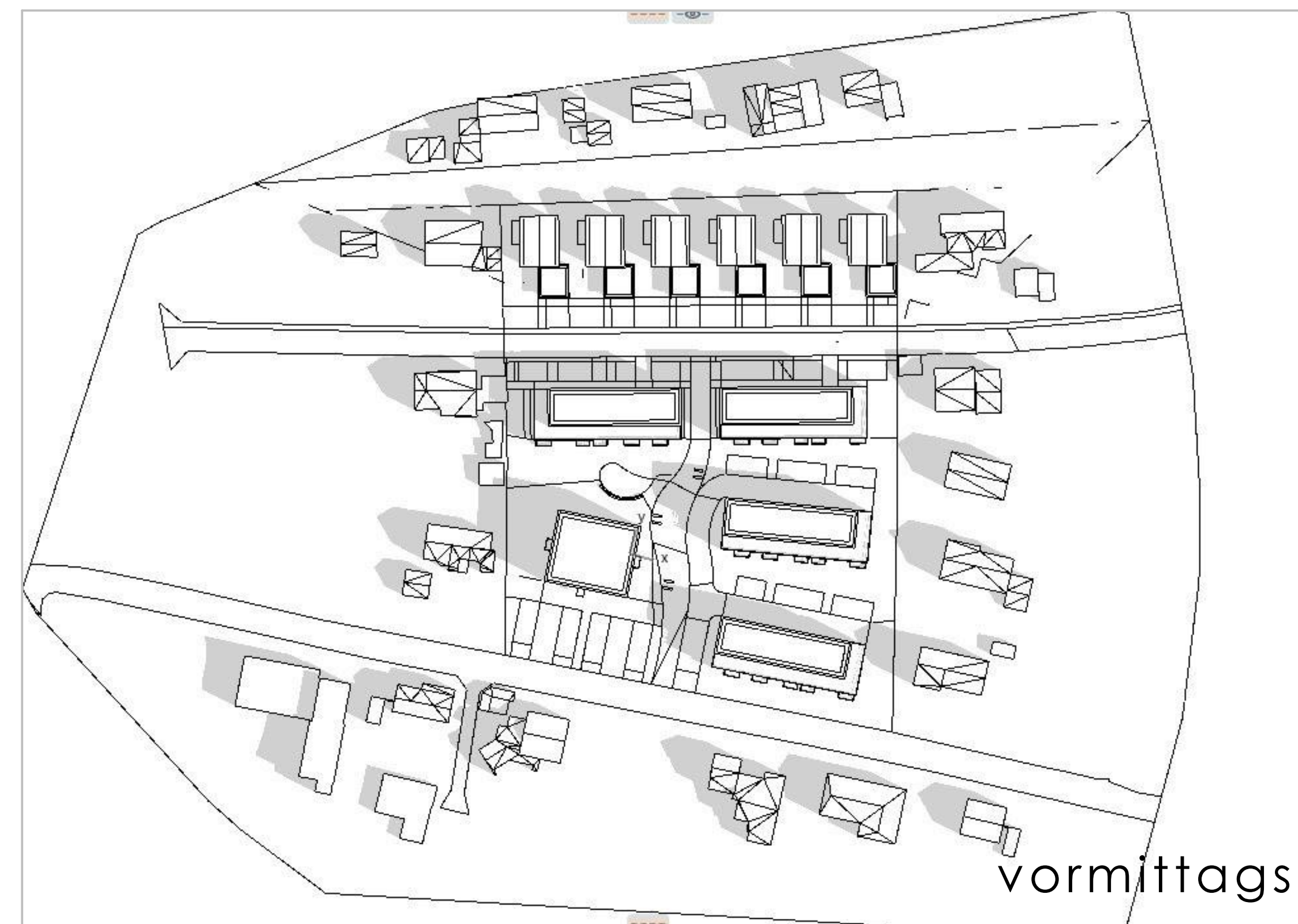
nachmittags

LUDWIGSQUARTIER - Licht-Schatten-Simulation Planung

