



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Friedrichstr. 51/3, 88045 Friedrichshafen

Brigitte Wallkam
Büro:
Tel.07541/376890
Email: bund.friedrichshafen@bund.net
Homepage: www.bund-friedrichshafen.de

An das
Stadtplanungsamt
Charlottenstraße

17.2.2019

88045 Friedrichshafen

Vorentwurf BP 198 „Adelheidstraße Ost“

Sehr geehrte Damen und Herren,

diese Stellungnahme erfolgt im Namen aller i.S. der §§ 60 Abs. 2 BNatSchG 2002 und 29 BNatSchG a.F. anerkannten Landesverbände: Landesnaturschutzverband (LNV), Schwäbischer Alb Verein (SAV), Die Naturfreunde (NF), Landesjagdverband (LJV), Landesfischereiverband (LFV), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Naturschutzbund Deutschland (NABU) und im Namen und im Auftrag des BUND-Landesverband Baden-Württemberg e.V

Viele Punkte unserer Stellungnahme zur FNP-Änderung sind auch bei diesem BP zutreffend und umgekehrt. Deshalb ist unsere Stellungnahme zur FNP-Änderung auch Bestandteil dieser Stellungnahme.

Wir können dem BP Adelheidstraße Ost wegen grundsätzlichen Bedenken und den ökologischen Folgen nicht zustimmen.

Erläuterung:

1.1

Allgemeine Bedenken

Der Flächenverbrauch ist auch in der Bodenseeregion zu einem der gravierendsten Umweltprobleme geworden. Zunehmend werden Böden dem Naturhaushalt entzogen - als Wasserfilter und Wasserspeicher, als Standort für Frischluftproduktion, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als Grundlage für die Landwirtschaft und Nahrungsmittelproduktion und als Erholungsraum. Der Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung fordert, bis zum Jahr 2020 die Neuversiegelung von Böden um 70% zu verringern.

Die erschreckenden Zahlen über Artenschwund und Insektensterben machen deutlich, wie wichtig der Erhalt naturnaher Lebensräume für die Biodiversität ist. Jede weitere verbaute Wald- oder Wiesenfläche o.ä. verschlechtert tendenziell das Stadtklima. In Anbetracht des jetzt schon

messbaren und in Zukunft noch stärkeren Klimawandels muss jedes stadtnahe Grün erhalten bleiben.

1.2

Aus den in unserer Stellungnahme zur FNP-Änderung dargelegten Gründen befürchten wir, dass die jetzige FNP-Änderung mittelfristig die Rodung des gesamten Waldstreifens zwischen Bahnlinie und B 30 nach sich ziehen wird. Aus diesem Grund lehnen wir auch den Bebauungsplan für diese Fläche grundsätzlich ab.

2.

Konkrete Bedenken bezogen auf den vorgesehenen BP:

2.1

Zweifelhafter Flächen-Bedarf

2.1.1

„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, trotz der Nähe zueinander, zwei Standorte, bei denen es 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 mit den entsprechenden Synergien vor Ort wird somit als deutlich bessere Lösung erachtet.“

Begründung S. 8

Diese Aussage wird durch nichts belegt.

2.1.2

*„... für Bürogebäude, Ausbildung, Empfang/Pforte, Parkhaus und Zufahrt entsprechende Flächen **zusätzlich** einzuplanen.“* Begründung S. 4

Für viele der genannten Nutzungen sind flächensparende Lösungen möglich: z.B. auf den Produktionshallen (z.B. Büros, parken) oder in gemeinsamer Nutzung mit Nachbarn (z.B. Zufahrt), weniger Parkplatzbedarf durch Förderung von Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung usw.

„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.“

Begründung S. 9

Aus dem bestehenden IBIS-Hotel am Flughafen schließen wir, dass mögliche Gebäude bei Liebherr auch mindestens diese Höhe haben dürfen. Somit steht einer mehrstöckigen Bebauung nichts im Weg.

2.1.3

Es sind keine Anstrengungen erkennbar, die Zahl der benötigten Parkplätze zu reduzieren, indem der ÖV bzw. die Fahrradbenutzung attraktiver gemacht wird.

z.B.

