

5. Änderung des Flächen- nutzungsplanes

Im Bereich des
Bebauungsplanes Nr. 65
„Lehrgut Priel“, 1. Änderung
„Gewerbegebiet Priel“

BEGRÜNDUNG

Fassung vom 19.Juni 2024

Erneuter Entwurf für die Beteiligung der Öffent-
lichkeit und der Behörden nach § 3 Abs. 2 und § 4
Abs. 2 BauGB

Stadtbauamt | Stadt Lindau (B)

Stadt Lindau
(Bodensee)





INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	4
2	Übergeordnete Planungen	6
3	Anlass und Ziele der Änderung des Flächennutzungsplanes	11
4	Städtebauliche Entwicklungsziele	11
5	Änderung des Flächennutzungsplanes	14
6	Weitere Planungsbelange	15
7	Flächenbilanz.....	15



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich des Gewerbegebietes Priel.....	4
Abbildung 2	Luftbild (Stand 2020).....	5
Abbildung 3	Ausschnitt aus dem LEP Bayern, Anhang 2, Strukturkarte mit Oberzentrum LI-B	6
Abbildung 4	Ausschnitt aus dem Regionalplan der Region Allgäu (16), Karte Raumstruktur .	7
Abbildung 5	Ausschnitt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030	8
Abbildung 6	Ausschnitt aus dem gesamstädtischen Freiraumkonzept, Lindau. Seite 42.	9
Abbildung 7	Ausschnitt aus dem Nahmobilitätskonzept, Lindau	10
Abbildung 9	5. Änderung des Flächennutzungsplans "Gewerbegebiet Priel"	14
Abbildung 8	Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan	14



1 Allgemeines

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes befindet sich im westlichen Stadtgebiet im Stadtteil Hoyren. Der zu ändernde Bereich weist insgesamt eine Größe von ca. 5,78 ha auf. Bei dem Gelände handelt es sich um das ehemalige „Lehrgut Priel“.

Nördlich schließt die Friedrichshafener Straße an. Desweiteren ist das Plangebiet im Norden durch die Bahnlinie „Buchloe –Lindau“ sowie im Süden durch die Bahnlinie „Friedrichshafen – Lindau“ begrenzt.

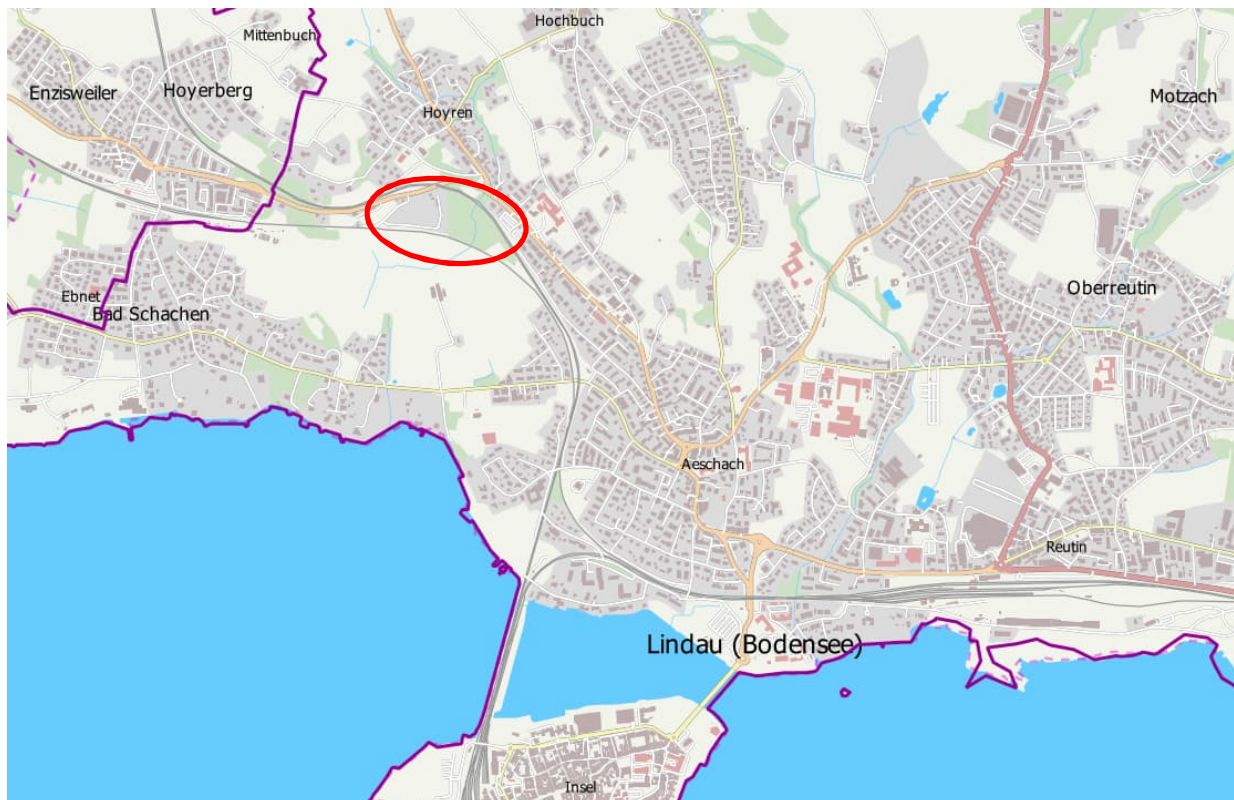


Abbildung 1 Lage der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich des Gewerbegebietes Priel

