

Stadt Friedrichshafen

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 211 „Eisenbahnstraße – 1. Bauabschnitt“
einschließlich Örtlicher Bauvorschriften

1. Bauabschnitt

Entwurf

Inhaltsübersicht

Teil A Begründung	3
1. Räumlicher Geltungsbereich	3
2. Rechtsgrundlagen	3
3. Planungsrecht	3
3.1 Früherer Rechtsstand.....	3
3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	4
3.3 Belange der Raumordnung	4
4. Bestandsaufnahme	4
4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes	4
4.2 Topographie und Bodenqualität	5
5. Planinhalt	5
5.1 Anlass und Ziel der Planung	5
5.2 Städtebauliches und architektonisches Konzept / Örtliche Bauvorschriften	7
5.3 Innere Aufgliederung des Geltungsbereiches.....	9
5.4 Art und Maß der baulichen Nutzung	9
5.5 Erschließung	11
5.5.1 Äußere verkehrliche Erschließung.....	11
5.5.2 Innere verkehrliche Erschließung.....	11
5.5.3 ÖPNV-Anbindung.....	11
5.5.4 Fuß- und Radwegeerschließung.....	11
5.5.5 Infrastruktur	12
5.5.6 Technische Erschließung.....	12
6. Umweltbericht als Kurzzusammenfassung, Grünordnung	12
6.1 Zusammenfassung Umweltbericht	12
6.2 Grünordnungsplan.....	12
6.3 Fachgutachterliche Untersuchungen.....	14
7. Bodenordnung	15
8. Kosten	15

Teil A Begründung

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird im Nordosten durch die Bahnfläche (Flst.-Nr. 226) der Bodensee-Gürtelbahn und im Südosten durch das Flst.-Nr. 87/8, 563/2, 87/3 und durch die Kapellenstraße begrenzt. Südlich begrenzt sich der Geltungsbereich durch die Zeppelinstraße und die Flst.-Nr. 172/3, 173/1, 173/2, 173/3, 173/4, 174/1, 174/2, 174/3 175/6. Die westliche Grenze des Plangebiets wird durch das Flst.-Nr. 175/7, 175/9, 178/8, 229/1, 226/1, 226/2, 226/3 und 226/7 gebildet. Der Geltungsbereich wird auch durch Teilflächen der Eisenbahn,- Kapellen,- Kober,- Jahn,- und Poststraße, gemäß Planeintrag im Bebauungsplan, gebildet.

2. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)
- Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)
- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357, 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019 (GBl. S. 313)
- Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. S. 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 02. Dezember 2020 (GBl. S. 1095, 1098)

3. Planungsrecht

3.1 Früherer Rechtsstand

Die Fläche zwischen der Kapellen- und Eisenbahnstraße ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 39/2 als Gewerbegebiet festgesetzt. Der Bebauungsplan wurde mit Bekanntmachung am 20.06.1967 rechtskräftig. Der Bereich entlang der nordöstlichen Geltungsbereichsgrenze (Bahnlinie) bis zur Eisenbahnstraße kann dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zugeordnet werden. Dieser Streifen wurde damals nicht in den Bebauungsplan bzw. die Baulinienplan-Änderung aufgenommen, da sich die Fläche in Besitz der damaligen Deutschen Bundesbahn befand und diese einer eigenen Fachplanungskompetenz unterlag. Zu dieser Zeit wurde die Fläche für die Güterverladung genutzt. Die unmittelbar südöstlich dem Kulturbahnhof vorgelagerte Fläche zwischen Bahnlinie und Eisenbahnstraße befindet sich

innerhalb des Bauungsplans Nr. 185 „Ortsmitte Fischbach“. Das historische Bahnhofsgelände sowie der angebaute Kulturschuppen sind im Baulinienplan Nr. 39 „Fischbach-Nord“ lediglich in Ihrem Bestand aufgenommen und genießen entsprechend Bestandschutz. Der historische Bahnhof ist zudem unter Denkmalschutz gestellt.

Vorhandenes Planungsrecht wird innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 211, „Eisenbahnstraße – 1. Bauabschnitt“ durch die Neuplanung ersetzt und verliert damit seine Rechtskraft.

Das Areal südlich der Kapellenstraße ist als öffentliche Gemeinbedarfsfläche gemäß Bebauungsplan Nr. 39/3 ausgewiesen. Als zulässige Nutzungen sind Schule, Sport- und Mehrzweckhalle festgesetzt. Der Bebauungsplan wurde am 04.10.1977 rechtskräftig. Auf der Grundlage des Bebauungsplans wird die Fläche entsprechend mit Schul- und Hallengebäuden genutzt.

3.1.1. Planungsschadensrecht aus geänderter Nutzung

Durch die Änderung der Nutzung tritt im Vergleich zum bestehenden Planungsrecht im Bebauungsplan Nr. 39/2 in Teilbereichen eine Wertminderung von Grundstücken ein. Diese ist auf der Basis von § 40 ff. BauGB zu regeln.

3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen-Immenstaad sieht für den nordöstlichen Bereich des 1. Bauabschnitts eine Mischbaufläche M vor.

Die Ausweisung im Bebauungsplan als „Urbanes Gebiet“ MU nimmt diesen Ansatz auf, so dass die allgemeine Zweckbestimmung der Mischbaufläche damit gewahrt bleibt.

Die im südlichen Teil des Bebauungsplans vorgesehene Gebietsfestsetzung „Flächen für den Gemeinbedarf“, entspricht ebenfalls dem Entwicklungsgebot des FNP, da hier für den südwestlichen Gebietsbereich eine „Gemeinbedarfsfläche“ darstellt ist.