- Nur von einer Buslinie (7586) ist das Betriebsgelände zumutbar zu erreichen: Die Haltestelle Flughafen von Buslinie 7394 ist zu weit entfernt und es gibt keinen Fußweg zum Betriebsgelände. -
- Der Bus der Linie 7586 fährt zu selten, um als Alternative zum eigenen Auto attraktiv zu sein.
- Haltestellen und Überquerungshilfen für die B 30/Ravensburgerstr. in der Nähe des Betriebseingangs fehlen.
- Die Überquerungshilfen sind auch für Radfahrer aus Richtung Stadtmitte nötig.

2.2 Ökologische Folgen für das überplante Gebiet und die nähere Umgebung

2.2.1

Der Wald auf der jetzt vorgesehenen Fläche ist (zumindest in Teilen) ein naturnaher Mischwald mit alten und jungen Bäumen. Er hat somit einen erheblichen ökologischen Wert als Lebensraum. In ihm leben zudem einige geschützte Tierarten (s. Faunist. Gutachten).

2.2.2

Die zur Bebauung vorgesehene Fläche schützt die Waldbereiche im NO, O und SO, in denen zahlreiche streng geschützte Tierarten (s. VUB und Faunistisches Gutachten) vorkommen.

„Zwischen bestehender gewerblicher Nutzung auf der westlichen Teilfläche des Geltungsbereiches bis auf Höhe der Querspange zwischen Flughafenstraße und B 30 liegen die wertvollsten Bestände mit hoher bis sehr hoher oder sehr hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Es ist davon auszugehen, dass diese Bestände zumindest teilweise als FFH-Lebensraumtypen zu betrachten sind. (Relevanz gem. Umweltschadensgesetz).“ VUB S. 20.

Wird das erste Waldstück gerodet, ist davon auszugehen, dass diese Tierarten durch die Bauarbeiten und die anschließenden Industrieemissionen (Lärm, Abgase, Störungen durch Menschen usw.) vertrieben werden, was einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand darstellt.

Dazu kommt: Wenn die streng geschützten Arten aus dem anschließenden Waldstück vertrieben sind, wird es naturschutzfachlich „weniger wert“, was die fortschreitende Bebauung für das ganze Waldstück zwischen Bahn und B 30 erleichtert.

2.2.3

Der Wald ist gemäß §§ 29, 30, 30a, 31 LWaldG als Immissionsschutzwald sowie als Sichtschutzwald ausgewiesen. (VUB S. 12). Das Waldstück nordwestlich der B30 ist zwar nur ein kleiner Teil des Seewaldes, ist aber der Schutzstreifen zum Flugplatz hin. Fällt er weg, wird der Wald östlich der B30 mit seinen geschützten Tierarten und seinen zahlreichen erholungssuchenden Besuchern stärker vom Flugplatz- und Bahnlärm betroffen.

Der im BP angedachte Lärmschutzwall ersetzt einen Waldstreifen nur unvollkommen.

2.2.4

Die geplante Zufahrtsstraße verbraucht unnötig viel Fläche, da sie um das ganze Betriebsgelände herum führt.

Außerdem legt der Verlauf der geplanten Zufahrtsstraße es nahe, auch nordöstlich davon Gewerbe anzusiedeln. Dieser Eindruck wird durch den Aufwand zur Verbreiterung der B 30 für Abbiegespuren verstärkt. Wenn es nur um die Erweiterung von Liebherr und ATT und die Zufahrt zu den anderen Betrieben im Gewerbegebiet Dietostraße ginge, würde die bisherige Zufahrt genügen und es bräuchte keine derartig flächenverbrauchende Straße.

2.3

Direkte + indirekte Folgen für das weitere Umfeld

2.3.1

„Gemäß „Räumlichem Leitbild“ im ISEK-Abschlussbericht ist der östliche noch nicht bebaute Teilfläche des geplanten Geltungsbereiches als „Wald / Erhalt und Entwicklung“ dargestellt. Darüber hinaus wird im Leitprojekt Nr. 8 „Attraktiver Wirtschaftsstandort“ mit hoher Umsetzungspriorität folgender Projektbaustein beschrieben: „Um den Wirtschaftsstandort Friedrichshafen zu stärken, gilt es insbesondere attraktive Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Fachkräften sicherzustellen. Dies bezieht sich vor allem auf die Bereiche Wohnen und Mobilität (siehe Leitprojekte „Aktionsprogramm Wohnraum in Friedrichshafen“ und „Verkehrsentwicklungsplan“)“ (zitiert aus VUB S. 9)

Eine Vernichtung von Waldflächen widerspricht diesen Zielen, weil es sowohl die Naherholung als auch das Stadtklima (Klimawandel!) und damit die Lebensqualität der Bürger/innen negativ beeinflusst.