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich folgende Grundstücke mit den Fl.-Nr.: 482 (teilweise), 482/2, 559/3 (teilweise), 638, 638/2, 639, 639/2, 639/3, 688, 688/12, 688/13, 688/17, 688/18, 688/21, 695/7, 695/8 (teilweise), 734, 736 (teilweise), 748/2, 749 (teilweise), 749/2, 749/4 (teilweise), 1148/20 (teilweise), 1148/21 (teilweise), 1411/2 (teilweise) und 1411/6 (teilweise), Gemarkung Hoyren.

1.2 Vorhandene Nutzungen

Im westlichen Teil des Änderungsbereichs befinden sich aktuell brachliegende, landwirtschaftliche Nutzflächen einer ehemaligen Gärtnerei. Nur wenige Flächen werden noch privat bewirtschaftet. Das Wohnhaus und ein Gewächshaus werden aktuell weiterhin als solche genutzt. Die übrigen Gebäude wurden in den letzten Jahren rückgebaut.



Die Erschließungsstraße im Westen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 65 „Lehrgut Priel“ wurde 2021 bereits hergestellt.

Der östliche Teil des Planungsgebietes ist durch ein Feldgehölz geprägt, welches durch den Giebelbach gegliedert wird. Südöstlich hiervon befindet sich eine als Acker genutzte landwirtschaftliche Fläche.

Die Bahnlinie Buchloe – Lindau trennt den Änderungsbereich. Nördlich der Bahnlinie befinden sich Grünflächen, die temporär als Baustelleneinrichtungsflächen der Bahn genutzt wurden, mit einem Gehölzstreifen entlang der Friedrichshafener Straße.

Innerhalb des Änderungsbereichs ist Richtung Süden ein leichtes topografisches Gefälle zu verzeichnen.



Abbildung 2 Luftbild (Stand 2020)

1.3 Umgebung

Südlich der ans Plangebiet angrenzenden Bahnlinie „Friedrichshafen – Lindau“ schließt eine landwirtschaftliche als Grünland genutzte Fläche an, das sogenannte „Wiesental“ oder „Giebelbachwiesen“. Dieses ist, mit einem Wegesystem für Fuß- und Radfahrer, für die Naherholung von hoher Bedeutung.

Im Westen schließen ebenfalls landwirtschaftlich als Grünland genutzte Flächen an. Hier befinden sich entlang der Friedrichshafener Straße ein weiteres Wohnhaus und der denkmalgeschützte ehemalige „Torggel“.

Südöstlich des Plangebietes schließen Kleingärten und Grünflächen an.



Im Nordöstlichen Teilbereich grenzen der Parkplatz des Krankenhauses Lindau sowie eine gemischt genutzte Bebauungsstruktur an.

Im nordwestlichen Teilbereich steigt das Gelände Richtung Norden (Hoyerberg / Bismarck-Denkmal) topografisch stark an.

2 Übergeordnete Planungen

2.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom **1. Juni 2023** legt Lindau (/Bregenz), hinsichtlich seiner Einstufung im System der zentralen Orte Bayerns, als Oberzentrum im Allgemeinen ländlichen Raum fest.

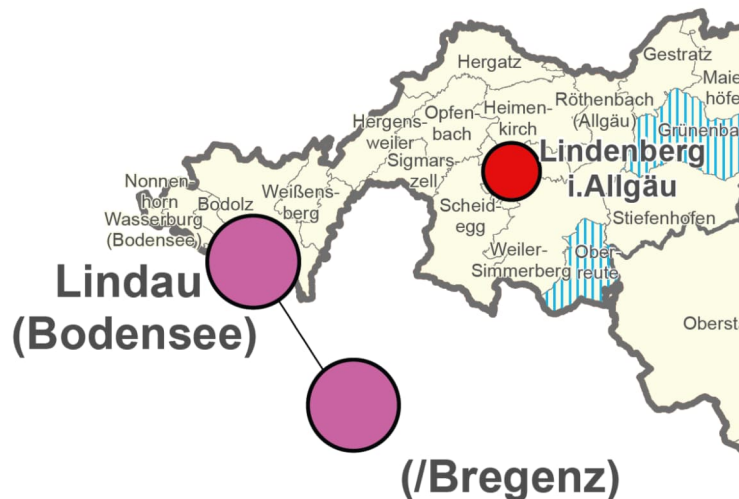


Abbildung 3 Ausschnitt aus dem LEP Bayern, Anhang 2, Strukturkarte mit Oberzentrum LI-B

Das Landesentwicklungsprogramm formuliert folgende für die Änderung relevanten Ziele und Grundsätze für die städtebauliche Nachhaltigkeit:

“2.1.3 Versorgungsauftrag der Zentralen Orte

(Z) Die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen ist durch die Zentralen Orte zu gewährleisten. Höherrangige Zentrale Orte haben auch die Versorgungsfunktion der darunter liegenden zentralörtlichen Stufen wahrzunehmen.