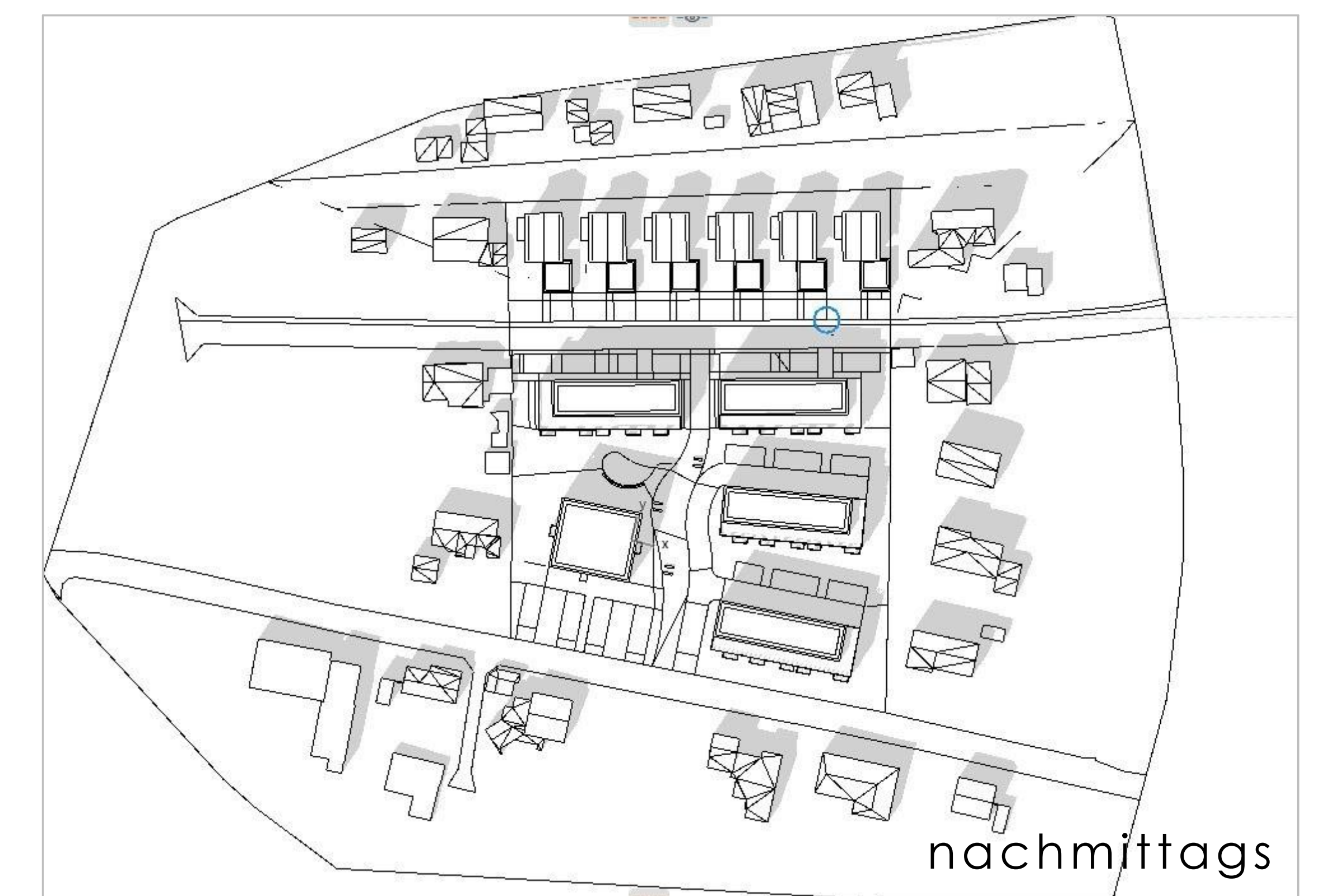
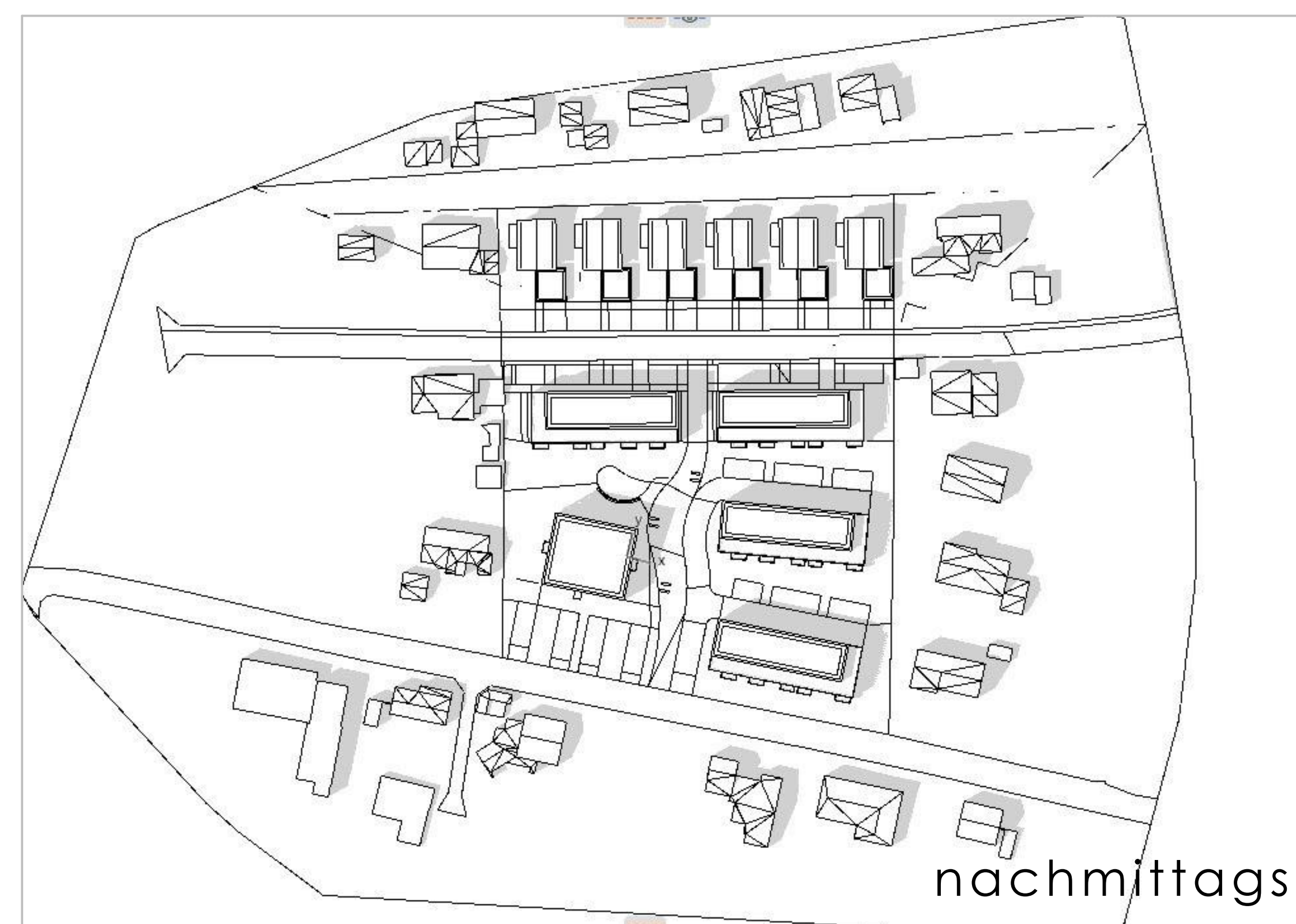
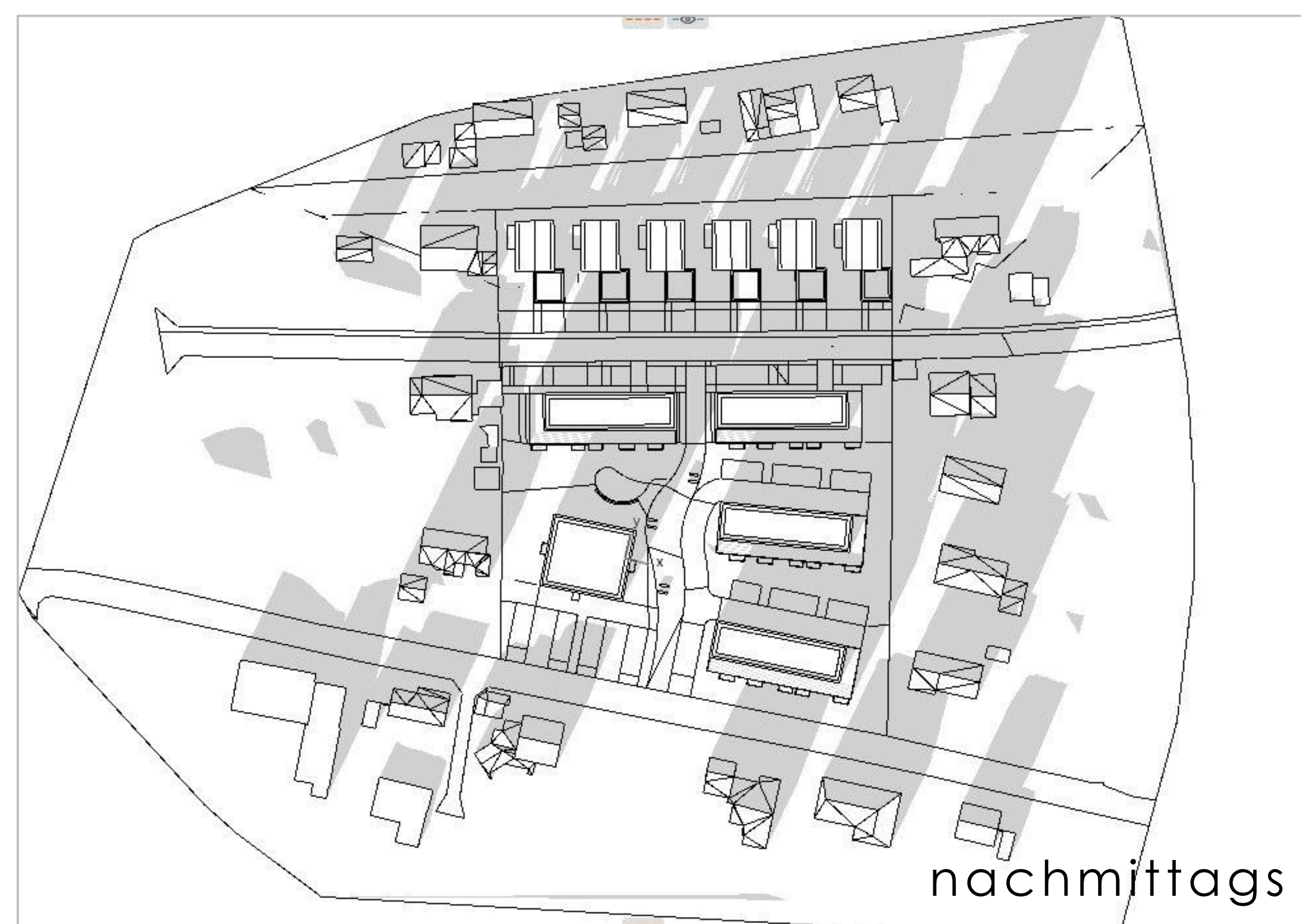