Durch die Betriebsvergrößerung wird auch der Verkehr (PKW, LKW) zunehmen. Dies bewirkt eine stärkere Belastung der Anwohner und Störung der geschützten Tiere durch den zunehmenden Verkehr (Lärm, Schadstoffe).

Ein attraktives Wohnumfeld ist bei Firmen, die vor allem Fachkräfte suchen, ein wichtiger Standortfaktor.

2.3.2

Durch den hohen Kompensationsflächenbedarf sind auch andere Wirtschaftszweige betroffen:

„Die Forstwirtschaft wird darüber hinaus durch die notwendige Bereitstellung von Kompensationsflächen für artenschutzrechtliche Belange (waldbewohnende Arten), d. h. durch Nutzungsrestensivierung, Nutzungsverzicht, Bestandsauflockerung, Bestandsumwandlung in räumlich - funktionalem Zusammenhang, betroffen sein.

Die Landwirtschaft wird indirekt und in erheblichem Umfang durch die notwendige Bereitstellung von Ersatzaufforstungsflächen und Ausgleichsflächen betroffen sein.“ VUB S. 21

2.3.3

Die Entwässerung des Gebietes und zusätzliche Stoffeinträge (direkte Emissionen + zusätzlicher Verkehr bzw. Verkehrsfläche) beeinflussen die FFH-Gebiete Rotach und Schussen

2.3.3.1

Stoffeinträge

Der VUB fordert auf S. 10 eine FFH-Vorprüfung/-Verträglichkeitsprüfung!

Weiterhin stellt er dar:

„Boden- und Untergrundverhältnisse sind kaum geeignet, anfallendes Oberflächenwasser aufzunehmen; die Entwässerung des geplanten Gewerbegebietes ist voraussichtlich problematisch: Das Oberflächenwasser muss bewirtschaftet und nach außen verbracht werden.

Darüber wird es darauf ankommen, durch entsprechende Systeme (v.a. auch durch Dachbegrünung) so viel Oberflächenwasser wie möglich im Gebiet selbst zurückzuhalten. Eine Einleitung in die Vorflut (Rotach / Schussen) wirft Probleme im Zusammenhang mit Belangen von Natura 2000 auf, da hinsichtlich der Hydraulik, der Gewässerqualität, v.a. aber auch hinsichtlich der Einträge von NaCl keine Verschlechterung der bestehenden Situation eintreten darf“ (VUB S. 19)

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch auf die erheblichen Mengen an Mikroplastik aus dem Reifenabrieb (LKW, PKW) und auf weitere Verschmutzungen auf den Verkehrsflächen hin, die

untersucht und ggf. abgefangen werden müssen.

2.3.3.2

Verstärkung von Hochwasser

„Ggf. ist im Zusammenhang mit der Frage der Einleitung von Oberflächenwasser in die Vorflut (Rotach, Schussen) auch der Aspekt Hochwasserschutz betroffen: Das Abflussverhalten bzw. die hydraulische Situation der betroffenen Gewässer ist sehr kritisch.“

VUB S. 22

Dazu kommt: „Kritisch in Zusammenhang mit dem oberflächennah anstehenden Grundwasser: Dies kann ggf. besondere Schutzvorkehrungen / Anforderungen an die Art und Ausgestaltung der zu künftigen Nutzungen bzw. Bebauung mit sich bringen (z.B. Aufbringung bindiger Deckschichten, ...)“ VUB S. 19

Damit ist ein versickern von Regenwasser zusätzlich erschwert und die oben beschriebenen Gefahren werden verstärkt.