5.1 Wirtschaftsstruktur

(G) Die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sollen erhalten und verbessert werden.”¹

¹ Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.09.2013, geändert am **01.06.2023**. Bayerische Staatsregierung München.



Die Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht diesen Zielen und Grundsätzen.

2.2 Regionalplan Allgäu

Im Regionalplan für die Region Allgäu (16) von Januar 2007 (teilweise Änderungen im Februar 2008 und 2018) ist die Stadt Lindau grafisch noch als Mittelzentrum festgehalten (veraltet wegen des jüngeren LEP). Die Achsen Lindau –Weißensberg –Wangen und Lindau –Weißensberg –Lindenberg sowie entlang des Sees in Richtung Bregenz und Friedrichshafen sind als Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung ausgewiesen.

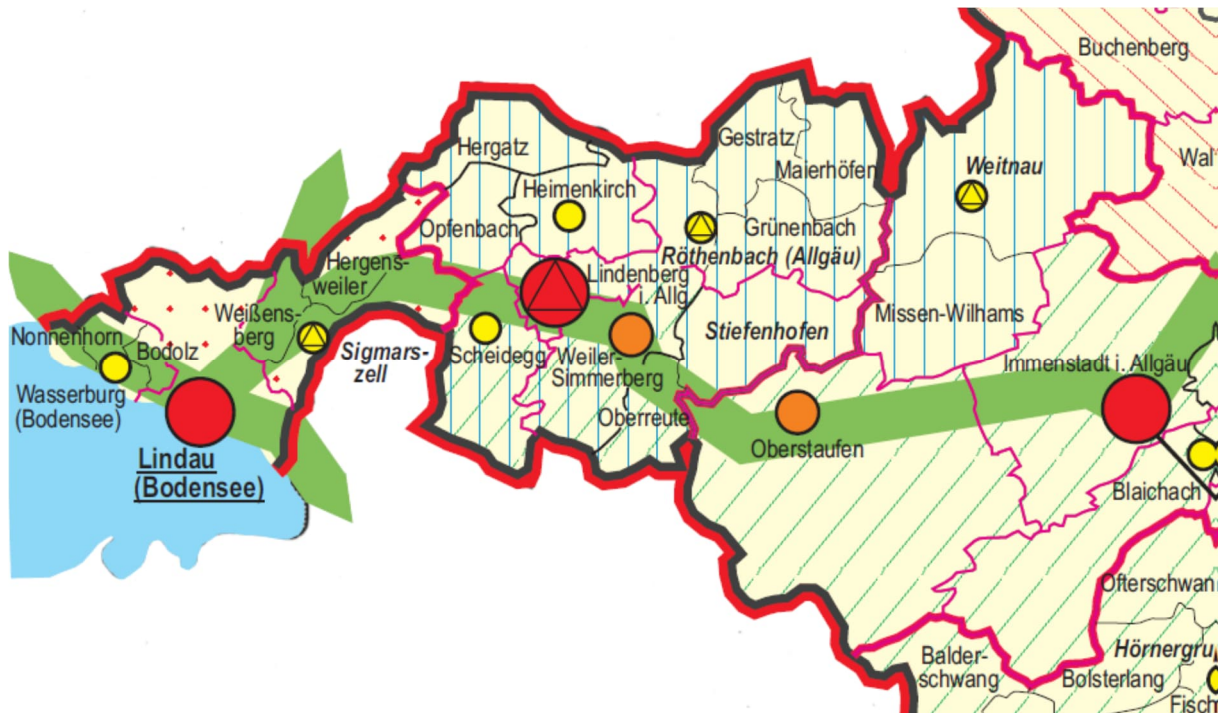


Abbildung 4 Ausschnitt aus dem Regionalplan der Region Allgäu (16), Karte Raumstruktur

Gemäß dem überfachlichen Ziel A I 1 wird angestrebt, die Region vorrangig als Lebens- und Wirtschaftsstandort für die dort lebende Bevölkerung zu erhalten und sie nachhaltig in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und versorgungsmäßigen Eigenständigkeit zu stärken.

Als fachliche Ziele für den Bereich B II Wirtschaft definiert der Regionalplan unter anderem folgende Ziele und Grundsätze:

- „1.1 (G) In der gesamten Region ist –zur Verbesserung der Grundlagen für die wirtschaftliche Entwicklung –eine Stärkung der Unternehmen in Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungsgewerbe anzustreben.
- (G) Ein ausreichendes Angebot an Arbeitsplätzen für Arbeitnehmer aller Qualifizierungsstufen und deren Erhalt sowie die Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region von besonderer Bedeutung.
- 1.2 (Z) Auf die Stärkung der mittelständischen Betriebsstruktur als wesentliche Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung soll hingewirkt werden.