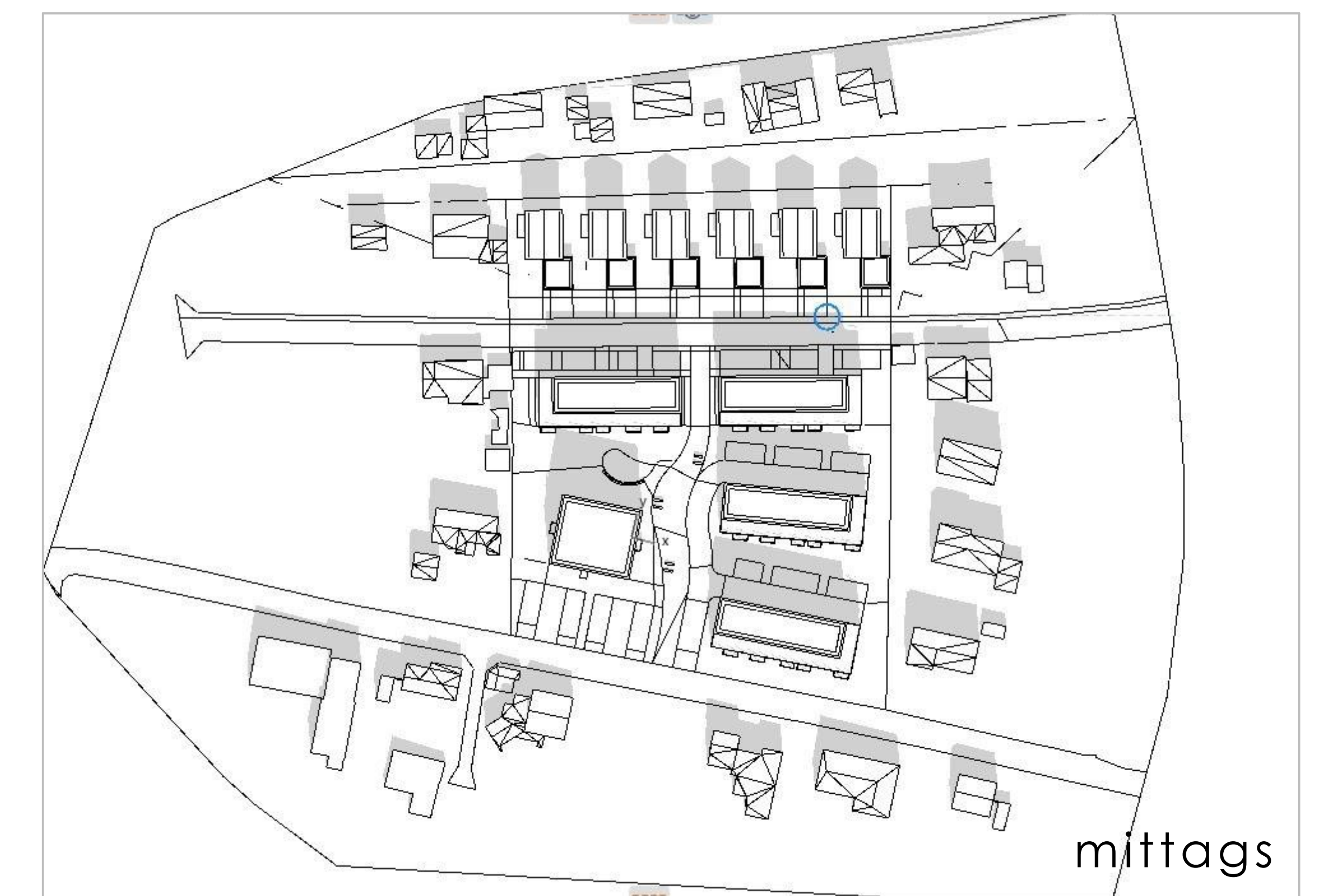
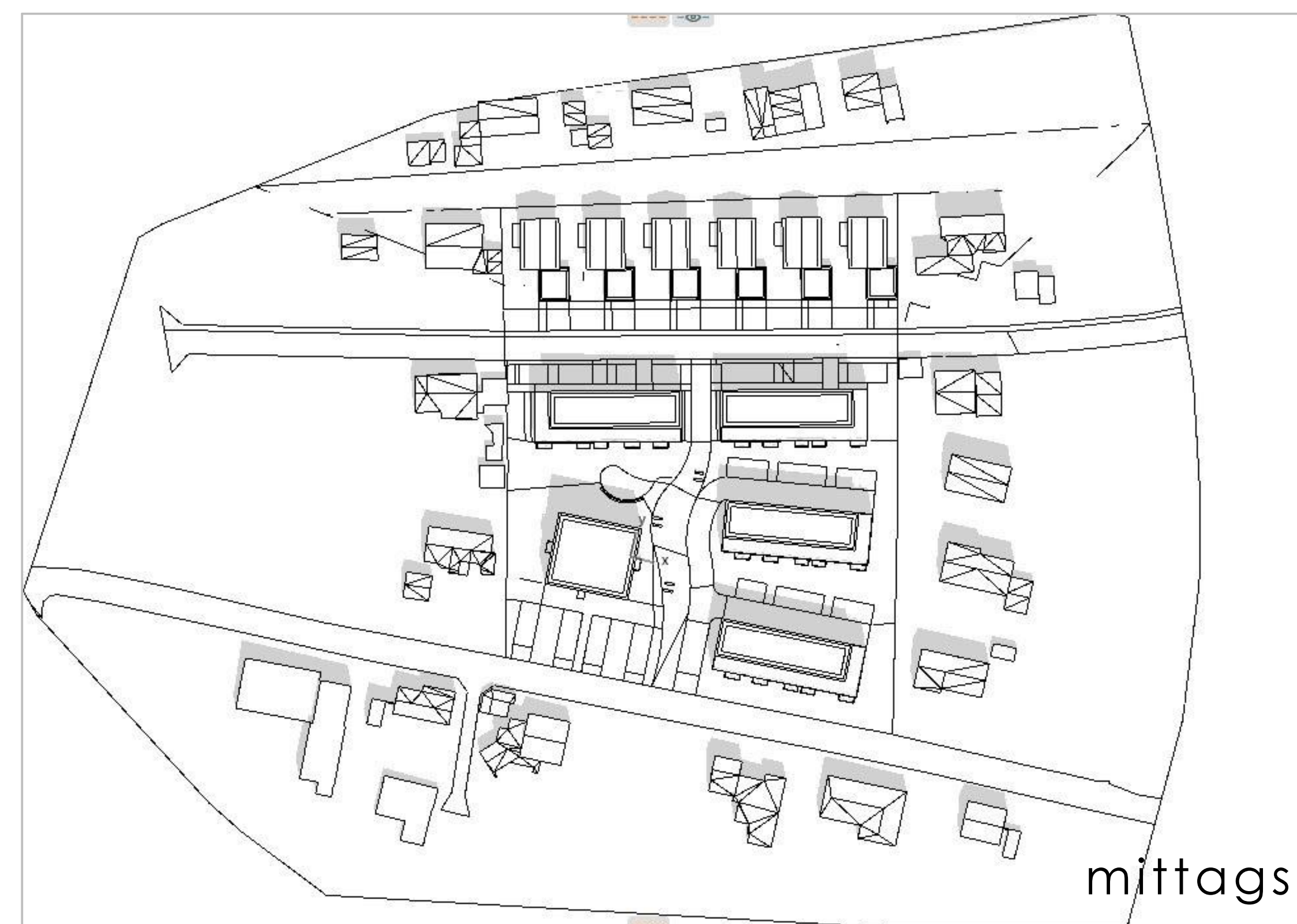
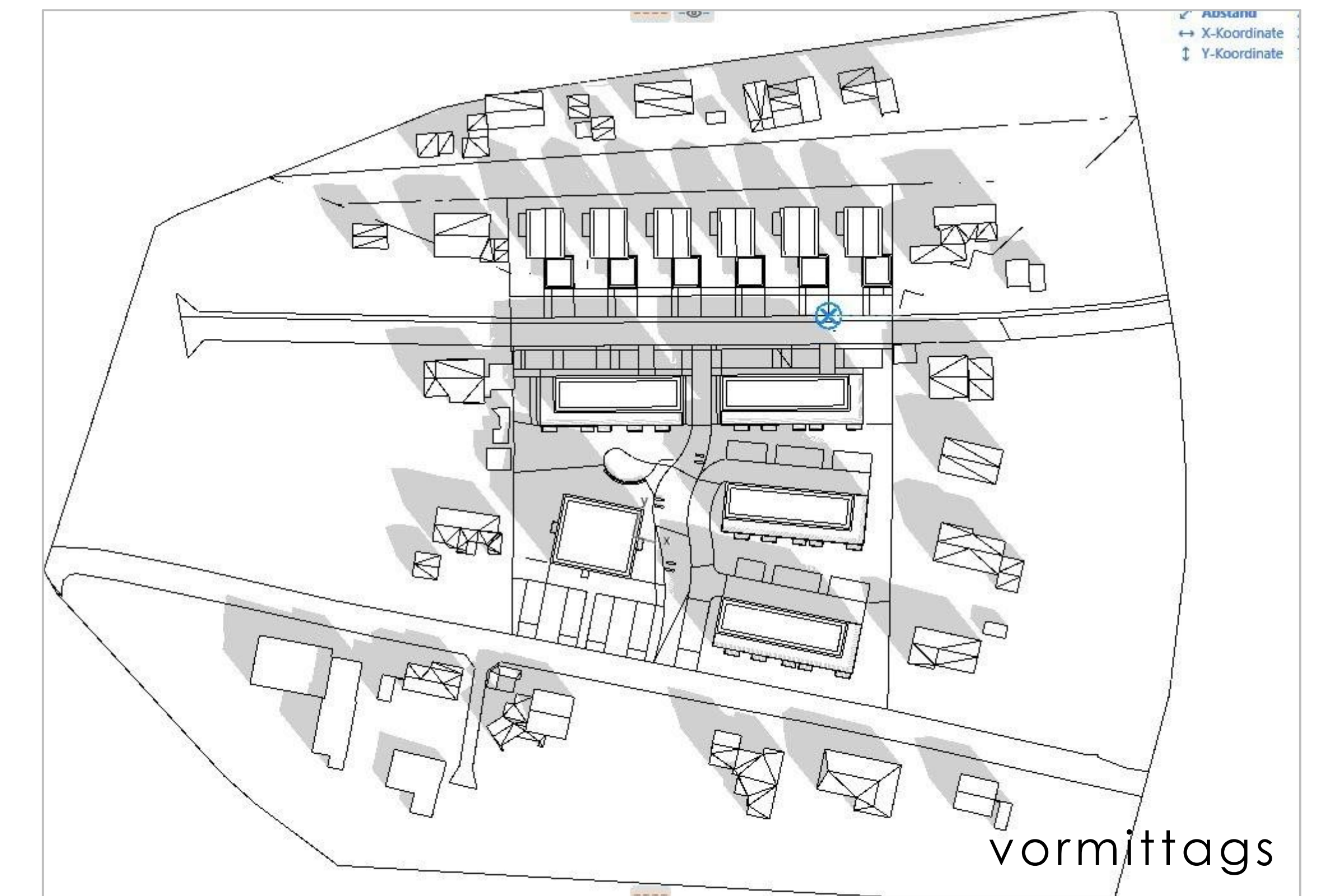
15/01



