

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

31. März 2025

Immissionsschutz;

Bebauungsplan „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“ der Gemeinde Wasserburg; Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

1. Sachverhalt

Die Gemeinde Wasserburg beabsichtigt, für die Grundstücke Flur Nr. 2639, 2636 und Teilflächen der Grundstücke Flur Nr. 2640, 2638, 2637 und 2632 der Gemarkung Wasserburg sowie für eine Teilfläche der Höhenstraße (Flur Nr. 2634/1) einen Bebauungsplan aufzustellen. Innerhalb des Planungsgebietes soll ein Sondergebiet „SO1 Reitsport“ zur Unterbringung eines Reiterhofes mit reitsportaffinen Nutzungen inkl. den dazugehörigen Nebeneinrichtungen ausgewiesen werden. Darüber hinaus ist ein Sondergebiet „SO2 Wohnmobil“ zur Nutzung als Wohnmobilstellplatz geplant.

Innerhalb des „SO1 Reitsport“ sollen Verwaltungsgebäude, Betriebsleiter- und Personalwohnungen, Beherbergungsbetriebe (SO 1.2), eine Pferdebewegungshalle (SO 1.3), 2 Reitplätze (SO 1.1), eine Schank- und Speisewirtschaft (Reiterstüble) (SO 1.4), Paddocks und Ställe inkl. dazugehörigen Nebengebäuden (z.B. Lager, Büro etc.) (SO 1.5), sowie Untersuchungs-, Behandlungs- und Veterinärpraxisräume (SO 1.6) entstehen.

Auf den Reitplätzen soll etwa 5 Mal innerhalb eines Jahres ein Reitturnier stattfinden. Innerhalb des „SO2 Wohnmobil“ sollen Stellplätze für Wohnmobile (ca. 57 Stück) und die dazugehörigen technischen Einrichtungen (z.B. Sanitäranlagen, Kassenautomaten etc.) zulässig sein. Zur Erschließung des Planungsgebietes ist mittig eine öffentliche Verkehrsfläche mit Anschluss an die Gemeindeverbindungsstraße (Höhenstraße) vorge-



[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

sehen. In allen Himmelsrichtungen grenzen an das Planungsgebiet Obstbauflächen und Grünland an.

Südwestlich befindet sich angrenzend an das Planungsgebiet im Abstand von ca. 17 m ein landwirtschaftlich genutztes Anwesen inkl. einer Wohnung für Erntehelfer (Flur Nr. 2632) mit zwei Wohngebäuden im Außenbereich (Flur Nr. 2631/1 und 2631/2), welche aktuell denselben Eigentümer aufweisen, wie das gesamte Planungsgebiet. Weitere nächstgelegene maßgebliche Immissionsorte liegen südlich des Planungsgebietes in einem Abstand von mind. 53 m auf den Grundstücken Flur Nr. 63/6, 64/4 und 71/3 der Gemarkung Hoyren.

Dem Planungsgebiet und den maßgeblichen Immissionsorten der bestehenden Umgebungsbebauung sind aufgrund der tatsächlichen Nutzung, dem Vorentwurf des Bebauungsplanes „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“, sowie einer Email der Stadt Lindau vom 12.11.2024 die nachstehenden Immissionsrichtwerte zuzuordnen:

SO 1/ SO 2:

tagsüber/nachts 60/45 dB(A)

Allgemeines Wohngebiet (Flur Nr. 63/6, 64/4 und 71/3 Gem. Hoyren):

tagsüber/nachts 55/40 dB(A)

Außenbereich (Flur Nr. 2632, 2631/1 und 2631/2 Gem. Wasserburg):

tagsüber/nachts 60/45 dB(A).

Die Nachtzeit beginnt um 22.00 Uhr und endet um 6.00 Uhr.

Mess-, Prognose- und Beurteilungsvorschrift ist die TA-Lärm vom 26. August 1998.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die o.g. Immissionsrichtwerte tagsüber um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten (sog. Spitzenpegelkriterium).

2. Immissionssituation

2.1. Gewerbliche Lärmimmissionen

Im Planungsgebiet sind gemäß der schalltechnischen Untersuchung der Fa. BEKON Lärm und Akustik GmbH vom 13.02.2025 keine immissionsrelevanten Einwirkungen durch Gewerbelärmimmissionen von außerhalb des Planungsgebietes (z.B. landwirtschaftl. Anwesen Flur Nr. 2632) zu erwarten. Durch die landwirtschaftliche Nutzung der angrenzenden Flächen sind jedoch auch während der Nachtzeit Lärmimmissionen durch besonderen Pflege- oder Erntetätigkeiten (z.B. Spritzmittelausbringung) möglich. Durch diese sind aufgrund der geringen Einwirkdauer keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der im o.g. Gutachten zugrunde liegenden Annahmen