- (G) Dabei kommt der Bereitstellung geeigneter Gewerbestandorte besondere Bedeutung zu.“²

Die Änderung des Flächennutzungsplanes entspricht diesen Zielen und Grundsätzen.

2.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK)³ der Stadt Lindau dient als strategisches, informelles Planungsinstrument, das Ansatzpunkte für die konzeptionelle Entwicklung als auch für die korrekte Projektumsetzung bietet.

Im Bereich des Änderungsgebietes des Bebauungsplanes ist konkret kein Projekt bzw. keine Maßnahme verortet. Jedoch befindet sich direkt an den Geltungsbereich westlich angrenzend das Projekt „34 - Anbindung Hoyerberg“. Bei der Projektpriorisierung wird die Anbindung an den Hoyerberg bei kurzfristig (3 - 7 Jahre) eingeordnet.



Abbildung 5 Ausschnitt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2030

Das Projekt 34 - Anbindung Hoyerberg wird wie folgt beschrieben:

Mit einem Steg über die Bahnlinie und die Friedrichshafener Straße für Radfahrer und Fußgänger könnte eine attraktive Wegeverbindung vom Hoyerberg über die Giebelwiesen zum Bodenseeufer geschaffen werden. Der Steg könnte in Kombination mit einer Aufwertung des Torggels

² Regionaler Planungsverband Allgäu. Regionalplan der Region Allgäu (16). Kaufbeuren 2007. Seite 16.

³ Lindau 2030, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), November 2015, Umbau Stadt GbR



an der Friedrichshafener Straße, z. B. mit Gastronomie und Museum, und der Anlage eines Städtischen Weinbergs erfolgen.⁴

Zwar wird durch die Bebauungsplanänderung nicht genau die beschriebene Maßnahme umgesetzt, jedoch kann dem Ziel einer verbesserten Verbindung zwischen den Giebelwiesen und dem Hoyerberg / Bismarckdenkmal nachgekommen werden. Hierzu wird durch eine Unterführung der Bahnstrecke Buchloe –Lindau eine verkürzte Verbindung sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer geschaffen werden.

Der Flächennutzungsplan nimmt die im Bebauungsplan festgesetzte Wegeführung für Fuß- und Radfahrer, nördlich der Bahnleiße, auf.