15/05



15/09



Anlage 2

Verkehrsstudie

■ Erläuterungsbericht

Datum:	17.10.2025
Projekt-Nr.:	P504545
Version	1
Seitenanzahl:	4
Autor:	Thomas Marx

Auftraggeber:

Stadt Landau an der Isar

Oberer Stadtplatz 1
94405 Landau a.d. Isar - Deutschland

Projekt:

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Wolfstraße in Landau an der Isar

Inhalt:

Dokumentation

1. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte

Die Stadt Landau a.d. Isar plant eine attraktive und durchgrünte Wohnbebauung eines freien Grundstücks mit 70 Wohneinheiten vornehmlich für junge Familien im Bereich der Wolfstraße. Dieses Grundstück befindet sich in einem bestehenden Wohngebiet, geprägt von schmalen Straßen und am Straßenrand parkenden Fahrzeugen. Mit der neuen Bebauung ist vorgesehen, die heute unterbrochene Wolfstraße durchzubinden. Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des Bebauungsplans wurden die verkehrlichen Auswirkungen untersucht.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Bestandsaufnahme von Gebietsstrukturdaten und der aktuell vorherrschenden Parkraumsituation
- Kennzeichenerfassung über 7 Tage (Mo 23.06.2025 bis So 29.06.2025) an vier Querschnitten
- Auswertung der Verkehrserhebung (Basisverkehr) sowie Umlegung dieser auf die umliegenden Straßen bei Durchbindung der Wolfstraße
- Abschätzung des Neuverkehrs anhand von Gebietsstrukturdaten
- Betrachtung des künftigen Gesamtverkehr bei Verteilung des Neuverkehrs auf den Basisverkehr
- Ermittlung Stellplatzbedarf und Vorschläge zur Unterbringung
- Einschätzung der Funktionsfähigkeit der untersuchten Straßen in Abgleich mit Regelwerten
- Qualitative Prüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

2. Bestandsaufnahme

2.1 Straßenraumgestaltung und Parkraumsituation

Die Bestandsaufnahme der Straßenraumgestaltung zeigt, dass sowohl das Grundstücksparken als auch das Parken im Straßenraum vorherrschen (siehe Präsentationsfolie 11).

2.2 Kennzeichenerfassung

Die Kennzeichenerfassung erfolgte an vier Querschnitten (siehe Präsentationsfolie 7):

- QS A: Deindlstraße, Hausnummer 4
- QS B: Dr.-Aicher-Straße, Höhe Deindlstraße Hausnummer 1
- QS C: Dr.-Aicher-Straße, Hausnummer 22
- QS D: Wolfstraße, Hausnummer 19

Die Verkehrserhebung ergab, dass Mittwoch, 25.06.2025, und Donnerstag, 26.06.2025, die verkehrsstärksten Tage waren. Da der Donnerstag ein allgemein typischer Werktag mit dem stärksten Durchgangsverkehr ist, wurde er als Bemessungstag für die weitere Untersuchung angenommen (siehe Präsentationsfolie 8).

Aus der Auswertung konnten Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre an den Querschnitten abgeleitet werden. Die Zu- und Ausfahrten an QS B (236 Kfz/24h) und QS C (212 Kfz/24h) waren am stärksten belastet (siehe Präsentationsfolie 9). Insgesamt fuhr über den Tag verteilt etwa 290 Kfz in- bzw. aus

dem Gebiet (66 % Quell- bzw. Zielverkehr). Dabei lag der Durchgangsverkehr bei etwa 100 Kfz/Tag (34 %; Kfz, welche das Gebiet ohne Halt passieren; siehe Präsentationsfolie 10).

3. Verkehrsprognose

3.1 Zu erwartender Neuverkehr

Für die geplante Bebauung von 70 Wohneinheiten in der Wolfstraße wurde eine Verkehrsprognose auf Basis ortsspezifischer Kennwerte erstellt. Grundlage waren sichere obere Ansätze für Neubaugebiete, orientiert an der Mobilitätsbefragung 2023 sowie dem Bosserhoff-Verfahren (Ver_Bau 2025).

Die Prognose geht von folgenden Annahmen aus (siehe Präsentationsfolie 14):

- Bewohner legen voraussichtlich 2 Wege pro Tag mit dem Kfz zurück, externe Wege außerhalb des Untersuchungsgebiets wurden abgezogen
- Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Modal Split): 60 % (MiD 2017, Landkreis-Werte)
- Durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad: 1,4 Personen/Kfz
- Zuschlag für Besucherverkehr: 5 %
- Zuschlag für Wirtschaftsverkehr: 10 %

Daraus ergibt sich ein Neuverkehr von 173 Kfz/Tag, davon 1 Lkw/Tag (siehe Präsentationsfolie 15).

3.2 Planfall 1: Verlagerung des Basisverkehrs auf Durchbindung Wolfstraße

Bei einer Durchbindung der Wolfstraße wird angenommen, dass der Durchgangsverkehr zwischen den Querschnitten A und C bzw. B und D jeweils zur Hälfte über die Wolfstraße verläuft. Der Durchgangsverkehr zwischen A und D wird vollständig auf die Wolfstraße verlagert.

