

# Stadt Friedrichshafen

## Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 198 Gewerbegebiet „GE Adelheidstraße Ost“

## Vorentwurf

Stand: 25.09.2018

## **Inhaltsübersicht**

<b>Teil A Begründung</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Räumlicher Geltungsbereich</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Planungsrecht</b> .....	<b>2</b>
3.1 Früherer Rechtsstand.....	2
3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	2
3.3 Belange der Raumordnung .....	3
<b>4. Bestandsaufnahme</b> .....	<b>3</b>
4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes .....	3
4.2 Topographie und Bodenqualität .....	4
<b>5. Planinhalt</b> .....	<b>4</b>
5.1 Anlass und Ziel der Planung.....	4
5.2 Städtebauliches Konzept / Örtliche Bauvorschriften.....	8
5.3 Art und Maß der baulichen Nutzung .....	9
5.4 Erschließung.....	10
5.4.1 Äußere verkehrliche Erschließung.....	10
5.4.2 Innere verkehrliche Erschließung .....	10
5.4.3 ÖV-Anbindung .....	10
5.4.4 Fuß- und Radwegeerschließung .....	10
5.4.5 Technische Ver- und Entsorgung .....	10
<b>6. Umweltbericht</b> .....	<b>11</b>
<b>7. Bodenordnung</b> .....	<b>12</b>
<b>8. Kosten</b> .....	<b>12</b>

## **Teil A Begründung**

### **1. Räumlicher Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von 8,6 ha und befindet sich südlich des Flughafens von Friedrichshafen. Im Norden ist er begrenzt durch die Bahnlinie Richtung Ulm, im Süden durch die Bundesstraße B 30. Im Westen verläuft der Geltungsbereich im bestehenden Gewerbegebiet B-Plan Nr. 133 bzw. 133/1 „Dietostraße“, in dem Teilbereiche neu überplant werden. Der Osten des Plangebietes wird durch die dort bestehenden Tennisplätze abgegrenzt.

Folgende Flurstücke liegen vollständig oder teilweise im Geltungsbereich:

Flur Allmansweiler: 111, 114/3 (Teilfläche), 114/4, 114/10, 124, 232.

Flur Löwental: 158/1 (Teilfläche), 159 (Teilfläche), 160/2, 160/4, 160/27, 161 (Teilfläche).

### **2. Rechtsgrundlagen**

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)
- Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. November 2017 (GBl. S. 612)
- Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. S. 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2018 (GBl. S. 221)

### **3. Planungsrecht**

#### **3.1 Früherer Rechtsstand**

Der westliche Teilbereich des Planungsgebietes mit den Flurstücksnummern 158/1 (Teilfläche), 160/27, 161 (Teilfläche), 160/2, 160/4 liegt im Geltungsbereich der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 133 bzw. 133/1 Gewerbegebiet „Dietostraße“. Dabei ist der Flurstücksteilbereich 158/1 als Bahnanlage, der Flurstücksteilbereich 161 als Erschließungsstraße und die weiteren Flurstücke als Gewerbegebiet festgesetzt. In diesem Teilbereich werden die neuen Festsetzungen die bisherigen ersetzen.

#### **3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Nur der westliche Teil des Plangebietes ist, wie oben bereits beschrieben, als Gewerbegebiet festgesetzt und entsprechend auch im derzeit gültigen Flächennutzungsplan (FNP) als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Die Bundesstraße B 30 ist als Straßenfläche mit Straßenbegleitgrün im FNP dargestellt.

Der übrige Teil des Plangebietes ist als Wald dargestellt. Dementsprechend ist mit der Aufstellung des Bebauungsplanes auch vorgesehen, den Flächennutzungsplan im

Parallelverfahren zu ändern und den Bereich als gewerbliche Baufläche „G“ in den FNP zu übernehmen.

### **3.3 Belange der Raumordnung**

Friedrichshafen ist gemeinsames Oberzentrum mit Ravensburg und Weingarten und übernimmt für seinen Verflechtungsbereich wichtige oberzentrale Funktionen. Dazu zählt auch die Bereitstellung von gewerblichen Grundstücken, um der im Regionalplan Bodensee Oberschwaben zugewiesenen Funktion als „Schwerpunkt für Industrie und Gewerbe“ gerecht zu werden.