2.3.3

Wenn aus den oben genannten Gründen (Stoffeinträge und Hochwassergefahr) das Oberflächenwasser der Kläranlage zugeführt werden muss, entspricht dies einer sehr starken /weitgehenden Versiegelung der Fläche. Hierdurch erhöht sich die Gefahr einer Überlastung der Kanalisation und der Kläranlage bei Starkregen.

Dachbegrünung ist zu begrüßen, ersetzt in ihrer Wirkung auf den Wasserhaushalt aber keinesfalls den bisher bestehenden Wald (sehr hohe Wasserspeicherkapazität).

3.

Unklarheiten:

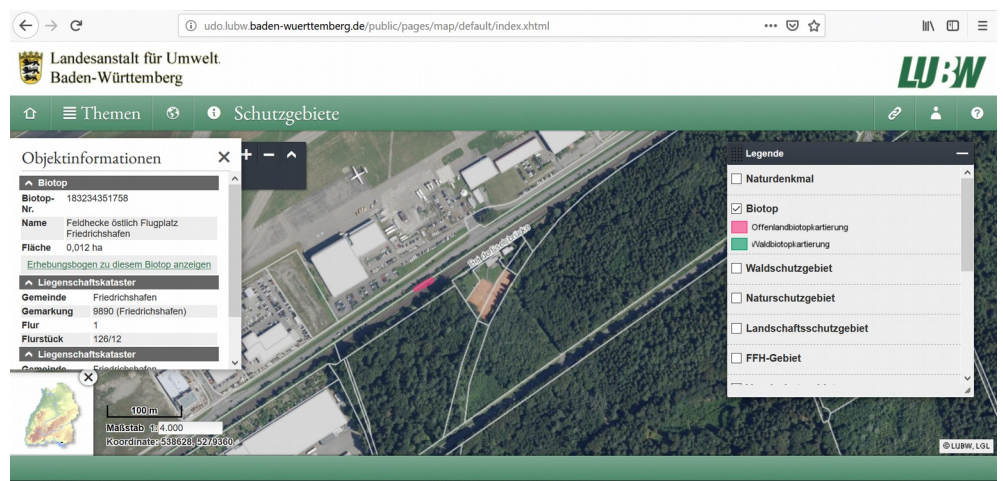
3.1

Bei den noch erforderlichen Prüfungen und Fachgutachten wird auch die Kampfmitteluntersuchung genannt. Muss hierzu die vorhandene Vegetation entfernt werden (wie in anderen Fällen in der Vergangenheit)?

Falls ja, darf diese Untersuchung erst nach dem endgültigem Beschluss des BPs durch den Gemeinderat durchgeführt werden, sonst schafft die Rodung für eine Untersuchung vorher vollendete Tatsachen.

3.2

Luftbild: Beeinträchtigung des geschützten Biotops (rosa)?



4.

Untersuchungsbedarf

Alle neuen Untersuchungen und Fachgutachten müssen sich auf das gesamte Waldstück erstrecken, da, wie in der Stellungnahme zum FNP dargestellt, die Rodung des ersten Teils den Rest gefährdet.

4.1

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) nach § 45 Abs.7 BNatSchG sollte sich auch auf wirbellose Artengruppen erstrecken, z.B. Ameisen, Totholzbewohner, Nachtfalter usw.

4.2

Bei den zu untersuchenden Themen genügen u.E. die „lokalklimatische Untersuchungen (Windfelder)“ nicht im Zusammenhang mit dem Klimaanpassungskonzept.

4.3

Es fehlt eine Kosten-Nutzen-Rechnung für die Stadt bzw. die Bürger:

Welche direkten und indirekten Kosten kommen durch den BP auf die Stadt zu und welchen Nutzen hat die Stadt?

Z.B. nennt der BP die u.U. zu erneuernde Kanalisation: *„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. (...) Die Möglichkeit eines Anschlusses an das Gasversorgungsnetz ist ebenfalls zu prüfen.“*

Begründung S.11

Weitere Beispiele für direkte oder indirekte Kosten sind mehr benötigte Wohnungen (die Erweiterung soll neue Arbeitsplätze bringen), mehr Verkehr (PKW + LKW) und damit mehr Lärm und Abgase, vor denen die Bürger geschützt werden müssen oder vor denen sie sich selbst schützen müssen, usw.

Mit freundlichen Grüßen

Brigitte Wallkam