Die Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr sind gering; die Wolfstraße würde nur etwa 6 Kfz/Tag zusätzlich aufnehmen (siehe Präsentationsfolie 19).

3.3 Planfall 2: Basisverkehr + Neuverkehr

Für den Gesamtverkehr mit 70 Wohneinheiten ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von rund 173 Kfz/24h. Die Verteilung des Neuverkehrs auf die Querschnitte wird wie folgt prognostiziert (siehe Präsentationsfolie 21):

- 30 % Richtung QS A → 120 Kfz/24h
- 50 % Richtung QS B → 324 Kfz/24h
- 15 % Richtung QS C → 239 Kfz/24h
- 5 % Richtung QS D → 68 Kfz/24h

Der Großteil des Neuverkehrs (324 Kfz/Tag) wird, wie bereits im Bestand erkennbar, QS B in Richtung Hochstraße als Zu- bzw. Ausfahrt nutzen (siehe Präsentationsfolie 21).

In der Spitzenstunde bedeutet dies, dass künftig etwa alle zwei Minuten ein Auto die Dr.-Aicher-Straße passieren wird. Zum Vergleich: Im Ist-Zustand beträgt der Abstand etwa alle zweieinhalb Minuten (siehe Präsentationsfolie 22).

4. Stellplatzbedarf nach Satzung

Für 70 Wohneinheiten mit Wohnflächen zwischen 35 m² und 100 m² ergibt sich gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Landau a.d. Isar (Februar 2022) ein Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen/Wohneinheit.

Unter Berücksichtigung eines Zuschlags von 10 % für Besucher ergibt sich ein Gesamtbedarf von 116 Stellplätzen (siehe Präsentationsfolie 24).

5. Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Die prognostizierten Verkehrsstärken in den Wohnstraßen und -wegen der Umgebung der Wolfstraße liegen deutlich unter den für die jeweilige Straßenkategorie typischen Belastungswerten.

Beispiel: Die im Untersuchungsbereich am meisten befahrene Straße, Dr.-Aicher-Straße steigt von rund 240 Kfz/24h auf ca. 320 Kfz/24h an. Zum Vergleich: Für Sammelstraßen sind üblicherweise 4.000–8.000 Kfz/24h als Belastungswert anzusetzen.

Die Wohnstraßen können den zusätzlichen Verkehr daher problemlos aufnehmen (siehe Präsentationsfolie 26).

Anhang: Präsentation vor dem Bauausschuss, 16.10.2025



■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum
Bauvorhaben

Ergebnisdokumentation

Präsentation vor dem Bauausschuss | 16.10.2025

■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Anlass

- Neue WE im Bereich Wolfstraße, in bestehendem Wohngebiet
- Durchbindung der Wolfstraße
- Gebietscharakter: Wohnquartier mit schmalen Straßen und teilweise Seitenraumparken
- Neuaufstellung B-Plan

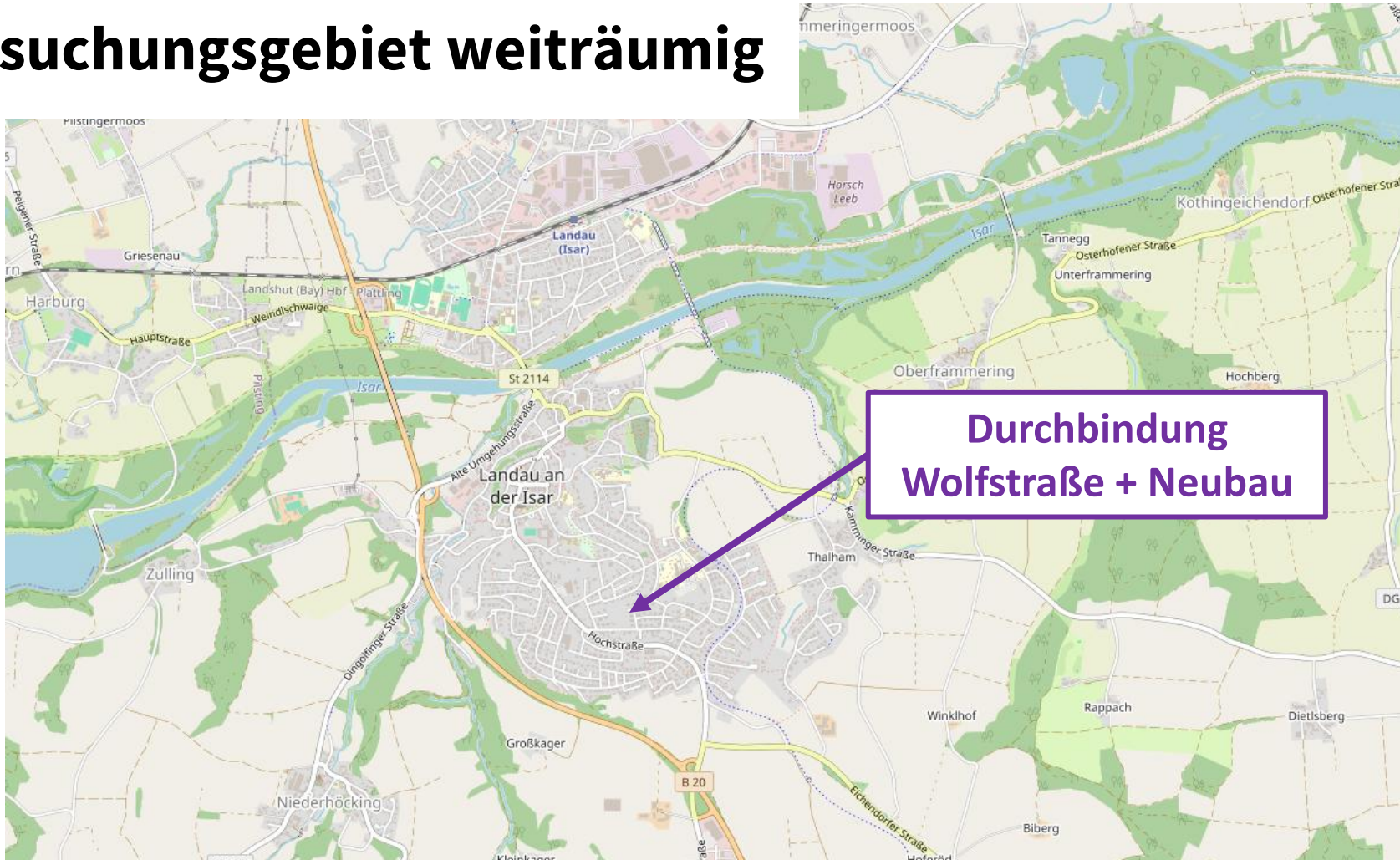


Arbeitsschritte

1. Bestandserhebung der Verkehrsstärken und Parkraumsituation
2. Abschätzung Neuverkehrs künftig zu erwartenden Gesamtverkehr
 - Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens
 - Verteilung des Neuverkehrs auf das Straßennetz
 - Neuverteilung des Basisverkehrs bei Durchbindung der Wolfstraße
 - Überlagerung Neuverkehr mit Basisverkehr und Ermittlung des Prognoseverkehrs
 - Einschätzung der Funktionsfähigkeit in Abgleich mit Regelwerten
3. Ermittlung Stellplatzbedarf und Vorschläge zur Unterbringung
4. Qualitative Prüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