Der Bebauungsplan ist somit gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Belange der Raumordnung

Raumordnerische Belange sind nicht betroffen.

4. Bestandsaufnahme

4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes

Große Flächenbereiche entlang der Bahnlinie wurden bei Rechtssetzung des Bebauungsplans Nr. 39/2 als Gleisflächen für den Gütertransport genutzt. Die angrenzenden Flächen zwischen Eisenbahn- und Kapellenstraße waren entsprechend der Güterverladung mit offenen Lagerflächen oder Lagerhallen belegt. Mit Wegfall der Rangiergleise erfolgte eine er-

gänzende industrielle Nachnutzung mit Bürogebäuden und Produktionshallen und untergeordnet auch mit Wohngebäuden. Die vorhandene Wohnnutzung entspricht dabei nicht dem festgesetzten gewerblichen Gebietscharakter. Der ursprüngliche Bahnhof mit dem historischen Bahnhofsgebäude und dem angebauten Schuppen wird heute für Kulturveranstaltungen und Eventgastronomie genutzt. Die südliche Fläche, die derzeit dem Gemeinbedarf dient und mit Schulgebäude, Sport- und Mehrzweckhalle überbaut ist, war Ende der 1930er-Jahre Grünland und vor der Bebauung Anfang der 1950er-Jahre öffentliche Grünfläche.

4.2 Topographie und Bodenqualität

Der Geltungsbereich wurde bei der historischen Erkundung als altlastenverdächtige Fläche erfasst. In den Angaben zur Umweltgefährdung sind besondere Anhaltspunkte und Hinweise auf Gefährdungen aus dem Jahr 1969 dokumentiert, die auf die langjährige industrielle Nutzung zurückzuführen sind. Untergrunduntersuchungen aus dem Jahr 2019 ergaben für einzelne Bereiche Bodenkontaminierungen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist daher vom Vorhandensein von Altlasten auszugehen.

Das Plangebiet verläuft in Ost-West-Richtung parallel zur Bahnlinie nahezu eben. Zwischen Eisenbahnstraße und Kapellenstraße fällt das Gelände zwischen 3,00 bis 4,00 m gleichmäßig in südwestlicher Richtung ab.

5. Planinhalt

5.1 Anlass und Ziel der Planung

Da das ehemalige Werksgelände der Firma Wagner gegenüber dem Bahnhof Fischbach nach einer Zwischennutzung durch die Fa. MTU leer stand und ein Verkauf absehbar war, wurde im Jahr 2001 für das Areal entlang der Bahnlinie zwischen Bahnhof Fischbach bis zum Gemeindezentrum St. Magnus eine Stadtentwicklungskonzeption beauftragt, um den städtebaulichen Rahmen für Investoren vorzugeben. Bereits damals wurde für die Entwicklungsspanne zwischen Bahnhof und Gemeindezentrum St. Magnus eine gemischte Nutzung als städtebauliches Ziel zur Belebung und Verbesserung des Wohnungs-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Wohnungsangebots für Fischbach beschrieben. Mit dem Bebauungsplan „Ortsmitte Fischbach“ wurde ein erster Abschnitt baurechtlich entwickelt und die Fläche des ehemaligen MTU-Werks im Jahr 2012 rechtskräftig als „Mischgebiet“ festgesetzt. Mit der zwischenzeitlichen Realisierung der Bebauungsplanung „Ortsmitte Fischbach“ wurde ein wichtiger städtebaulicher Impuls für die Entwicklung und Aufwertung der östlich angrenzenden und teilweise brachliegenden Gewerbe- und Freiflächen gesetzt. Der Bebauungsplan „Eisenbahnstraße 1. Bauabschnitt“ nimmt diesen Impuls auf und setzt den mit der Ortsmitte begonnenen Ansatz fort.

Die Fläche südlich der Eisenbahnstraße ist mit dem Bebauungsplan Nr. 39/2 „Eisenbahn- und Kapellenstraße“ aus dem Jahre 1967 als „Gewerbegebiet“ festgesetzt. Eine angestrebte Nutzungsmischung ist daher auf der bestehenden baurechtlichen Basis nicht möglich.

Mit der Bebauungsplanung sollen nicht nur die strukturellen und stadtgestalterischen Defizite beseitigt, sondern auch vorhandene Nachverdichtungspotenziale genutzt werden. Insbesondere der gewerblich geprägte Bereich zwischen Eisenbahn- und Kapellenstraße bietet durch die geringe bauliche Ausnutzung ein großes Potenzial zur Nachverdichtung. Auch aufgrund der zentralörtlichen Lage und guter ÖPNV-Anbindung soll die Fläche zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs beitragen, aber auch ein Angebot schaffen für gebietsverträgliches Gewerbe sowie für kulturelle, soziale und gesundheitliche Einrichtungen. Insgesamt soll eine Nutzungsvielfalt entstehen, die den zentralen Ortsbereich stärkt.

Die gut integrierte Lage des Plangebiets bietet vor dem Hintergrund der kurzen Wege zu Nahversorgungseinrichtungen ein besonderes Nachhaltigkeitspotenzial.

Gleichzeitig entspricht der Standort den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zur vorrangigen Nutzung der Innenentwicklung und erfüllt damit den Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB (Innen- vor Außenentwicklung).

Das Wohnraumangebot soll breit gefächert sein und milieuübergreifende Angebote setzen. Im Besonderen wird Bezug genommen auf das im Sommer 2017 beschlossene „Friedrichshafener Baulandmodell“, das auf eine Steigerung des mietpreisgebundenen Wohnraums abzielt. So sollen auch einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen mit besonderen Wohnraumversorgungsproblemen Berücksichtigung finden. Die Sicherung dieser Ziele soll über entsprechende städtebauliche Verträge erfolgen.