2.4 Städtisches Freiraumkonzept 2030

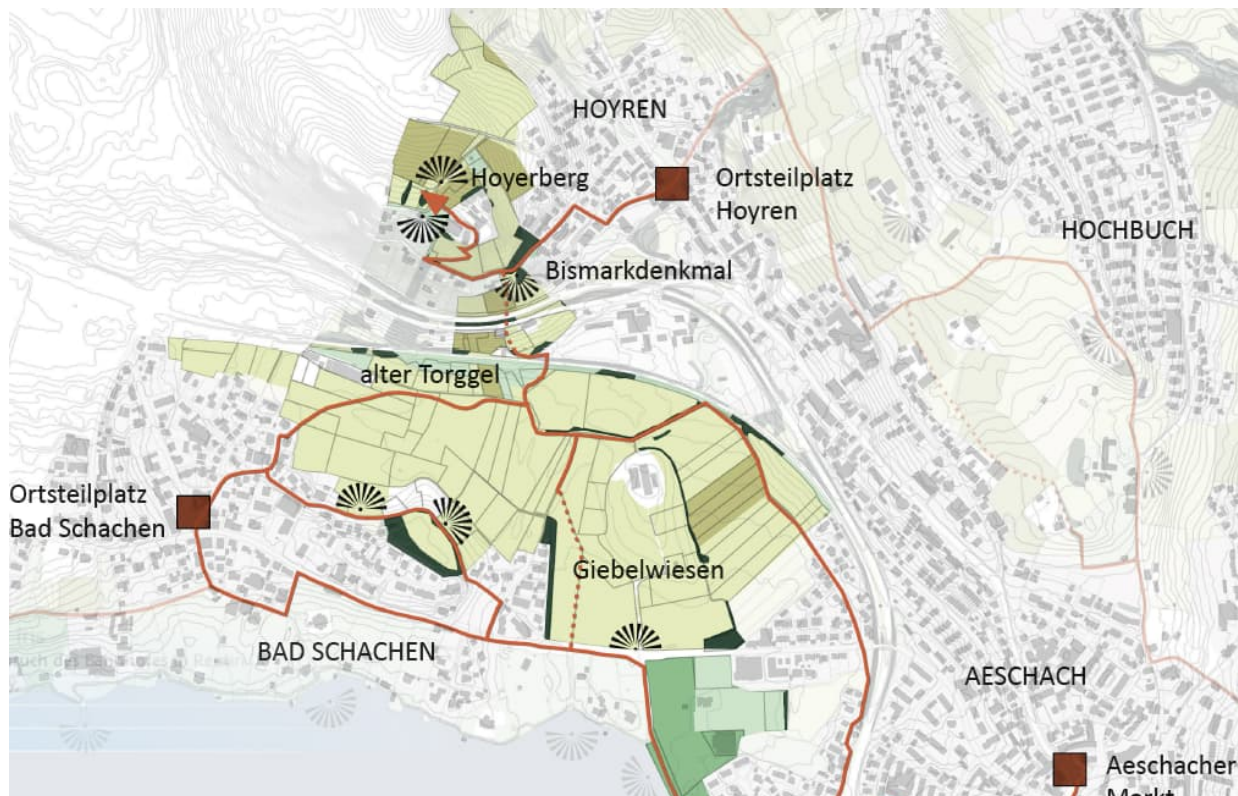


Abbildung 6 Ausschnitt aus dem gesamtstädtischen Freiraumkonzept, Lindau. Seite 42.

Das städtische Freiraumkonzept⁵ ist Teil des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK). Der Änderungsbereich schließt an den Landschaftsfinger ‚Berg und Tal‘ an, welcher sich vom Hoyerberg über die Giebelbachwiesen zum Lotzbeckpark sowie den Bahndamm erstreckt.

⁴ Lindau 2030, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), November 2015, Umbau Stadt GbR. Seite 130.

⁵ Lindau 2030, Gesamtstädtisches Freiraumkonzept), April 2016, Umbau Stadt GbR



Die Änderungsplanung fügt sich gut an die geplante Freiraumgestaltung des Landschaftsfingers an und führt den Zielgedanken fort. Es gelingt durch die zusätzliche Querverbindung eine Verknüpfung zwischen den Giebelwiesen und dem Ortsteilzentrum Hoyren zu schaffen.

Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes, parallel zum Bebauungsplan, werden die Ziele des Freiraumkonzepts unterstützt. Die Entwicklungsachse des Landschaftsfingers kann durch eine gut gestaltete öffentliche Verbindung gestärkt werden und diesen besser erlebbar machen. Die Konkretisierung der Ziele erfolgt im Bebauungsplan.

2.5 Nahmobilitätskonzept

Das Nahmobilitätskonzept⁶ für den Fuß- und Radverkehr in Lindau wurde aus dem ISEK und dem „Klimafreundlichen Lindauer Mobilitätskonzept (KLiMo)“ entwickelt. Für den Bereich nördlich des Gewerbegebietes Priel bzw. der Kreuzung Schönauer Straße / Friedrichshafener Straße sieht das Konzept die Maßnahme 22 vor. Mittels einer Brücke soll die unattraktive Kreuzungssituation gelöst werden und somit für Fuß- und Radfahrer mehr Sicherheit bieten. Der Rad- und Fußweg wird nördlich der Bahnlinie Buchloe –Lindau in Richtung Holbeinstraße geführt. Die Maßnahme wird mit einer hohen Priorität und einem langfristigen Umsetzungszeitraum definiert.



Abbildung 7 Ausschnitt aus dem Nahmobilitätskonzept, Lindau

⁶ Nahmobilitätskonzept, Lindau, Dezember 2019, Besch und Partner KG und image 3 Kommunikationsdienstleistungs GmbH



Durch die Änderung der Bauleitplanung kann die visionäre Maßnahme des Nahmobilitätskonzepts zu dem Rad- bzw. Fußweg nördlich der Bahnlinie Buchloe – Lindau planungsrechtlich vorbereitet und gesichert werden.

3 Anlass und Ziele der Änderung des Flächennutzungsplanes

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Mit der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich des „Gewerbegebietes Priel“ soll diesem Entwicklungsgebot für den parallel aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 65 „Lehrgut Priel“ 1. Änderung „Gewerbegebiet Priel“ entsprochen werden.

Die Änderung des Bebauungsplanes verfolgt das Ziel, die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 65 „Lehrgut Priel“ an die aktuelle Anforderungen an ein Gewerbegebiet anzupassen. Die Erschließungssituation, Lage und Art der Baugrenzen und Grundstückszuschnitte waren aus städtebaulicher Sicht unzureichend und sollten mit dem Vorentwurf zur 1. Änderung grundlegend überarbeitet werden.

Anlass für die Bebauungsplanänderung waren vor allem vermehrte Anfragen von Gewerbebetrieben –darunter viele ortsansässige Unternehmen –zu möglichen Gewerbegrundstücken für Umsiedlungen oder zu Erweiterungszwecken, die der Verwaltung vorliegen. Die gewerblichen Bauflächen sollen Unternehmen im handwerklichen Bereich und kleineren mittelständischen Unternehmen vorbehalten sein.

Des Weiteren kann durch die Änderung ein großer Bereich von Bebauung frei gehalten werden, welcher künftig als private Grünfläche festgesetzt wird und auch dem ökologischen Ausgleich dient. Im östlichen Teil um den Giebelbach hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte aufgrund der Nutzungsaufgabe ein Gehölzbestand entwickelt. Dieser Teil ist erhaltenswert und soll im Gegensatz zum bestehenden Bebauungsplan zukünftig grün bleiben.