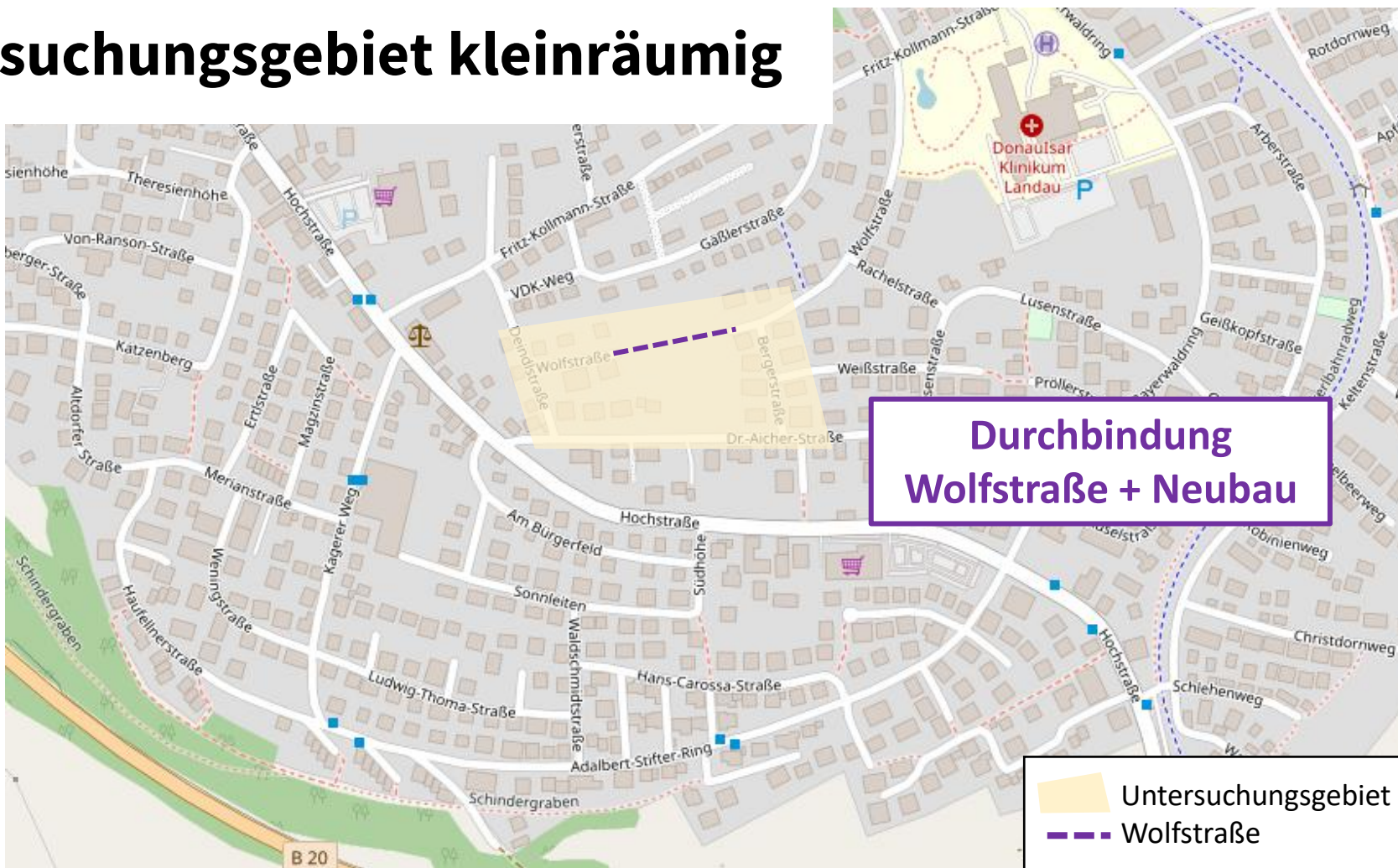
■ Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ Untersuchungsgebiet weiträumig



■ Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ Untersuchungsgebiet kleinräumig



1. Verkehrsdatenbasis


Ergebnisse der Verkehrszählung

Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Kennzeichenerfassung

über 7 Tage (Mo 23.06.2025 bis So 29.06.2025) an vier Querschnitten

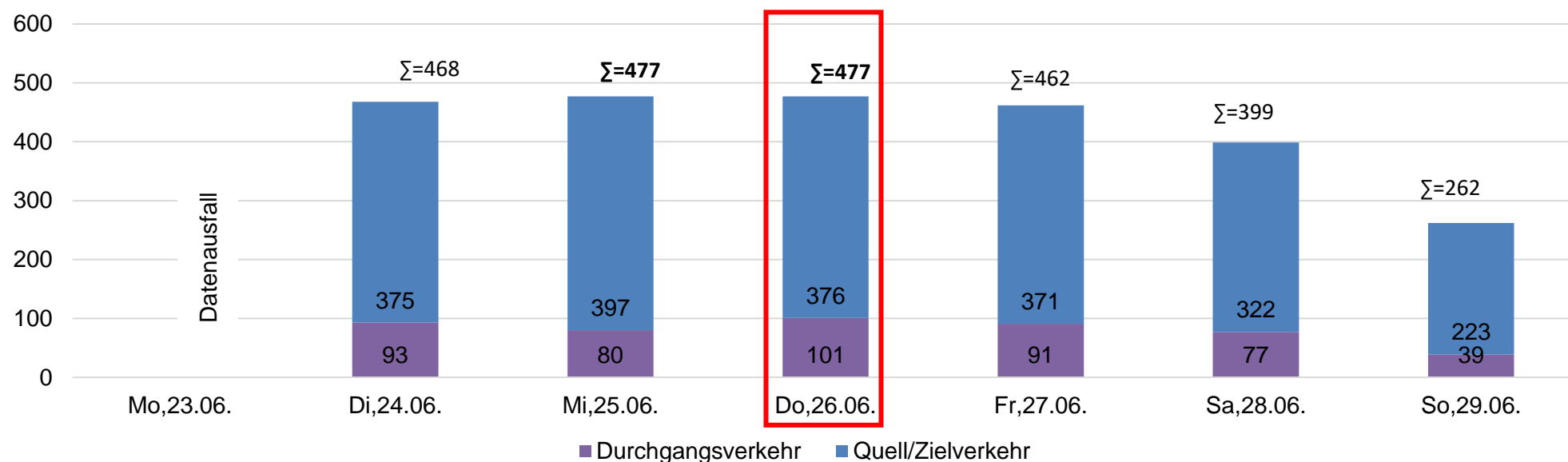
 Untersuchungsgebiet

 Zu/Ausfahrt
Untersuchungsgebiet



■ Verkehrserhebung

Zählergebnisse, Quell-, Ziel und Durchgangsverkehr [Kfz/24h]



- Mittwoch und Donnerstag waren die verkehrsstärksten Tage. Da der Donnerstag im Allgemeinen ein „normaler“ Werktag in der Verkehrsplanung ist und zusätzlich den stärksten Durchgangsverkehr aufweist, wird im weiteren Untersuchungsverlauf der Donnerstag als Bemessungstag angenommen.

Landau an der Isar, Wolfstraße

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Verkehrsstärken und -struktur (Ist-Zustand, Quell/Zielverkehr)

Bemessungstag (Do, 26.06.)