In der Raumnutzungskarte des Regionalplans von 1996 ist der überwiegende Teil des Plangebietes als Wald gekennzeichnet. Der Waldbereich ist aber keiner der im Regionalplan ausgewiesenen schutzbedürftigen Kategorien zugeordnet. Nur der westliche Teilbereich des Geltungsbereichs ist als bestehendes Gewerbegebiet dargestellt. Des Weiteren durchschneidet eine Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (geplantes Gewerbegleis Ulm – Lindau) das Plangebiet.

In Verbindung mit der Regionalplanfortschreibung ist derzeit ein regionales Gewerbeflächenentwicklungskonzept in Arbeit. Basierend auf diesem Konzept sollen im Regionalplan Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe als Vorranggebiete fixiert werden, die vorwiegend interkommunal organisiert werden sollen. Für Friedrichshafen wurde der Bereich Hirschlatt (Fläche G 2, Teil A u. B) aufgenommen, für den ein Zielabweichungsverfahren notwendig wird, da dieser derzeit im regionalen Grünzug liegt. Ein entsprechender Beschluss wurde in der Verbandsversammlung am 20. April 2018 gefasst.

Das regionale Gewerbeflächenentwicklungskonzept soll an bestimmten, insbesondere infrastrukturell geeigneten Standorten auch eine gewisse Flächenvorsorge ermöglichen, denn nach aller Erfahrung ist es in der Praxis zwingend erforderlich, in gewissem Maße auch eine Vorratshaltung im Vorlauf zur vorbereitenden Bauleitplanung zu betreiben. Diese Standortvoraussetzungen erfüllt Friedrichshafen in hohem Maße.

Im Beschluss heißt es zudem:

Neben den regionalbedeutsamen Schwerpunkten für Industrie und Gewerbe haben die Kommunen im Rahmen der Bauleitplanung nach wie vor die Möglichkeit, örtliche Gewerbegebiete für den lokalen Bedarf auszuweisen und Erweiterungsmöglichkeiten für bestehende Gewerbebetriebe zu sichern.

Der Bereich „GE Adelheidstraße Ost“ ist ein entsprechender Standort für den lokalen Bedarf, der in dieser Richtung zu beurteilen ist.

## **4. Bestandsaufnahme**

### **4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes**

Wie oben in Punkt 3.1 beschrieben ist der westliche Teil des Plangebietes bereits in rechtskräftigen Bebauungsplänen als Gewerbegebiet festgesetzt (BP Nr. 133 „Dietostraße“ bzw. BP Nr. 133/1 Änd. Dietostraße“). In diesem Bereich haben die Firma Liebherr-Aerospace bzw. das mit dieser als Joint-Venture zusammenarbeitende Unternehmen Aerospace Transmission Technologies (ATT) Erweiterungsabsichten, die nur in östlicher Richtung erfolgen könnten, d.h. Waldflächen in Anspruch nehmen müssen. Der als Bahnfläche in den bestehenden B-Plänen „Dietostraße“ festgesetzte Bereich ist derzeit als Kleingärten angelegt.

Der überwiegende Teil des Plangebietes besteht aus Waldfläche und ist somit forstwirtschaftlich genutzt. Im Plangebiet innerhalb des bestehenden Gewerbegebiets befinden sich drei Werkshallen mit Büros und eine Stellplatzanlage für die oben genannten Betriebe.

Am Rand des Plangebietes befinden sich Tennisplätze und ein dazugehöriges Vereinsheim. Diese werden derzeit durch einen Waldweg erschlossen, der sich im Osten des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 133 bzw. 133/1 Gewerbegebiet „Dietstraße“ befindet.

## 4.2 Topographie und Bodenqualität

Das Plangebiet ist eben, d.h. es sind keine nennenswerten topographischen Geländesprünge vorhanden. Die Topographie bewegt sich im Bereich zwischen 408 – 410 m ü.NN.

Aussagen des Landschaftsplans bzgl. des Bodens im Bereich des Plangebietes:

Karte 3 -Bodengesellschaften: Gleye bzw. podsolige Gleye. Charakteristisch für diese Bodengesellschaft ist sandiger Schluff und Sand, im Wechsel mit sandigem Schluff und schluffiglehmigem Sand über tonigem Lehm und lehmigem Ton, insgesamt meist geringer Kiesgehalt.

Karte 4a: Boden: Bodenfunktion für die natürliche Vegetation: Bedeutung der Bodengesellschaften als Standort für die natürliche Vegetation: überwiegend hoch – grundwasserbeeinflusst.