Neben der Erschließung für den motorisierenden Verkehr wird durch die Änderung des Bebauungsplanes auch eine Verbesserung der Erschließungssituation für den Rad- und Fußverkehr herbeigeführt. Aktuell gibt es keine Quermöglichkeit von der Schönauer Straße in die Giebelwiesen. Angestrebt wird eine Brücke über die Kreuzung Friedrichshafener Straße / Schönauer Straße und eine Unterführung an der Bahnstrecke Buchloe-Lindau. So kann eine direktere Wegeverbindung geschaffen werden. Verbessert wird zudem die Anbindung zwischen Schönau und der Insel durch einen zusätzlichen Rad- und Fußweg nördlich der Bahnstrecke Buchloe-Lindau.

4 Städtebauliche Entwicklungsziele

Mit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes werden folgende städtebauliche Ziele verfolgt:



a. Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Aufgrund der besonderen landschaftlichen und topografischen Lage muss die Stadt Lindau mit begrenzten Flächenpotenzialen agieren, was die Entwicklungsmöglichkeiten erschwert. Eine natürliche Begrenzung im Süden des Stadtgebietes besteht zum einen durch den Bodensee, zum anderen wird das Stadtgebiet im Norden durch die für Lindau charakteristischen Drumlins gefasst, welche eine starke Höhenentwicklung mit sich bringen. Es besteht die Notwendigkeit, die wenigen vorhandenen und nutzbaren Gewerbeflächen für eine dementsprechende Nutzung zu sichern.

Der Standort des Gewerbegebietes „Priel“ eignet sich aufgrund seiner geringen topografischen Prägung und aufgrund der Vorbelastung durch angrenzende Verkehrswege, sowie durch vergangene Nutzungen, für die Ansiedlung eines Gewerbegebietes.

Die bereits als Gewerbeflächen in einem Bebauungsplan ausgewiesenen, jedoch nicht genutzten Flächen, sollen aufgrund der knappen noch vorhandenen Entwicklungspotenziale reaktiviert und dadurch einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Durch die Begrenzung des Plangebietes Priel durch Bahnstrecken im Norden und Süden grenzt keine Nutzung an, welche eine immissionsschutzrechtliche Schutzbedürftigkeit auslösen würde. Dementsprechend kann durch die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes auch dem Ziel des Immissionsschutzes Rechnung getragen werden kann.

b. Vorhalten von Gewerbeflächen

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Lindau (2023), welches die Defizite und Potenziale der Gewerbeflächen in Lindau aufzeigt, ist deutlich geworden, dass in Lindau verhältnismäßig wenig Flächen für gewerbliche Entwicklungsmaßnahmen –im speziellen für produzierendes Gewerbe - zur Verfügung stehen.

Das Konzept stellt zudem fest, dass der Standort Priel aufgrund seiner eingeschränkten Erreichbarkeit zwischen den Gleisanlagen und abseits der Hauptverkehrsachsen nur über eine eingeschränkte Sichtbarkeit und auch Anfahrbarkeit verfügt. Für Kleingewerbe und Handwerk bietet der Standort jedoch gute Rahmenbedingungen, sodass die Flächenentwicklung und Vermarktung gezielt auf entsprechende Branchen ausgelegt werden sollte.

Die in der Stadt Lindau weiteren noch verfügbaren Gewerbegebiete (Planung und Bestand), wie sie im Flächennutzungsplan dargestellt sind, stehen anderen gewerblichen Strukturen zur Verfügung bzw. sind nicht für eine etwaige Nutzung zugänglich.

c. Steuerung der vorhandenen Nachverdichtungspotenziale

Im Gegensatz zu den bestehenden Gewerbegebieten –unter anderem an der Robert-Bosch-Straße –soll das künftige Gewerbegebiet „Priel“ überwiegend kleineren Handwerksbetrieben die Möglichkeit bieten, sich innerhalb des Stadtgebietes an- bzw. umzusiedeln.

Die größeren Gewerbebetriebe sollen in Autobahnnähe konzentriert werden, wo größere zusammenhängende Flächen zur Verfügung stehen.



Durch die Konzentration von ähnlichen Betriebsformen sollen Synergieeffekte geschaffen werden. Dies kann beispielsweise durch die Vernetzung und das Zusammenwirken von unterschiedlichen Betrieben oder auch durch die gemeinsame Nutzung von Infrastruktureinrichtungen erfolgen.

d. Verbesserung der Erschließungssituation

Aufgrund der Größe des Gewerbegebietes ist nicht mit einem für die Gesamtstadt belastenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die verkehrs- und vermutlich flächenintensiven Gewerbebetriebe sollen nach Möglichkeit an der Autobahn bzw. deren Zu- bzw. Abfahrt angesiedelt werden.