Angaben in [Kfz/24h]

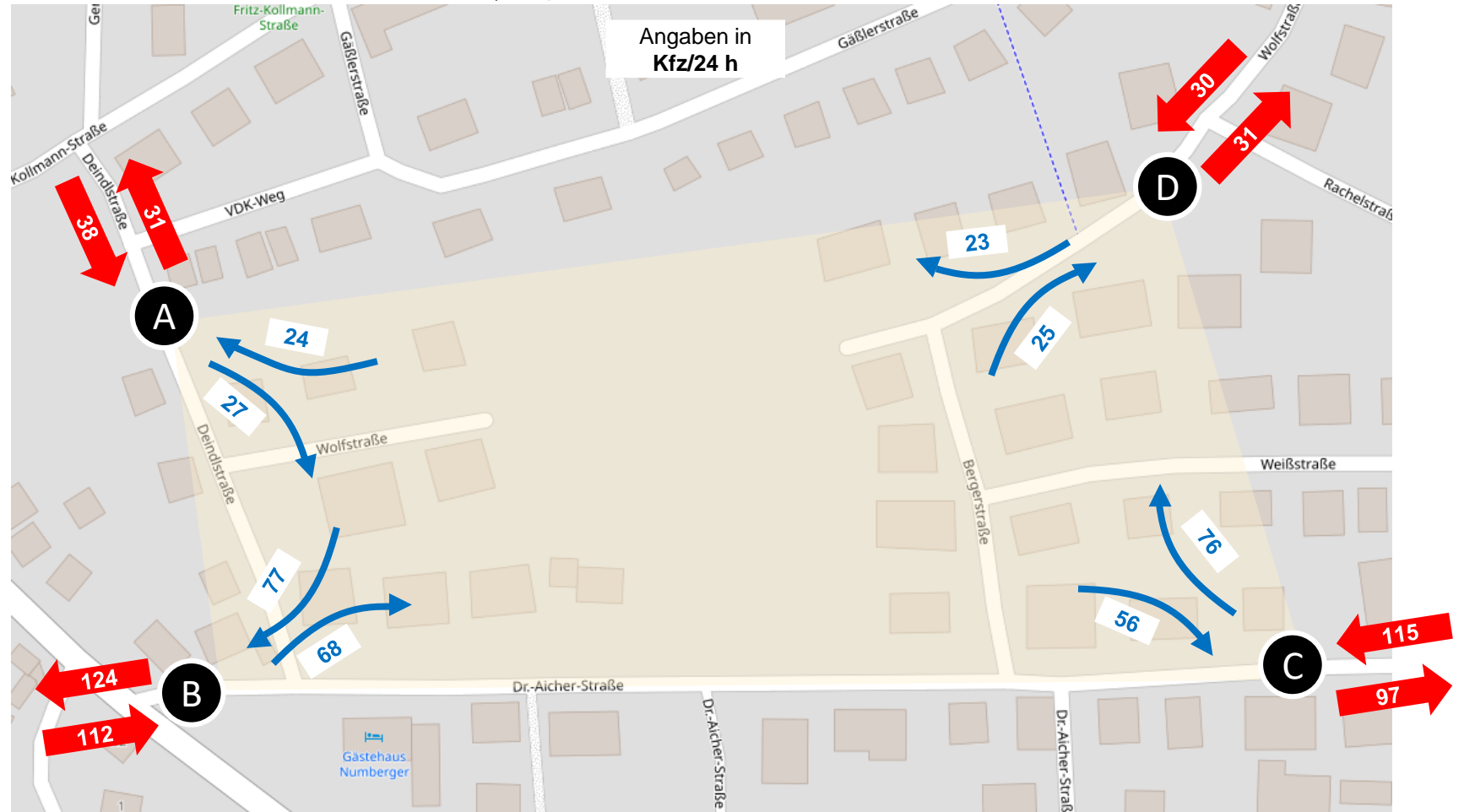
Untersuchungsgebiet

A Zu/Ausfahrt
Untersuchungsgebiet

➔ Einfahrender bzw.
Ausfahrender Verkehr

➡ Quell/ Zielverkehr

➤ Zu- und Ausfahrt B mit **236**
Kfz/24h und C mit **212 Kfz/24h**
am stärksten belastet



Landau an der Isar, Wolfstraße

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Verkehrsstärken und -struktur (Ist-Zustand, Durchgangsverkehr)

Bemessungstag (Do, 26.06.)

Angaben in [Kfz/24h]

Untersuchungsgebiet

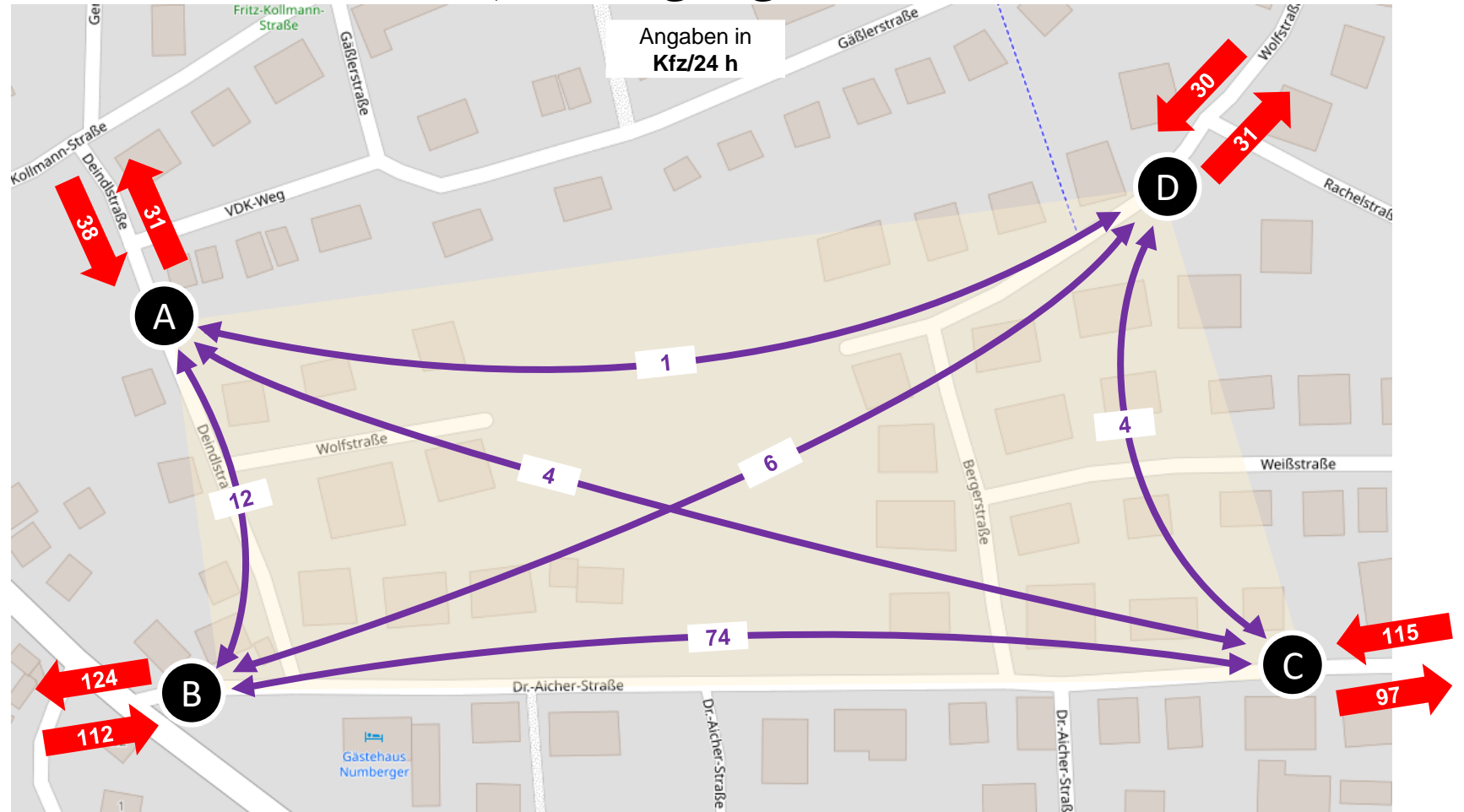
A Zu/Ausfahrt
Untersuchungsgebiet

➔ Einfahrender bzw.
Ausfahrender Verkehr

↔ Durchgangsverkehr

➤ Insgesamt ca. **290 Kfz/24h** zu-
bzw. ausfahrender Verkehr

➤ Davon ca. **100 Kfz/24h**
durchfahrender Verkehr (34 %
Durchgangsverkehr)



■ Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ **Aktuelle Parkraumsituation**

- Grundstücksparken
- Parken auf der Straße



2.1 Verkehrsprognose

Zu erwartender Neuverkehr

■ Landau an der Isar, Wolfstraße

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ Untersuchte Aufsiedlungsvarianten

- Für die Prognose des zu erwarteten Neuverkehrs wurden drei verschiedene Aufsiedlungsvarianten untersucht.
- Neubau mit:
 - 70 WE
 - 90 WE
 - 120 WE

■ Untersuchte Planfälle

- Die Verteilung auf den Bestandverkehr wurden mit 70 WE durchgeführt.