Karte 6: Boden: Bodenfunktion der Bodengesellschaften als Filter und Puffer von Schadstoffen: überwiegend mittel. Böden des Jungmoränenhügellandes.

Karte 7: Boden: Bodenfunktion Ausgleichskörper im Wasserkreislauf: überwiegend gering.

## 5. Planinhalt

### 5.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Firma Liebherr-Aerospace Lindenberg GmbH sowie das mit Rolls-Royce gegründete Joint-Venture Aerospace Transmission Technologies (ATT) sind in der Adelheidstraße im Osteingang der Stadt Friedrichshafen südlich der Bahnlinie Friedrichshafen – Ulm bzw. dem Flughafen Friedrichshafen angesiedelt. In diesem Bereich gilt der Bebauungsplan Nr. 133 Gewerbegebiet „Dietstraße“. Der Bereich ist im derzeit wirksamen FNP als gewerbliche Baufläche (Bestand) dargestellt.

Beide Unternehmen beabsichtigen, sich am Standort zu erweitern. Flächenreserven im Bestand sind keine mehr vorhanden. Aufgrund der fehlenden Möglichkeiten nach Nordwesten (Bahnlinie) und Südosten (B 30) wird eine Erweiterung der Gewerbeflächen nach Nordosten in den Seewald angestrebt, für die allerdings zuerst Planungsrecht zu schaffen ist.

Der Flächenbedarf ergibt sich aus den Wachstumsprognosen in der Luftfahrt von jährlich 5% bis zum Jahr 2035. Mittelfristig bis zum Jahr 2024 rechnen beide Unternehmen für den Standort jeweils mit einem reinen Nutzflächenbedarf von 6.200 m<sup>2</sup>. Hochgerechnet auf den längerfristigen Bedarf bis zum Jahr 2035 bedeutet dies für die jeweiligen Unternehmen eine notwendige Nutzflächenerweiterung von je ca. 11.000 m<sup>2</sup>. Des Weiteren ist für das Flächenlayout eine gemeinsame Nutzung der Unternehmen

für Bürogebäude, Ausbildung, Empfang/Pforte, Parkhaus und Zufahrt zusätzlich einzuplanen.

Aus diesen Flächenprognosen und –ansprüchen ergibt sich die Abgrenzung des Plangebietes mit einer Größe von ca. 8,6 ha. Da diese Flächen derzeit im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen-Immenstaad teilweise als Waldflächen und nicht als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind, ist im Parallelverfahren außerdem die Änderung des FNP notwendig.

Im Plangebiet liegt ein Grundstück der Deutschen Bahn AG, das im Regionalplan Bodensee-Oberschwaben und im Flächennutzungsplan der vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen-Immenstaad (FNP 2015) als Linienvermerk für eine Gütergleisumfahrung der Bahnstrecke Ulm – Lindau dargestellt ist und das das Plangebiet fast diagonal durchschneidet. In den anstehenden Bauleitplanverfahren wird zu klären sein, ob diese Schienentrasse erhalten bleiben muss, und wenn ja, wie diese ggf. in die Planung integriert werden kann.

Am nordöstlichen Rand außerhalb des Plangebietes liegen die Tennisplätze des Eisenbahner Sportvereins (ESV). Die Erschließung der Tennisplätze erfolgt derzeit durch einen Waldweg am östlichen Rand des bestehenden Gewerbegebietes „Dietstraße“. Dieser Weg würde durch die Erweiterung der Gewerbeflächen nach Osten wegfallen. Die gesicherte Erschließung der Tennisplätze ist im Bebauungsplanverfahren sicherzustellen.

Ziel der Planung ist die Bereitstellung von Gewerbeflächen für die konkreten Erweiterungsabsichten der Unternehmen Liebherr Aerospace und ATT. Die Standorterweiterung soll dazu beitragen, den Standort Friedrichshafen und die dortigen Arbeitsplätze zu sichern.

Das Gebiet wird als Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO entwickelt.