Die vorgesehenen Bauvolumen sollen in der Dimension den Übergang schaffen zwischen dem angrenzenden eher kleinteiligen Siedlungsgefüge von Fischbach und der Bebauung des Bebauungsplans „Ortsmitte Fischbach“. Die verdichtete Bauweise der „Ortsmitte Fischbach“ soll weitergeführt werden, jedoch in reduzierter Gebäudehöhe und Gebäudevolumina. Die Bebauung zwischen Bahnlinie und Kapellenstraße soll damit als Teilortzentrum städtebaulich wahrnehmbar werden. Die zukünftige Verdichtung soll zusammen mit der Bebauung „Ortsmitte Fischbach“ eine neue Maßstäblichkeit für Fischbach ergeben, die sich mit einer qualitativ gestalteten Freiraumplanung in den bestehenden Teilort einfügt.

Im Sommer 2019 wurde die Grünflächenstrategie für Friedrichshafen beschlossen mit Leitlinie und Maßnahmenplan für den künftigen Umgang mit Stadtgrün. Mit dem begleitenden Freiflächengestaltungsplan soll der öffentliche Raum im Plangebiet eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten, vielfältige Begegnungszonen schaffen und zu einem gesunden Stadtklima beitragen. Mit dem denkmalgeschützten alten Bahnhofsgebäude und den zwei hochstämmigen und als Naturdenkmale kartierten Linden sind Identitätsmerkmale im Plangebiet vorhanden, die mit dem Bebauungsplan erhalten und gesichert werden sollen.

Mit der Freiflächengestaltung und den grünordnerischen und entwässerungstechnischen Festsetzungen wird den zukünftigen klimatischen Veränderungen Rechnung getragen und es erfolgt eine Anpassung an die erhöhten Anforderungen der Klimaveränderung.

Der bestehende Gastronomiebetrieb im denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude sowie der Kulturbetrieb im Anbau sind für Fischbach wichtige Begegnungspunkte für das gesellschaftliche Leben und sollen als zulässige Nutzung im Bebauungsplan berücksichtigt werden. Mögliche Immissionen wurden schalltechnisch bewertet und Schutzmaßnahmen beschrieben, so dass der bestehende Kulturbetrieb in seiner jetzigen Größenordnung und Kulturausrichtung auch weiterhin möglich bleibt.

Eine unzureichende bauliche Ausnutzung ist auch auf den Gemeinbedarfsfläche zu erkennen. Die Schule sowie die Sport- und Mehrzweckhalle benötigen zwar größere nutzungsbedingte Umgriffsflächen für Parkierung, Sport – und Pausenhofbereiche, doch prinzipiell sind die Gebäude sehr großzügig in den Grünflächenstrukturen verteilt. Die Fläche wird neu strukturiert, um eine effizientere bauliche Ausnutzung sowie ein modifiziertes Nutzungsspektrum zu erhalten, in dem u.a. Schulerweiterungen, zusätzliche KiTa-Einrichtungen sowie Gemeinschafts- und Sozialeinrichtungen möglich sind. Hierzu werden neue Baubereiche entlang der Kapellenstraße im Einmündungsbereich der Zeppelinstraße und auch zwischen Jahn- und Koberstraße ausgewiesen. Die Grünflächen sollen eine höhere Ausstattungsqualität, vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten sowie eine größere Pflanzenvielfalt für mehr Naturerlebnis erhalten.

Das bestehende Erschließungsgerüst innerhalb des Plangebiets mit der Kapellen- und Eisenbahnstraße wird in der Linienführung beibehalten. Die Eisenbahnstraße wird entsprechend der Zielsetzung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität einen verkehrsberuhigten Ausbau erhalten. Die fußläufige Anbindung des Plangebiets in Richtung Bodensee wird mit der Ausprägung einer grünen Achse auf dem Schulgelände und einem Fußweg auf dem Flst.-Nr. 563 verbessert.

5.2 Städtebauliches und architektonisches Konzept / Örtliche Bauvorschriften

In einem vorgelagerten Workshopverfahren wurden mehrere städtebauliche Konzepte erarbeitet und diskutiert. Der Siegerentwurf des Büros fsp-Stadtplanung aus Freiburg dient als Grundlage für das städtebauliche Konzept, das im Bebauungsplanverfahren jetzt weitestgehend umgesetzt wird. Aufgrund der im Bestand bestehenden offensichtlichen Defizite und der erkennbaren Nachverdichtungspotenziale ist zwischen Bahnlinie und Kapellenstraße eine grundsätzlich neue städtebauliche Ausrichtung vorgesehen.

Der Bereich entlang der Eisenbahnstraße hat die Zielsetzung, durch die Anordnung und Gliederung überbaubarer Grundstücksbereiche sowie durch die Gebäudehöhe eine angemessene bauliche Dichte zu entwickeln - angelehnt an die Bebauung der „Ortsmitte Fischbach“, jedoch mit reduzierten Gebäudehöhen. Der städtebauliche Raum wird durch einen neu entstehenden Bahnhofplatz ergänzt, der das bestehenden Gebäudeensemble des Bahnhofs mit der neuen Bebauung entlang der Eisenbahnstraße verbindet. Die neue Bebauung entlang der Eisenbahnstraße staffelt sich in einem vorgegebenen Rhythmus der Gebäudehöhen zwischen 3- und 4 Geschossen ab, um keine durchgängige bauliche Riegelwirkung für die nördlich der Hohentwielstraße gelegene Bauung zu entwickeln. Die Bebauung ist in der Längsorientierung so angelegt, dass sie gleichzeitig auch als Lärmpuffer zur Bahnlinie wirken kann. Südlich der Eisenbahnstraße wird die Bebauung mit größeren Abständen zwischen den Gebäudekörpern und mit einer Höhenstaffelung gegliedert. Die bauliche Dichte wird damit verträglich in den Ortsbezug gesetzt und bietet damit auch genügend Durchlässigkeit zur Belüftung des lokalen Siedlungsgebiets.