■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ **Dabei werden folgende ortsspezifische Kennwerte angewendet**

- Anzahl der Wege = 2,0 Wege / Tag (abzüglich externer Wege)
- MIV-Anteil = 60 % (Annahme für Landau a.d.I., Ableitung aus MiD-LK-Werten)
- Pkw-Besetzungsgrad = 1,4 Personen / Kfz (Eigene Berechnung)
- Besucherverkehr = 5% (Aufschlag)
- Wirtschaftsverkehr = 10% (Aufschlag)

■ Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ Verkehrsprognose

	Berechnungsansatz ¹		Aufsiedlungsvariante 1	Aufsiedlungsvariante 2	Aufsiedlungsvariante 3
Wohneinheiten (WE)	gegeben		70 Wohneinheiten	90 Wohneinheiten	120 Wohneinheiten
Bewohner	2,5	Bewohner je WE	175 Bewohner	225 Bewohner	300 Bewohner
Wege am Tag	2	pro Person und Tag ²	350 Wege/24 h	450 Wege/24 h	600 Wege/24 h
Kfz-Wege am Tag	60%	MIV-Anteil (Annahme Landau a.d.I.)	210 Kfz-Wege/24 h	270 Kfz-Wege/24 h	360 Kfz-Wege/24 h
Bewohnerverkehr	1,4	Pkw-Besetzungsgrad	150 Kfz-Fahrten/24 h	193 Kfz-Fahrten/24 h	257 Kfz-Fahrten/24 h
Besucherverkehr	5%	Aufschlag	8 Kfz-Fahrten/24 h	10 Kfz-Fahrten/24 h	13 Kfz-Fahrten/24 h
Wirtschaftsverkehr	10%	Kfz-Fahrten/Bewohner	15 Kfz-Fahrten/24 h	19 Kfz-Fahrten/24 h	26 Kfz-Fahrten/24 h
	5%	(DTV-SV-Anteil; Kfz > 3,5 t) ³	1 (Lkw-Fahrten/24 h)	1 (Lkw-Fahrten/24 h)	1 (Lkw-Fahrten/24 h)
Gesamtverkehr			173 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h	222 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h	296 Kfz/24 h 1 Lkw/24 h

¹Verwendet wurden obere, sichere Ansätze für ein Neubaugebiet in Anlehnung an die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung aus 2023 sowie an das Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung nach Bosserhoff

² Wert abzüglich externer Wege außerhalb des Gebiets, z. B. von der Arbeitsstätte zum Einkaufen, Gesamtwege: 3,2 Wege pro Person und Tag

³ abgeleitet von Verkehrserhebung. Landkreis = 15%

2.2 Verkehrsprognose

■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ **Betrachtung von drei Planfälle:**

- **0-Fall:** Ist-Zustand (Folien 8 – 11)
- **Planfall 1:** Verlagerung des Basisverkehr auf Durchbindung Wolfstraße
- **Planfall 2:** Basisverkehr + Neuverkehr (70 WE)

2.2 Verkehrsprognose

Planfall 1: Verlagerung des Basisverkehr auf Durchbindung Wolfstraße

Landau an der Isar, Wolfstraße


Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Verkehrsstärken und -struktur (Durchbindung Wolfstraße)

Bemessungstag (Do, 26.06.)

Angaben in [Kfz/24h]

 Untersuchungsgebiet

 Zu/Ausfahrt
Untersuchungsgebiet

 ein- und ausfahrender Verkehr

 Durchgangsverkehr

➤ Wolfstraße würde nur gering befahren werden

Annahme:

Verkehr zwischen A&C bzw. B&D verlagert sich zur Hälfte und zwischen A&D zu 100% auf die Wolfstraße.



2.2 Verkehrsprognose

Planfall 2: Basisverkehr + Neuverkehr (70 WE)

■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ **Kernaussage**

	Ist-Zustand		+70 WE	
Dr. Aicherstraße	236	Kfz/24 h	324	Kfz/24 h
Spitzenstunde	24	Kfz/ h	32	Kfz/ h

- In der Spitzenstunde bedeutet das, dass künftig etwa alle zwei Minuten ein Auto durch die Dr. -Aicher-Straße fahren wird.
- Im Ist-Zustand sind es etwa alle zweieinhalb Minuten.

3 Ermittlung Stellplatzbedarf und Vorschläge zur Unterbringung

■ **Landau an der Isar, Wolfstraße**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

■ **Stellplatzbedarf nach Satzung**

Mehrfamilienhäuser u. sonstige Gebäude mit Wohnungen	Stellplätze je WE	Stellplätze	Stellplätze zuzgl. 10% Besucher ¹
35 - 100 m ² Wohnfläche	1,5	105	116

¹ Für 70 Wohneinheiten gemäß Satzung zur Änderung der Satzung über die Herstellung, Anzahl und Gestaltung von Stellplätzen und deren Ablösung (Stadt Landau a.d.Isar, Februar, 2022)

■ **Empfehlung für das Quartier Wolfstraße:**

- Stellplätze auf dem Grundstück ggf. in (Tief-)Garagen unter Wohneinheiten mit Vermeidung zusätzlicher versiegelten Flächen.

4 Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Übersicht zu Kategorie und Verbindungsfunktion von Straßen

Landau an der Isar, Wolfstraße
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben

Kategorie und Verbindungsfunktion von Straßen in Umgebung der Wolfstraße

Verbindungsfunktionsstufen und Kategorien	Charakteristik	Verkehrsstärken vergleichbarer Straßen in Umgebung der Wolfstraße (gerundet)		
		Straßen im Untersuchungsgebiet	Ist-Zustand	+ 70 WE
kleinräumig (ES V)	Wohnweg/ Wohnstraße <ul style="list-style-type: none"> ausschließlich Wohnen geringe Länge (bis ca. 100 - 300m) Verkehrsstärke unter 150 – 400 Kfz/h (entspricht 1.500 – 4.000 Kfz/24h) überwiegend Aufenthalt, Parken 	Wolfstraße	60 Kfz/24 h	140 Kfz/24 h
		Deindlstraße	70 Kfz/24 h	120 Kfz/24 h
nahräumig (ES IV)	Sammelstraße <ul style="list-style-type: none"> überwiegend Wohnen, Geschäfte Länge (300 - 1.000 m) Verkehrsstärke 400 - 800 Kfz/h (entspricht 4.000 – 8.000 Kfz/24h) Fußgänger Längsverkehr, punkt. Querung, Linienbusverkehr 	Dr. Aicher-Straße	240 Kfz/24 h	320 Kfz/24 h
Nahräumig (ES IV, HS IV)/ Regional (HS IV, HS III)	Dörfliche Hauptstraße/Örtlich Einfahrtstraße <ul style="list-style-type: none"> Hauptverkehrsstraße Verkehrsstärke 200 – 1.800 Kfz/h (entspricht 2.000 – 18.000 Kfz/24h) 	Hochstraße	-	-

➤ Die in den Wohnstraßen/-wegen in Umgebung der Wolfstraße vorliegenden Verkehrsstärken sind vergleichsweise gering und dem Straßencharakter entsprechend verträglich.



Deutschland

Elsenheimerstraße 45
80687 München

T +49 89 2000149 0

F +49 89 2000149 20

info@bernard-gruppe.com

Österreich

Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol

T +43 5223 5840 0

F +43 5223 5840 201

info@bernard-gruppe.com

Anlage 3

Städtebauliches Konzept mit Visualisierung



Wolfstraße

Dr.-Aicher-Str.

Spielplatz

Sitzbank

Sitzbank

5 St.

5 St.

5 St.

5 St.

425.50NN

426.00NN

427.00NN

427.50NN

428.00NN

428.50NN

429.00NN

3 St.

5 St.

3 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

419.00NN

418.00NN

417.00NN

416.00NN

415.00NN

419.00

4 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

4 St.

5 St.

428.00NN

428.50NN

22