### **Zur gewerblichen Situation in Friedrichshafen insgesamt, dem Standort im Bereich der Adelheidstraße im Besonderen und Standortalternativen**

Für die Entwicklung der Stadt Friedrichshafen als Teil-Oberzentrum und wirtschaftlichem Schwerpunkt im Bodenseeraum ist es neben der Einnahmesicherung durch Gewerbesteuer und Sicherung von Arbeitsplätzen auch aus städtebaulichen Gesichtspunkten von enormer Bedeutung, stetig ausreichende und geeignete Gewerbeflächen anbieten zu können, insbesondere, da die Stadt auch als Schwerpunkt für Gewerbe und Industrie im Regionalplan ausgewiesen ist.

Die Stadtverwaltung hat in den Jahren 2010/2011 ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept erarbeitet, in dem neben dem Bedarf auch dargelegt wird, dass die derzeitigen gewerblichen Flächenreserven in hohem Maße aufgebraucht sind. Hierbei hat man dem Gemeinderat eine Bestandsaufnahme vorgelegt, in der die noch bestehenden freien Grundstücksflächen in den einzelnen Gewerbe- und Mischgebieten aufgezeigt wurden. Diese geringen Flächenreserven haben sich im Laufe der vergangenen Jahre so weit reduziert, dass nunmehr auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplan) keine Flächen mehr vorhanden sind. Auch in den Bebauungsplänen, die als Gewerbegebiete/Mischgebiete festgesetzt sind, sind nur noch

geringfügige Flächen vorhanden, die überwiegend für kleinteiliges Gewerbe geeignet sind.

Die nachfolgende Aufstellung belegt die knappen Reserven im Bestand:

<b>Name des Gebietes</b>	<b>Freie Flächen in m<sup>2</sup></b>	<b>Anmerkungen</b>	<b>Besonderheiten</b>
Gewerbegebiet Rohrbach	0	vollständig vermarktet	
Gewerbegebiet See- wiesen/Dehner	0	vollständig vermarktet	
Ehemaliges Stockerareal	0	vollständig ver- marktet	
Bahnhof Kluftern	0	vollständig vermarktet	
Gewerbegebiet am Flughafen	0	vollständig vermarktet	22.125 m <sup>2</sup> derzeit für Liebherr reserviert
Kluftern-Süd	13.500		
Belegungsrecht GE Steigwiesen (Ge- meinde Immenstaad)	10.000		(entspricht 30 % des Belegungsrechts gem. Vertrag)
Alt-Allmannsweiler	12.500		
<b>Summe</b>	<b>36.000</b>	<b>Freie Fläche gesamt</b>	

(Flächenangaben als ca.-Angaben)

Gewerbeflächenreserven im Bestand (Stand 23.05.2018) (Quelle: Stabsst. Wirtschaftsförderung, Stadt Friedrichshafen)

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Stadt Friedrichshafen nun in einem Bereich von rund 5 ha Flächenreserve (inkl. der reservierten Fläche für Liebherr am Flughafen) angekommen ist, wobei sich diese Flächen auf verschiedene Standorte verteilen und sich auch in Mischgebieten bzw. eingeschränkten Gewerbegebieten befinden, die nicht alle Anforderungen eines allgemein nutzbaren Gewerbegebietes erfüllen.

Des Weiteren hat man in den letzten Jahren ein konsequentes Flächenrecycling im Bebauungszusammenhang betrieben (z.B. für die neue Hauptverwaltung der ZF), wodurch auch hier nur noch wenige kleinere Flächen in der Stadt vorhanden sind. Größere zusammenhängende Flächen sind weder als geplante Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan noch real als innerörtliche Brachflächen vorhanden.

#### Aktuelle Nachfragesituation nach Gewerbeflächen allgemein und speziell am Standort

Die aktuelle Nachfragesituation ist nach wie vor hoch. Es gibt sowohl Anfragen von in Friedrichshafen ansässigen Gewerbebetrieben nach Erweiterungsflächen als auch Anfragen von Betrieben von außerhalb, die zusammen in Friedrichshafen Flächen in

einer Größenordnung von mindestens **90.000 m<sup>2</sup>** anfragen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Bedarfe, die dringend auf eine Flächenzuweisung angewiesen sind und nicht bereits im Rahmen einer Vorprüfung sofort abschlägig beschieden wurden.

Derzeit werden bei der Stadt Friedrichshafen wie bisher schon Gewerbegrundstücke zwischen 1.200 m<sup>2</sup> und 5.000 m<sup>2</sup> nachgefragt. Aktuell besonders hervorzuheben ist die Nachfrage von flächenintensiven Betrieben (zwischen 5.000 und 10.000 m<sup>2</sup>), welche stark von einer verkehrsgünstigen Lage und guter Einsehbarkeit des Grundstücks abhängig sind.