Derzeit ist kein erkennbares Straßenprofil in der Eisenbahnstraße vorhanden. Mit der Entwicklung einer klaren Straßenführung und baulichen Fassung der Eisenbahnstraße wird der Straßenraum neu strukturiert. Gemeinsam mit Begrünungsmaßnahmen und verkehrsberuhigten Abschnitten wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Der freiräumliche Anspruch soll,

analog der Freiraumplanung zum westlich angrenzenden Bebauungsplan „Ortsmitte Fischbach“, mit Grüninseln im Plangebiet weitergeführt werden. Begleitend zum Bebauungsplan wird daher ein Freiflächengestaltungsplan die freiräumlichen Qualitäten definieren. Die bestehende großflächige Parkraumfläche entlang der Eisenbahnstraße wird für die Realisierung der Bebauung in den Bereich des See- und Freibads verlagert werden. Auch entlang der Kapellenstraße soll mit der neuen Bebauung ein räumlich gefasster Straßenraum entwickelt werden, der jedoch gegenüber der Eisenbahnstraße durch giebelständige Gebäudestellungen geprägt wird und einen aufgelockerten Charakter erhält. Durch die Abstufungen der Straßenraumfassungen sollen unterschiedliche, für sich identifizierbare Quartierbereiche geschaffen werden, die das Siedlungsgefüge bereichern. Vorgegeben wird eine Baustruktur, in der die Gebäude halböffentliche Grünflächen einfassen und damit wahrnehmbare und erlebbare Quartiere bilden.

Weitere gestalterische Vorgaben werden über die örtlichen Bauvorschriften vorgenommen, über die trotz eines großen Gestaltungsspielraums eine möglichst homogene Baustruktur erzielt werden soll. Lediglich mit Vorgaben zur Fassadenbegrünung wird ein konkreter Rahmen gesetzt, der zur Verbesserung der Klimaverträglichkeit beitragen soll.

Der Bereich zwischen Kapellen-, Zeppelin- bzw. Koberstraße ist durch großzügige Freiräume und die freistehenden Schul- und Hallengebäude geprägt. Der durchgrünte Charakter entlang der Zeppelinstraße soll im Wesentlichen beibehalten bleiben, jedoch in der Freiraumgestaltung aufgewertet werden. Die derzeit unbebaute Fläche zwischen Jahn- und Koberstraße, westlich der Sporthalle, befindet sich in zentraler Lage mit guter Verkehrsanbindung und bietet durch die östlich angrenzenden Freizeit – und Grünflächen ein erlebnisreiches Umfeld, so dass hier ein Standort für eine weitere Kindertagesstätte festgesetzt werden kann.

Mit der Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen wird zum einen der realisierte Neubau der Sporthalle aufgenommen, zum anderen werden auf den Gemeinbedarfsflächen langfristig weitere bauliche Erweiterungen eröffnet. Bestandsbereiche, die bisher baurechtlich nicht gesichert waren, werden nun mit den Festsetzungen aufgenommen.

Als Verkehrsanbindung für das Plangebiet werden die bestehende Eisenbahn-, Kober-, und Kapellenstraße genutzt. Sowohl die Straßendimensionierung als auch die gute Anbindung zum überörtlichen Straßennetz sind dabei als leistungsfähig zu beurteilen. Um eine optimierte und möglichst autofreie Freiflächenqualität zu erreichen, wird im Urbanen Gebiet für den ruhenden Verkehr die Unterbringung in Tiefgaragen festgesetzt. Die Eisenbahnstraße wird als verkehrsberuhigte Fläche festgesetzt und nimmt somit in Verlängerung der Bebauung „Ortsmitte Fischbach“ den verkehrsberuhigten Charakter auf.

Die derzeit bestehenden 136 Stellplätze, die dem Gastronomie- und Kulturbetrieb im Bahnhof Fischbach zugeordnet sind, werden größtenteils in den Bereich des See- und Freibads verlagert, um die Fläche für die geplante bauliche Nachverdichtung östlich der Eisenbahnstraße freizumachen. Die 36 Stellplätze für den Gastronomiebetrieb im Bahnhof Fischbach werden im unmittelbaren Umfeld vorgehalten, wofür zusätzlich im westlichen Plangebiet ein Parkplatz ausgewiesen.

5.3 Innere Aufgliederung des Geltungsbereiches

Der Geltungsbereich gliedert sich in überbaubare Grundstücksflächen (MU und Gemeinbedarf), Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen. Die Berechnungen ergeben folgende Flächenmaße:

Fläche Urbanes Gebiet:	0,71 ha
Fläche Gemeinbedarf:	2,83 ha
Öffentliche Verkehrsfläche:	0,25 ha
<u>Öffentliche Grünflächen:</u>	<u>0,72 ha</u>
 Gesamtgebiet:	 4,51 ha

5.4 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung:

Der Gebietstyp „Urbanes Gebiet“ soll ausgehend von der Bahnlinie in südwestlicher Richtung bis zur Kapellenstraße ausgewiesen werden. Die geplante Mischnutzung zielt darauf ab, das Gastronomie-, Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Arbeits- und Wohnungsangebot in Fischbach zu verbessern. Insbesondere sollen durch die Bandbreite an Nutzungen vielfältige Möglichkeiten offengehalten werden, um im Sinne der städtebaulichen Qualität eine gute Frequentierung und Belebung zu erreichen.