Neben der Erschließung für den motorisierten Verkehr wird durch die Änderung der Bauleitplanung auch eine Verbesserung der Erschließungssituation für den Rad- und Fußverkehr herbeigeführt. Aktuell ist keine direkte Quermöglichkeit von der Schönauer Straße in die Giebelwiesen möglich. Angestrebt wird eine Brücke über die Kreuzung Friedrichshafener Straße / Schönauer Straße. Zudem ist die Anbindung zwischen Schönau und der Insel durch einen zusätzlichen Rad- und Fußweg nördlich der Bahnstrecke Buchloe –Lindau geplant.

e. Sicherung und Weiterentwicklung von Grünstrukturen

Das Plangebiet liegt in Stadtrandlage im Übergang zur freien Landschaft. Das Plangebiet ist von außen (v.a. von den höheren Lagen nördlich) gut einsehbar. Es ist im Westen, im Norden und im Süden flankiert vom Landschaftsfinger „Berg- und Tal“ des gesamtstädtischen Freiraumkonzeptes. Südlich des Plangebietes liegen die Giebelwiesen mit einer hohen Bedeutung für das Landschaftsbild. Die zukünftige Nutzung muss harmonisch in das Landschaftsbild eingliedert werden.

Das Grünkonzept verfolgt dabei zwei Grundsätze: einerseits eine gute „neue“ Durchgrünung des Plangebietes selbst. Andererseits werden wertvolle, vorhandene Grünstrukturen erhalten: das Feldgehölz im Osten (Fl.-Nr. 639) wird zu einem naturnahen und standortgerechten Feldgehölz entwickelt werden. Der Giebelbach soll im Bereich des Feldgehölzes im Abschnitt zwischen den beiden Bahnlinie renaturiert werden. Die Gewässerplanung stellt eine Hochwassersicherheit für ein hundertjähriges Hochwasser (HQ100) sicher. Das Gerinne des Gewässers wird mit geschwungenem Verlauf nach Osten in das Wäldchen verlegt. Bei Hochwasserereignissen fließt das Wasser in die Waldfläche, die dadurch vernässt wird. Nicht standortgerechte Gehölze, wie Fichten, werden entfernt, standortgerechte Gehölze, wie z.B. Erlen werden gefördert. Die bisher offenen Randbereiche sollen mit Sträuchern bepflanzt werden, um so ein arten- und strukturreichen Traufbereich zu entwickeln. Die bisher gartenbaulich genutzte Fläche im Südosten des Plangebietes soll zu einer Grünfläche entwickelt werden.



5 Änderung des Flächennutzungsplanes

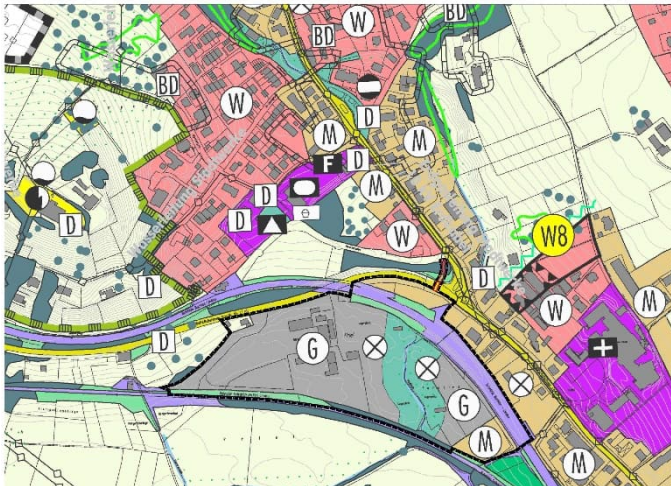


Abbildung 9 Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan

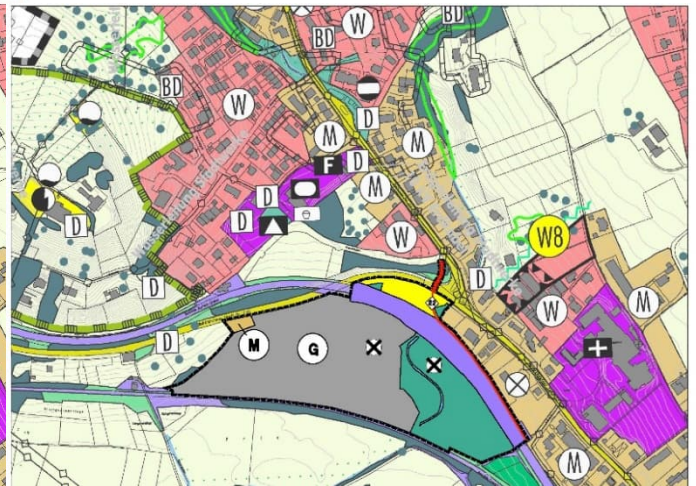


Abbildung 9 5. Änderung des Flächennutzungsplans "Gewerbegebiet Priel"

5.1 Wirksamer Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Lindau aus dem Jahr 2013 stellt für den Bereich der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes überwiegend „Gewerbliche Bauflächen“ dar. Die gewerblichen Bauflächen werden durch eine Grünfläche im Bereich des Giebelbaches getrennt. Im östlichen Teilbereich werden zusätzlich auch „Gemischte Bauflächen“ dargestellt. Im Westen ist ein kleiner Teilbereich auch als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Des Weiteren werden die Flächen der Bahnlinie „Buchloe – Lindau“ als Bahnanlagen und teilweise als Begleitgrün, sowie die Flächen nördlich davon, entlang der Friedrichshafener Straße als gemischte Bauflächen dargestellt.