Wie schon oben ausgeführt ist aber auch die Nachfrage nach Gewerbegrundstücken für klein- und mittelständische Betriebe weiterhin hoch und kann nur noch bedingt mit den derzeit baureifen Grundstücken abgedeckt werden. Hier spielt auch eine Rolle, dass Zulieferfirmen in unmittelbarer Nähe bzw. am Standort der Großindustrie (ZF, MTU/ Rolls-Royce Power Systems, Zeppelin, Airbus in Immenstaad) Standortvorteile haben.

In diesem Kontext wollen sich auch die am Standort in der Adelheidstraße befindlichen Unternehmen Liebherr-Aerospace und ATT erweitern. Bisher war eine in der Nähe vorhandene Fläche von 22.125 m<sup>2</sup> im Gewerbegebiet „Am Flughafen“ für diese Erweiterungsabsichten reserviert. Eine Erweiterung der bereits bestehenden Werkshallen am eigentlichen Standort in der Adelheidstraße mit den entsprechenden Synergien vor Ort wird aber als deutlich bessere Standortlösung erachtet.

Der konkrete Flächenbedarf für die Erweiterung der beiden Unternehmen ist bereits dargelegt worden.

#### Standortsuche/Standortalternativen innerhalb des Stadtgebietes

Die Flächenpotenziale aus dem wirksamen Flächennutzungsplan sind mittlerweile bauleitplanerisch umgesetzt und somit komplett ausgeschöpft. Daher ist es erforderlich, grundsätzlich zusätzliche Flächenoptionen für eine zukünftige Gewerbeentwicklung aufzuzeigen. In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Flächen, insbesondere im Rahmen des FNP-Fortschreibungsverfahrens (FNP 2015) und des Materialwirtschaftszentrums (MWZ) der MTU, bzgl. ihrer Gewerbebestandortseignung voruntersucht. Hierbei war auch der Standort im Bereich südlich des Flughafens zwischen Bahn und B 30 voruntersucht worden. In den FNP 2015 wurde diese Fläche aber nicht aufgenommen.

Die Stadt Friedrichshafen hat im Jahr 2011 ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept erarbeitet und dieses im Gemeinderat vorgestellt. Bei den vorgeschlagenen Flächen wurde eine Priorisierung nach den folgenden Kriterien vorgenommen.

- Siedlungsstrukturelle Eignung sowie Erschließungsgunst
- Dringlichkeit im Hinblick auf eine konkrete Nachfrage
- Vorabschätzung der naturschutzrechtlichen Bewertung (soweit vorliegend)
- Flächenverfügbarkeit / städtischer Besitz

Für die meisten der Suchflächen liegen aus der FNP-Fortschreibung und dem MWZ-Verfahren bereits Grobausagen der Landschaftsplanung vor, die in die Einstufung der Priorität eingeflossen sind.

Aufgrund der oben genannten Kriterien wurden die Suchflächen in 3 Prioritätsstufen eingeordnet, wobei die Fläche zwischen Bahngleis und B 30 in die erste Priorität eingestuft wurde.

Die im FNP-Verfahren 2015 vom Landschaftsplaner geprüfte Fläche war deutlich größer als die nun zur Entwicklung vorgesehene Gewerbefläche und nahm den gesamten Streifen des Seewaldes zwischen Bahnlinie und B 30 bis zur Gemarkungsgrenze Meckenbeuren ein. Die im damaligen Verfahren beurteilte Fläche wurde vom Landschaftsplaner als „bedenklich“ (Konfliktfläche) eingestuft; allerdings wurde auch auf die umfänglich vorhandenen Vorbelastungen hingewiesen. Ungeachtet der hohen Vorbelastungen (Zerschneidung, Verinselung) wird jede Flächenentwicklung in diesem Bereich einen hohen Ausgleichsflächenbedarf durch Ersatzaufforstungen an anderer Stelle nach sich ziehen.

Die nun zur Entwicklung vorgesehene Fläche lässt sich aufgrund der günstigen Besitzverhältnisse kurzfristig realisieren. Sie ist siedlungsstrukturell geeignet, weil sie eine Fortentwicklung der Gewerbegebiete im Osten Friedrichshafens darstellt (Dietstraße und Gewerbegebiet am Flughafen). Des Weiteren hat sie eine hohe Erschließungsgunst aufgrund der angrenzenden Bundesstraße B 30.