Im Urbanen Gebiet wird entlang der Eisenbahnstraße in Teilbereichen festgesetzt, dass im Erdgeschoss Wohnnutzung nur ausnahmsweise zulässig ist, um über gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen die Frequentierung und Belebung der öffentlichen Aufenthaltszonen zu verbessern.

Weiterhin ist vorgesehen, im Sinne der Beschlüsse zur Wohnraumschaffung auch einen entsprechenden Anteil an mietpreisgebundenem Wohnraum zu generieren.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wie Vergnügungsstätten und Tankstellen werden vor dem Hintergrund des geplanten Schwerpunkts im Bereich des Wohnungsbaus, der gebietsverträglichen Gewerbenutzungen sowie des kulturellen Angebots nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Durch die Zulässigkeit von kleinflächigen Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistern wird ein ergänzendes Angebot für den kurzfristigen Bedarf im Teilort Fischbach ermöglicht. Im Zusammenhang mit der zwischenzeitlich realisierten angrenzenden Bebauung der „Ortsmitte Fischbach“ kann das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in einer standortgerechten Dimensionierung erweitert werden, womit dem dringenden Bedarf an Wohn- und anderweitigen Gewerbeflächen Rechnung getragen wird.

Tiefgarage:

Die Ausweisung unterirdischer Stellplatzflächen entspricht dem Anspruch nach Nachverdichtung und soll größere Flächenangebote mit autofreien Aufenthaltsbereichen schaffen.

Flächen für Gemeinbedarf:

Die Ausweisung der Flächen für Gemeinbedarf im südlichen Plangebiet greift den bestehenden Bebauungsplan Nr. 39/3 mit der Gebietsfestsetzung „Gemeinbedarfsfläche“ auf und

aktualisiert die Festsetzungen zeitgemäß in der städtebaulichen Zielrichtung. So werden z.B. die zwischenzeitlich realisierte Sporthalle mit ihrem neuen Standort, der westlich geplante Kindergarten sowie der zusätzliche Baubereich im Einmündungsbereich Kapellen-/Zeppelinstraße als überbaubare Grundstücksbereiche aufgenommen. Grünflächen werden neu ausgebildet und in ihrer Nutzung differenzierter bestimmt. Insgesamt werden die überbaubaren Flächen und die Grünflächenanteile konkreter gefasst und in ihrer grünordnerischen Qualität durch den Freiraumgestaltungsplan festgelegt sowie Erweiterungsoptionen für soziale, kulturelle und sportliche Nutzungen im Plangebiet ermöglicht.

Maß der baulichen Nutzung:

Die wesentlichen Parameter für die Bestimmung der Gebäudekubatur werden mit der überbaubaren Grundstücksfläche, Zahl der Vollgeschosse und der zulässigen Gebäudehöhe festgesetzt. Das festgesetzte Maß der Bebauung orientiert sich am städtebaulichen Entwurf aus dem vorgeschalteten Workshopverfahren. Mit der Grundflächenzahl wird das Maß an Versiegelung gesteuert, um möglichst großflächige Retentionsbereiche vorhalten zu können. Im weiteren Plangebiet, insbesondere südlich der Kapellenstraße, orientiert sich das zukünftige bauliche Maß an der Bestandsbebauung. In Bereichen, die nicht unmittelbar an den Bestand anbinden, können im Sinne einer verbesserten Nachverdichtung maßvolle Höhenzunahmen ermöglicht werden - im Bereich der Einmündung der Kapellenstraße in die Zeppelinstraße markieren sie beispielsweise eine städtebaulich wichtige Ortseingangs- bzw. Ausgangssituation.

Grundflächenzahl:

Die Grundflächenzahl zielt auf die Begrenzung der Bodenversiegelung sowie auf die Qualität der privaten Grünflächen ab und verhindert eine Übernutzung der Grundstücksflächen. Darüber hinaus soll im Zusammenwirken mit der Gebäudehöhe eine verträgliche Dichte entwickelt werden.

Flächen zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser:

Im Sinne einer optimierten Resilienz gegen Hochwasser wird das Regenwasser zu großen Teilen im Plangebiet zurückgehalten und nicht über Kanäle abgeführt. Die Schaffung von vielen kleinen Speicherräumen im Straßenraum und auf Privatflächen führt zur verzögerten und gedrosselten Ableitung eines Teils des Niederschlags. Zusätzliche Rückstaukapazitäten werden auf dem Spielfeld zwischen Sporthalle und Grundschule angelegt. Durch Tieferlegung des Spielfeldes und Rigolen unter dem Spielfeld kann das Spielfeld bei Starkregenereignissen temporär überflutet werden und reduziert somit erheblich die Gefahr von Hochwasserschäden.

Örtliche Bauvorschriften:

Zur Sicherung eines einheitlichen städtebaulichen Siedlungsensembles, auch mit Bezug zur baulichen Fortführung der Ortsmitte Fischbach, werden als grundsätzliches baugestalterisches Merkmal in den örtliche Bauvorschriften Flachdächer aufgenommen - Satteldächer werden nur für bestehende Gebäude festgesetzt. Die Gründachfestsetzung dient dem verzögerten Wasserabfluss von Regenwasser und zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse.