Große Teile des Gebietes sind darüber hinaus als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind oder ein konkreter Verdacht hierfür besteht (Altlasten)“ gekennzeichnet. Es befand sich ehemals auf den Flächen südlich der Bahnlinie „Buchloe – Lindau“ ein Betrieb zur Errichtung von Betonteilen (Nr. 43 der Tabelle aus dem Anhang 7 des Flächennutzungsplanes).

Teilbereiche (Giebelbach und östlich davon) sind außerdem als „Suchräume für Entwicklungsflächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ gekennzeichnet.

5.2 Notwendige Änderungen des Flächennutzungsplanes

Die Änderungen des Bebauungsplanes stimmen nicht mit dem wirksamen Flächennutzungsplan überein. Mit der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes wird daher dem Entwicklungsgebot entsprochen und die Rechtsgrundlage zur Umsetzung der genannten Ziele geschaffen.



Folgende Änderungen des Flächennutzungsplanes sind erforderlich:

- Die Gewerbe- und Mischgebietsflächen östlich des Giebelbaches sind durch die Darstellung von „Grünfläche“ zu ersetzen. Durch die Änderung in Grünfläche soll eine langfristige Sicherung des Gehölzbestandes um den Giebelbach erfolgen.
- Im Bereich der Grünfläche wird das Gerinne des Giebelbaches nach Osten verlegt und in geschwungener Form ausgebildet, da das Gewässer renaturiert wird.
- Die „gewerbliche Bauflächen“ westlich des Giebelbaches sind in Richtung Giebelbach auszuweiten, um dem hohen Bedarf nach Gewerbeflächen gerecht zu werden.
- Des Weiteren soll die im Westen gelegene „Fläche für die Landwirtschaft“, im Bereich des Wohnhauses an der Friedrichshafener Straße, entsprechend der Änderung des Bebauungsplanes, in „gemischte Baufläche“ geändert werden.
- Im Bereich nördlich der Bahnlinie „Buchloe –Lindau“ sieht der Bebauungsplan Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Parken, Rad- und Gehweg, Bus) vor, um flexibel auf zukunftsorientierte Mobilitätsformen reagieren zu können. In den Randbereichen werden Grünflächen festgesetzt. Der Flächennutzungsplan wird in diesem Bereich daher von gemischter Baufläche zu „Straßenverkehrsflächen“, mit kleinen Bereichen für „Grünfläche“ geändert.
- Außerdem soll die Maßnahme 22 aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Lindau, vom Dezember 2019 mit aufgenommen werden. Die Maßnahme sieht vor, für den Fuß- und Radfahrenden mehr Sicherheit zu bieten und die unattraktive Kreuzungssituation Schönauer Straße / Friedrichshafener Straße mittels einer Brücke zu lösen. Des Weiteren soll eine Umfahrung der Friedrichshafener Straße bis zur Holbeinstraße, entlang der Bahn- gleise Richtung Zentrum - Insel und –Aeschach, die Situation verbessern. Aufgrund der hohen Bedeutung für den Alltagsradverkehr im Stadtgebiet, wird die Wegeführung als „Haupttradrouten Kategorie 1, Maßnahme 22 des Nahmobilitätsplanes Dez. 2019“ im Flächennutzungsplan übernommen.
- Im Bereich für Bahnanlagen findet eine redaktionelle Anpassung statt. Die als „Begleitgrün“ dargestellten Grünflächen entlang der Bahnlinie sind so nicht vorhanden und werden daher in die Bahnflächen integriert.

6 Weitere Planungsbelange

Weitere Planungsbelange werden im Umweltbericht erörtert. Der derzeit vorliegende Umweltbericht hat das Datum vom 19.06.2024.

7 Flächenbilanz

Der Bedarf an Grund und Boden (Änderungsbereich) beträgt 5,78 ha (57.967 m²). Davon sind

- 3,35 ha (33.461 m²) gewerbliche Bauflächen
- 0,05 ha (521 m²) gemischte Bauflächen



- 0,24 ha (2.387 m²) Verkehrsflächen
- 0,78 ha (7.823 m²) Flächen für den überörtlichen Verkehr
- 1,32 ha (13.233 m²) Grünflächen und
- 0,04 ha (374 m²) Flächen für Wasser

Diese Begründung wurde vom Stadtbauamt Lindau (B), Abt. Stadtplanung, Umwelt und Vermessung ausgearbeitet.

Lindau (B), den 19.06.2024

gez. Iris Möller

Abteilungsleiterin
Stadtplanung, Umwelt u. Vermessung

gez. Annika Höntsch

gez. Christine Hutner

Abteilung
Stadtplanung, Umwelt u. Vermessung