Die konkrete und dringliche Nachfrage der Erweiterung am vorhandenen Standort durch Liebherr und ATT ist hier zudem als weiteres besonderes Standortkriterium zu nennen.

Die als Standortalternative bereits oben angesprochene Fläche im Gewerbegebiet „Am Flughafen“, für welche Liebherr ein notarielles Kaufvertragsangebot unterbreitet wurde, liegt zwar in unmittelbarer Nachbarschaft zum Standort in der Adelheidstraße, dennoch ist durch die trennende Bahnlinie ein optimaler Standortausbau nicht möglich. Logistisch gesehen wären dies zwei Standorte, bei denen es trotz der Nähe zueinander personell wie wirtschaftlich zu Reibungsverlusten kommen würde, die an einem gemeinsamen Standort vermieden werden können.

Eine Erweiterung der bereits bestehenden Werkshallen am Standort in der Adelheidstraße wird mit den entsprechenden Synergien vor Ort somit als deutlich bessere Lösung gesehen.

Zudem bleiben für die Stadt Friedrichshafen bei Erweiterung der Firmen am bestehenden Standort weitere Gewerbeflächen im Bestand erhalten, die für Gewerbeansiedlungen dringend benötigt werden (s.o.).

## **5.2 Städtebauliches Konzept / Örtliche Bauvorschriften**

Das Plangebiet dient als Erweiterungsfläche der Unternehmen Liebherr Aerospace und ATT, die ein Joint-Venture betreiben und sich im bestehenden Gewerbegebiet „Dietstraße“ an ihrem Bestandsstandort flächenmäßig nicht mehr weiterentwickeln können.

Erschließungstechnisch ist ein Anschluss mit einer neuen Straße an die B 30 geplant, der nicht nur die neuen Gewerbeflächen erschließen soll, sondern auch eine bessere

Andienung des bestehenden Gewerbegebietes „Dietostraße“ ermöglichen wird. Zudem sichert diese Straße auch die Erschließung der im Seewald bestehenden Tennisplätze des Eisenbahner Sportvereins (ESV). Bisher sind die Tennisplätze durch einen Waldweg erschlossen, der durch die Gewerbeflächenenerweiterung jedoch wegfallen wird.

Die Bundesstraße B 30 wird somit keine direkte Erschließungsfunktion wahrnehmen und bleibt anbaufrei. Zwischen ihr und der Bebauung ist ein 20 m breiter Grünpuffer vorgesehen, der, falls notwendig, einen Lärmschutzwall aufnehmen könnte, wodurch einerseits eine Eingrünung zur Straße entsteht und andererseits eine Lärminderung der B 30 in Richtung Gewerbegebiet bzw. aus dem Gewerbegebiet in Richtung Wald erfolgt. Auch entlang der Bahn kann eine alleearartige Bepflanzung zu einer Eingrünung des Plangebietes im nördlichen Randbereich führen.

Im Gutachten „Der langfristige Gewerbeflächenbedarf der Stadt Friedrichshafen bis 2015“ wird der mit diesem Bebauungsplanentwurf überplanten Fläche eine gute verkehrliche Erschließung aufgrund der Lage zur B 30 bescheinigt. Auch die Fühlungsvorteile aufgrund der Nähe zu Flughafen und weiteren Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe werden hervorgehoben, wodurch eine positive „Adressbildung“ entstehen kann.

### **5.3 Art und Maß der baulichen Nutzung**

Das Plangebiet soll als Gewerbegebiet GE nach § 8 BauNVO festgesetzt werden.

Wie generell in den vorhandenen Gewerbegebieten in Friedrichshafen sollen auch hier Vergnügungsstätten aller Art ausgeschlossen werden.

Gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt Friedrichshafen wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Einzelhandel jeglicher Art ausgeschlossen. Dies entspricht dem städtebaulichen Leitziel, die Innenstadt als zentralen Einzelhandelsstandort sowie die definierten untergeordneten Schwerpunkte zu schützen, zu sichern und weiterzuentwickeln.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl, der überbaubaren Grundstücksfläche sowie der maximalen Höhe der Bebauung definiert.