Die Festsetzung der Fassadenbegrünung dient den gesteigerten Anforderungen an das klimagerechte Bauen.

Die Festsetzungen zur Gestaltung unbebauter Grundstücksflächen zielen im Wesentlichen auf eine größtmögliche Wasserdurchlässigkeit bei Bodenversiegelungen und die Beibehaltung eines natürlichen Geländeverlaufs. Insbesondere die Festsetzungen zu den Tiefgaragen sollen eine möglichst natürliche Einfügung ins Gelände gewährleisten.

5.5 Erschließung

5.5.1 Äußere verkehrliche Erschließung

Fischbach wird in Ost-West-Richtung durch die Zeppelinstraße (ehemalige B 31) erschlossen. Das Plangebiet grenzt in seinem südöstlichen Bereich über die Kapellenstraße fast unmittelbar an diese an und hat somit eine gute überörtliche Anbindung. Mit der Kapellen-, Kober- und Eisenbahnstraße ist das Plangebiet gut in das innerörtliche Verkehrsnetz eingebunden, so dass auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen über die drei Erschließungstrassen innerörtlich verteilt werden kann. Die Kapellen-, Kober- und Eisenbahnstraße sind als Anliegerstraßen ausreichend dimensioniert und können daher in der Straßenführung unverändert beibehalten werden.

5.5.2 Innere verkehrliche Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt im südwestlichen Plangebiet über die bestehende Kapellen- und Koberstraße. Die bestehende Eisenbahnstraße wird in ihrem Verlauf aus nordwestlicher Richtung ins Plangebiet hineingeführt und soll eine Haupterschließungsfunktion übernehmen.

Der Ausbau der Eisenbahnstraße kann dabei ggf. in Teilabschnitten als verkehrsberuhigter Bereich mit Aufenthaltsqualitäten erfolgen.

5.5.3 ÖPNV-Anbindung

Nordwestlich angrenzend zum Plangebiet befindet sich der Bahnhof „Fischbach“. Südwestlich verläuft die Buslinie Nr. 7395 Überlingen-Friedrichshafen („Seelinie“) über die Zeppelinstraße. Die Haltestelle „Fischbach, Neue Kirche“ befindet sich in unmittelbarer Entfernung zum Plangebiet. Mit einer viertelstündigen Taktfrequenz der Busse und einer stündlichen Bedienung durch die Bahn ist der zu überplanende Bereich gut in Richtung Friedrichshafen und Überlingen angebunden.

5.5.4 Fuß- und Radwegeerschließung

Aufgrund der zentralen Ortslage des Plangebiets ist die Rad- und Fußweganbindung über die Kapellen-, Kober- und Eisenbahnstraße sehr gut. In der Planung wird die fußläufige Querverbindungen zwischen Eisenbahn- und Kapellenstraße sowie vom Plangebiet zum Bodenseeufer insgesamt verbessert und kürzere Wegebeziehung zu ufernahen Freizeiteinrichtungen angeboten. Zukünftig wichtig ist die Herstellung der direkten Verbindung unter der Bahnlinie hindurch in Richtung der nördlichen Teile von Fischbach.

Die Anbindung an das bestehende überörtliche Radwegenetz (Bodenseeradweg) entlang der Zeppelinstraße ist ebenfalls über die Kapellen- und Koberstraße in kurzer Distanz gegeben.

5.5.5 Infrastruktur

Zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs befinden sich einzelne Lebensmittelgeschäfte in der nordwestlich zum Plangebiet gelegenen Spaltensteiner Straße. Zusammen mit den Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten entlang der Meersburger- und Zeppelinstraße ist eine Infrastruktur für den täglichen Bedarf im nahen Umfeld vorzufinden. Mit Realisierung des Bebauungsplans „Ortsmitte Fischbach“ befindet sich bereits ein Nahversorgermarkt und weitere Einzelhändler und Dienstleister in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet. Im Plangebiet befinden sich schulische Einrichtungen und Freizeitanlagen für Jugendliche. Im benachbarten Teilort Manzell bietet außerdem ein großflächiger Einkaufsmarkt ein umfangreiches Warenangebot des kurz- und mittelfristigen Bedarfs an.

Insgesamt betrachtet ist der zu überplanende Bereich gut in die infrastrukturelle Situation in Fischbach eingefügt.

5.5.6 Technische Erschließung

Die Versorgung des Baugebiets mit Wasser, Gas und Strom ist durch eine Ergänzung des vorhandenen Leitungsnetzes grundsätzlich gegeben. Die Leistungsfähigkeit der Entwässerung wird entsprechend ausgebaut. Derzeit wird das Regen- und Schmutzwasser im Plangebiet über eine Mischentwässerung abgeführt. Die zukünftige Abwasserentsorgung wird im Trennsystem vorgesehen. In der nordwestlichen Kapellenstraße ist im westlichen Anschlussbereich des Plangebiets bereits eine Trennentwässerung eingebracht. In der Eisenbahnstraße ist im westlichen Plangebiet ebenfalls ein Regenwasserkanal verlegt. Für den Planbereich zwischen Bahnlinie und Kapellenstraße wird im weiteren Ausbau das Regenwasser an die bestehenden Anschlusspunkte in der Jahn –und Eisenbahnstraße angebunden. Die bestehenden Mischwasserkanäle werden dann nur noch als Schmutzwasserkanal verwendet. Das Regenwasser zwischen Kapellen- und Zeppelinstraße wird an den bestehenden Regenwasserkanal entlang der Zeppelinstraße entwässert. Um die Regenwasserspitzen bei Starkregeneignissen abzumildern, wird im Plangebiet das Prinzip der „Schwammstadt“ angewendet, indem Grünbereiche kurzzeitig überflutet werden können und über technische Maßnahmen (z.B. Rigolen) Niederschlagswasser gepuffert abgeleitet werden kann.

6. Umweltbericht als Kurzzusammenfassung, Grünordnung

6.1 Zusammenfassung Umweltbericht

Auf den Umweltbericht vom 27.05.2022 als gesonderten Teil der Begründung wird verwiesen, in welchem die voraussichtlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Umwelt erläutert sind. Im Umweltbericht wurde die Erheblichkeit der Umweltauswirkungen prognostisch ermittelt sowie der Untersuchungsumfang in Bezug auf die umweltrelevanten Schutzgüter festgelegt. Eine Erheblichkeit der umweltrelevanten Schutzgüter wurde nicht erkannt.

6.2 Grünordnungsplan

Für den Bereich Eisenbahnstraße wurde ein detaillierter Freiflächengestaltungsplan erarbeitet mit den Zielen einer hohen Aufenthaltsqualität, der Klimaanpassung sowie der Förderung der biologischen Vielfalt. Der Freiflächengestaltungsplan wurde in Form eines Grünordnungsplans

in den Bebauungsplan zum 1. Bauabschnitt integriert. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden daher auf Basis des Konzepts zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Hitze und Starkregen) verschiedene Festsetzungen getroffen.

Entsprechend der geplanten zukünftigen Nutzungen und um den prägenden, grünen Charakter der Flächen zu erhalten wurden im Geltungsbereich zahlreiche öffentliche Grünflächen mit verschiedenen Zweckbestimmungen (Sport, Schulplatz, Parkfläche, Spielplatz etc.) festgesetzt. Um den Versiegelungsgrad durch zulässige Elemente und Wege zu begrenzen, wurden Maximalwerte für die Gesamtversiegelung entsprechend der Zweckbestimmung festgelegt. Da im Bereich der jetzigen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Schulplatz zukünftig eine Kindertagesstätte vorgesehen ist, ist entgegen der öffentlichen Nutzung ein erforderlicher, abgetrennter Außenbereich von maximal 1.500 m² zulässig. Das Gelände kann so entsprechend der Sicherheitsanforderungen eingezäunt und nicht öffentlich zugänglich gemacht werden.

Zur Retention des anfallenden Niederschlagswassers sowie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels wurden in den öffentlichen Grünflächen Bereiche zum Rückhalt und zur Versickerung von Niederschlagswasser als „Retention“ festgesetzt. Um Maßnahmen zur Umsetzung zu ermöglichen wurden entsprechend Abgrabungen und bauliche Anlagen zur Retention in den jeweiligen Grünflächen zulässig gemacht. Zur Rückhaltung des Regenwassers und Entlastung des Kanalsystems bei zunehmenden Starkregenereignissen vor Ort wurde dazu zusätzlich festgesetzt, dass auf dem Grundstück anfallendes Niederschlagswasser auf dem jeweiligen Grundstück zurückzuhalten, zu nutzen und nach Möglichkeit zu versickern ist. Um die Regenwassermenge zu definieren wurde ein entsprechendes Speichervolumen von 3 m³ pro 100 m² versiegelter Fläche festgelegt. Durch die Maßnahmen zur Retention soll auch die bestehende und gefährdende Starkregensituation an der Grundschule entschärft werden.

Um ein durchgrüntes Siedlungsbild zu fördern, zum Rückhalt von Regenwasser, zur Reduzierung der Auswirkungen von Hitze, zur Minimierung der Eingriffe in den Boden sowie zur Förderung der biologischen Vielfalt wird für Flachdächer und flach geneigte Dächer ab 10 m² Größe eine Dachbegrünung mit einer Substratmächtigkeit von mind. 15 cm festgesetzt. Die Höhe der Substratschicht gewährleistet ein Mindestmaß an Retentionsfunktion und damit auch eine Kühlleistung der Dachbegrünung. Zur Förderung der Biotopfunktionen und biologischen Vielfalt im Siedlungsbereich sind Biodiversitätsdächer vorzusehen. Zur Einbindung des Gebäudes in die grüne Umgebung sowie zur Anpassung an Hitzeereignisse wird für Teile der Fassaden sowie der Nebengebäude eine Fassadenbegrünung festgesetzt.

Um ein durchgrüntes Siedlungsbild zu gewährleisten sowie zur Rückhaltung und Verdunstung von Regenwasser sind Tiefgaragen und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche mit einem 70 cm starken fachgerechten Bodenaufbau zu versehen und zu begrünen. Ab 70 cm durchwurzelbarer Substratschicht sind Gehölz- und Baumpflanzungen möglich.

Um die biologische Vielfalt im Gebiet zu bewahren sind Grünflächen im öffentlichen Raum mit artenreichen Wiesenmischungen einzusäen und, wenn funktional möglich, extensiv zu pflegen. Um eine Beeinträchtigung zu vermeiden ist die Außenbeleuchtung insektenfreundlich zu gestalten und es sind Maßnahmen zum Vogelschutz an Glasflächen festgesetzt. Vogelschlag ist eine der Haupttodesursachen für Vogelpopulationen. Um eine erhebliche Beeinträchtigung durch Vogelschlag zu vermeiden wird festgesetzt, dass Gebäudedurchsichten und transparente

Ecken, zusammenhängende Vegetation spiegelnde Flächen über 1,5 m² sowie stark spiegelnde Glasflächen ab 15 % Außenspiegelungsgrad zu vermeiden sind. Dabei handelt es sich nach den aktuellen Kenntnissen um die größten Gefahrenquellen. Ist die Vermeidung der genannten Elemente nicht möglich, sind die Glasflächen durch nach dem aktuellen Stand geeignete Maßnahmen sichtbar zu machen (z.B. durch Sprosseneinteilungen, Einteilungen mit gefrästen oder geklebten Streifen, Streifenmustern etc.).