Die maximal zulässigen Höhen der Gebäude müssen so festgelegt werden, dass die Sicherheit des Flughafens nicht eingeschränkt wird. Entsprechende Abstimmungen sind mit dem Flughafen Friedrichshafen und dem Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg zu führen.

Die GRZ wird sich am Maximalwert von 0,8 für Gewerbegebiete nach § 17 BauNVO orientieren. Grünordnerische Festsetzungen sollen die überbaubaren Grundstücksflächen gliedern, um den Versiegelungsgrad im Plangebiet zu verringern. Diese dienen auch der Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse und sind zudem aus naturschutzrechtlicher Betrachtung sinnvoll.

Die Baugrenzen und somit die überbaubaren Grundstücksflächen werden weitgehend parallel zur neuen Erschließungsstraße definiert. Die bisher im Gewerbegebiet „Diet-

„ostraße“ vorhandenen Baugrenzen werden aufgenommen und im Plangebiet weitergeführt.

Als Bauweise wird eine abweichende Bauweise – wie offene Bauweise, aber Gebäudelängen bis maximal 200 m zulässig – vorgesehen. Dies trägt dazu bei, dass eine optimale gewerbliche Nutzung erreicht werden kann, die insbesondere den Bedürfnissen der oben genannten Unternehmen entsprechen.

## **5.4 Erschließung**

### **5.4.1 Äußere verkehrliche Erschließung**

Das Plangebiet liegt an der B 30 / Ravensburger Straße von bzw. in Richtung Ravensburg am östlichen Stadteingang. Im weiteren Verlauf der Ravensburger Straße Richtung Stadt hat diese auch einen Anschluss an die B 31 neu in Richtung Überlingen bzw. Lindau. Des Weiteren verbindet der Kreisverkehr am Seewald die Bundesstraße B 30 mit der K 7728 und damit den Flughafen und die Messe.

Somit ist das Plangebiet sehr gut an den überörtlichen Verkehr und an die städtische Verkehrsinfrastruktur angeschlossen.

### **5.4.2 Innere verkehrliche Erschließung**

Die innere verkehrliche Erschließung wird durch einen weiteren Anschluss an die B 30 sichergestellt, der im weiteren Verlauf an die Adelheidstraße anknüpft. Dadurch wird auch die Anbindung des Gewerbegebietes Adelheidstraße (bisher Sackgasse) an die überörtlichen Straßen verbessert und innerörtliche Straßen entlastet.

Des Weiteren wird dadurch auch die Erschließung der Tennisplätze des Eisenbahner Sportvereins (ESV) gesichert. Diese sind derzeit über einen Waldweg am östlichen Rand des bestehenden Gewerbegebietes „Dietostraße“ (BP Nr. 133) erschlossen, der durch die Gewerbegebietserweiterung wegfallen wird.

### **5.4.3 ÖV-Anbindung**

Auf der B 30 verlaufen zwei Buslinien, die Linie 7394 Konstanz-Meersburg-Friedrichshafen mit dem Endhaltepunkt Flughafen sowie die Buslinie 7586 Friedrichshafen - Bodensee-Airport – Tettwang. Derzeit ist im Einzugsbereich kein Haltepunkt vorhanden, sollte aber im Zuge des Ausbaus ergänzt werden.

Die Bahnhaltdepunkte des schienengebundenen ÖPNV-Netzes „Löwental“ und „Friedrichshafen Flughafen“ ergänzen die ÖV-Anbindung.

### **5.4.4 Fuß- und Radwegerschließung**

Der derzeit bestehende Radweg entlang der Nordseite der B 30 wird erhalten und bindet das Plangebiet an das innerörtliche Radwegenetz von Friedrichshafen an. Auch der Radschnellweg entlang des Flughafens liegt in unmittelbarer Nähe und bindet das Plangebiet über den parallel zur B 30 vorhandenen Radweg an das Plangebiet an.

Die geplante Erschließungsstraße mit Anschluss an die B 30 erhält einen straßenbegleitenden Fußweg.

### **5.4.5 Technische Ver- und Entsorgung**

Die technische Ver- und Entsorgung wird im Zuge der Straßenplanung neu hergestellt. Im Gewerbegebiet „Dietostraße“ in der Adelheidstraße liegt ein DN 300 Mischwasserkanal und ein DN 700 Regenwasserkanal. Im Laufe des Verfahrens wird zu klären sein, ob das Plangebiet an dieses Kanalsystem angeschlossen werden kann oder ggf. entlang der B 30 entsprechende Systeme neu erstellt werden müssen. Auch die Frage einer Regenwasserretention im Plangebiet ist noch zu klären. Hoch anstehendes Grundwasser im Plangebiet erschwert diese Absicht.