Um den Biotopverbund zu gewährleisten, ist das Plangebiet für Kleintiere durchlässig zu halten. Hierfür sind Zäune mit einem Abstand von mind. 15 cm zum Boden zu gestalten. Sollte dies aus Sicherheitsgründen für den Betrieb der Kindertagesstätte nicht möglich sein, können alternativ Elemente zum Durchlass, wie z.B. Röhren oder Spalten in den Zaun integriert werden.

Um die Versiegelung des Bodens zu minimieren, den Wasserrückhalt zu erhöhen sowie die Verdunstung zu fördern wird festgelegt, dass für Stellplätze, Zufahrten und andere untergeordnete Wege ausschließliche wasserdurchlässige Beläge zulässig sind. Für Stellplätze sind aus diesem Grunde sowie aus Gründen der Einbindung in die Umgebung nur begrünte Beläge mit einem Grünanteil von mind. 30 % zulässig. Die Barrierefreiheit ist so weiterhin möglich. Um Feuerwehrzufahrten nicht als breite Zufahrten in Erscheinung treten zu lassen und in die Außenanlagen optisch zu integrieren, sind hier nur vollständig begrünte Beläge zulässig.

Zusätzlich wurden für den Geltungsbereich zur Sicherung der ausreichenden Durchgrünung, Beschattung und Anpassung an die zunehmende Hitze zahlreiche Baumpflanzungen in öffentlichen Grünflächen und privaten Baugrundstücken mit einer hohen Pflanzqualität bei Pflanzung (StU 18-20 cm) festgesetzt. Die festgesetzten Pflanzlisten für unterschiedliche öffentliche und private Räume sowie die Pflanzqualität sichern ein ortsbildprägendes, durchgrüntes Siedlungsbild, eine an den Klimawandel angepasste Bepflanzung sowie eine Förderung der biologischen Vielfalt. Die Festsetzungen zu den Einfriedungen unterstützen ein offenes, durchgrüntes Ortsbild. Festsetzungen zu Pflanzlisten gewährleisten die Funktionalität und gestalterische Einheitlichkeit im Quartier. Vorgaben zur Stellplatzbegrünung mit Bäumen sichern zusätzlich eine optische Gliederung von Stellplätzen. Vorgaben zur Herstellung der Baumscheiben sichern die Funktionalität und Dauerhaftigkeit der Baumpflanzungen.

Um wertgebende Bestandsbäume zu erhalten, wurden diese zur dauerhaften Sicherung mit einer Erhaltungsbindung versehen. Die Vorgaben zur Pflanzqualität und Arten sichern eine ausreichende Größe bei Nachpflanzung.

6.3 Fachgutachterliche Untersuchungen

Das Plangebiet wird im nordöstlichen Teil des Geltungsbereichs durch die Bodenseegürtelbahn und im südöstlichen Teil durch die Haupteinfahrtsstraße Zeppelinstraße (ehemals B 31) begrenzt. Hinzu kommt, dass der Bebauungsplan einen bereits entwickelten Bereich überplant, an den störende Gewerbebetriebe angrenzen und im Plangebiet eine Sport- und Mehrzweckhalle, sowie Freizeitanlagen (Skateranlage) baurechtlich gesichert werden, die wiederum Immissionen aus dem Plangebiet in die angrenzenden Siedlungsbereiche erzeugen.

Die vielfältigen Gemengelagen wurden in einem schalltechnischen Gutachten und Geruchsgutachten bewertet und Schutzmaßnahmen formuliert.

Durch die jahrzehntelange gewerbliche Nutzung des Plangebiets ergaben sich Anhaltspunkte, dass im Boden Altlasten nicht ausgeschlossen werden konnten. Aufgrund eines Altlastengutachtens und einer ergänzenden Bodenuntersuchung wurden die Bodenbelastungen bestätigt und Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen beschrieben.

Das Plangebiet ist zwar durch bauliche Anlagen und Gebäude überformt, jedoch bestehen in Teilbereichen auch artenschutzrelevante Habitatstrukturen. Diese wurden in einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung erkundet. Im Ergebnis ergeben sich mit Beschreibung von Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände die dem Bebauungsplan entgegenstehen. Insgesamt werden in den fachgutachterlichen Untersuchungen Sicherungs-, Sanierungs-, Schutz- und Vorsorgemaßnahmen beschrieben, die im Fazit die Umsetzung des Bebauungsplans ermöglichen.

7. Bodenordnung

Die Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich nur teilweise im Besitz der Stadt Friedrichshafen. Bodenordnerische Maßnahmen sind nicht erforderlich, da die bestehenden städtischen und privaten Grundstücksflächen für eine zukünftige Entwicklung keine neuen Grundstückszuschnitte oder Änderung der Grundstückszuweisungen erfordern und über die bestehende Erschließung ausreichend angebunden sind.

8. Kosten

Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen zu anfallenden Kosten gemacht werden. Diese werden bis zum Satzungsbeschluss ermittelt und benannt.

Aufgestellt: 18.05.2022
Amt für Stadtplanung und Umwelt, Friedrichshafen
SU-FN / Se / Hä