Die Möglichkeit eines Anschlusses an das Gasversorgungsnetz ist ebenfalls zu prüfen.

## **6. Umweltbericht**

Der Umweltbericht wird im Laufe des weiteren Verfahrens erstellt. Derzeit liegt der vorbereitende Umweltbericht vom 27.09.2018 vor.

### Eingriffsschwerpunkte und Abschätzung der erheblichen Umweltfolgen

Die Eingriffsschwerpunkte liegen bei den Schutzgütern Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Die Folgen für die Umwelt sind erheblich und bedürfen vsl. umfänglicher Kompensationsmaßnahmen.

### Artenschutz

Im Jahr 2013 ist eine faunistische Bestandsaufnahme und Bewertung vom Büro für Tierökologie und Planung, J. Trautner aus Filderstadt durchgeführt worden. Rechtlich relevante Arten für das Plangebiet sind insbesondere die Haselmaus, Gelbbauchunke sowie die Artengruppen Vögel und Fledermäuse.

Es sind daher umfängliche artenschutzfachliche Konflikte zu erwarten. Diese können aller Voraussicht nach nicht bzw. nicht vollständig im Rahmen sog. „vorgezogener funktionserhaltender Maßnahmen (CEF)“ gelöst werden. Von der Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung ist auszugehen. In diesem Zusammenhang wird der Nachweis des Fehlens anderweitig zielführender Alternativen zu erbringen sein.

Es ist eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) nach § 45 Abs.7 BNatSchG erforderlich, um zu ermitteln, ob Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bei der Realisierung des Bebauungsplanes eintreten können und ob (vorgezogene) Maßnahmen zum Artenschutz (CEF-Maßnahmen) nach § 44 Abs.5 BNatSchG notwendig sind. Es sind folgende Artengruppen oder Arten zu untersuchen:  
Vögel, Fledermäuse, Bilche, Reptilien, Amphibien und ggf. weitere.

Es besteht sehr wahrscheinlich ein hoher Maßnahmen- und Flächenbedarf für Funktionserhalt bzw. Maßnahmen zur Vermeidung einer Verschlechterung des Erhaltungszustands von Populationen betroffener Arten.

## Natura 2000

Es ist eine FFH-Vorprüfung/ -Verträglichkeitsuntersuchung erforderlich.

Weitere Prüfungen und Fachgutachten

Als Grundlage für die Umweltprüfung zum Bebauungsplan sind u. a. folgende Fachgutachten erforderlich:

- Hydrologie / Baugrund / Entwässerung
- Verkehrsgutachten
- Lärmgutachten
- Luftschadstoffuntersuchung (inkl. Stickstoffdeposition)
- floristisch / vegetationskundliche Erhebungen
- ggf. ergänzende faunistische Erhebungen
- lokalklimatische Untersuchungen (Windfelder).
- Kampfmitteluntersuchung

## Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach dem UVP-Gesetz (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist) ist nach Anlage 1 (Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“) für die Rodung von Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes zum Zwecke der Umwandlung in eine andere Nutzungsart mit 10 ha oder mehr Wald eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Pflicht.

Für die Rodung von Wald zwischen 1 bis 5 ha ist eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 2 UVP Gesetz durchzuführen. Im Geltungsbereich wären ca. 3,6 ha Wald betroffen.

## **7. Bodenordnung**

Die zwei großen Waldgrundstücke sind im Eigentum des Landes Baden-Württemberg. Die Trasse für das Gewerbegeleis (Flurst.Nr. 124, Flur Allmannsweiler) gehört der Bahn. Eine Neuaufteilung auf der Grundlage des zu erarbeitenden Entwurfes ist dann entsprechend vorzunehmen. Die bestehenden Gewerbegrundstücke im Bereich des B-Plans „Dietstraße“ bleiben, vorbehaltlich notwendiger neuer Erschließungsstraßen, unverändert.

## **8. Kosten**

Wird im Laufe des Verfahrens ergänzt.

Aufgestellt:  
Stadtplanungsamt Friedrichshafen  
PL-FN / Es