- eines um 3 dB(A) erhöht angenommenen Schallleistungspegels für einen Parkvorgang für einen PKW-Wohnmobilstellplatz von 70 dB(A),
- eines um 3 dB(A) erhöht angenommenen Schallleistungspegels für einen Parkvorgang für einen LKW-Wohnmobilstellplatz von 83 dB(A),
- eines Schallleistungspegels für einen PKW-Parkvorgang (z.B. Besucher) im Gebiet SO1 von 67 dB(A) gemäß der Parkplatzlärmstudie,
- eines Schallleistungspegels für einen LKW-Parkvorgang (z.B. Pferdetransporter) im Gebiet SO1 von 80 dB(A) gemäß der Parkplatzlärmstudie,
- eines Schallleistungspegels für einen LKW-Rangiervorgang (z.B. Pferdetransporter) im Gebiet SO1 von 81,2 dB(A),
- einer Gesamtfahrzeugfrequentierung ausgehend von dem Planungsgebiet von tagsüber 108 und nachts 4 Fahrzeugen (LKW, PKW),
- einer Fahrtstrecke der PKW bzw. LKW ab dem Verlassen der Höhenstraße,
- eines längenbezogenen Schallleistungspegels eines PKW von 51,7 dB(A) und eines LKW von 67 dB(A),
- eines Regelbetriebes im Gebiet SO1 während des Tagzeitraumes (6:00 bis 22:00 Uhr) mit Ausnahme der Gaststätte,
- keiner immissionsrelevanten Geräuschabstrahlung der Gebäude,
- eines flächenbezogenen Schallleistungspegels der Außenbewirtung der Gaststätte von 64 dB(A) auf einer Fläche von 161 m²,
- eines Schallleistungspegels der Anlagen für Heizung, Klima und Lüftung für die Gaststätte und den Reitsport von jeweils 75 dB(A),
- eines Schallleistungspegels eines Traktors im Arbeitseinsatz von 99 dB(A) und
- nachstehender Einwirkzeiten bzw. Anzahl an Vorgängen:

Quelle	Einheit	Beurteilungszeitraum		
		Innerhalb der Ruhezeiten	Außerhalb der Ruhezeiten	Lauteste Nachtstunde
Außenbewirtung	Stunde	2	9	0,5
HKL-Anlagen	Stunde	3	13	1
LKW-Parken Wohnmobilstellplatz	Vorgang	5	15	0
LKW-Parken SO1	Vorgang	1	0	0
PKW-Parken Wohnmobilstellplatz	Vorgang	9	40	1
PKW-Parken SO1	Vorgang	8	30	3
Traktoren	Stunde	2	2	0

ergeben sich gemäß den Prognoseergebnissen des Gutachtens an den o.g. maßgeblichen Immissionsorten außerhalb und innerhalb des Planungsgebietes nachstehende Beurteilungspegel:

Immissionsort	Beurteilungspegel [dB(A)]		Immissionsrichtwert [dB(A)]		Unterschreitung [dB(A)]	
	Tagsüber / nachts		Tagsüber / nachts		Tagsüber / nachts	
Flur Nr. 2631/1	41	29	60	45	-19	-16
Flur Nr. 2632	44	34	60	45	-16	-11
Flur Nr. 71/3	39	24	55	40	-16	-16
Flur Nr. 63/6	42	34	55	40	-13	-6
Flur Nr. 64/4	41	33	55	40	-14	-7
Wohnmobil- stellplatz	54	42	60	45	-6	-3

Dem o.g. Prognoseergebnis zufolge unterschreiten die Gesamtlärmimmissionen aus dem Planungsgebiet die zulässigen Immissionsrichtwerte an den nächstgelegenen maßgeblichen Immissionsorten tagsüber zwischen 13 dB(A) und 19 dB(A) und nachts zwischen 6 dB(A) und 16 dB(A). Damit kann eine Bestimmung der Vorbelastung gemäß Ziffer 3.2.1 der TA Lärm entfallen (sog. Irrelevanzkriterium).

Die vom Gebiet SO1 auf den Wohnmobilstellplatz einwirkenden Lärmimmissionen unterschreiten die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber/nachts um 6 bzw. 3 dB(A). Durch den Wohnmobilstellplatz sind keine immissionsrelevanten Lärmeinwirkungen auf schützenswerte Nutzungen (z.B. Wohntrakt Flur Nr. 2639) im Gebiet SO1 zu erwarten. Eine Überschreitung der zulässigen Spitzenpegel ist gemäß den Berechnungen des Gutachtens nicht zu erwarten. Für den Fall, dass die Eigentümeridentität zwischen dem Sondergebiet „SO2 Wohnmobil“ und dem Sondergebiet „SO1 Reitsport“ entfällt, müssen die PKW- bzw. LKW-Parkplätze innerhalb des Sondergebietes „SO1 Reitsport“ einen Mindestabstand von 14 m (PKW) bzw. 34 m (LKW) zu den nächstgelegenen Wohnmobilstellplätzen einhalten, um den zulässigen Spitzenpegel während der Nachtzeit nicht zu überschreiten.

2.2. Lärmimmissionen durch Sportveranstaltungen (z.B. Reitturniere)

Etwa 5 Mal im Jahr soll auf den Reitplätzen innerhalb des Gebietes SO1 ein Reitturnier stattfinden. Dabei sollen auch die Stellplätze des Wohnmobilstellplatzes mit genutzt werden. Eine Beurteilung der Turniere erfolgt im Rahmen der die 18. BImSchV (Sportanlagenlärmverordnung).

Den o.g. Immissionsorten sind gemäß der 18. BImSchV nachfolgende Immissionsrichtwerte zuzuordnen:

Allgemeines Wohngebiet (Flur Nr. 63/6, 64/4 und 71/3 Gem. Hoyren):

tagsüber außerhalb der Ruhezeiten	55 dB(A)
tagsüber innerhalb der Ruhezeiten am Morgen	50 dB(A)
tagsüber innerhalb der Ruhezeiten im Übrigen	55 dB(A)
nachts	40 dB(A).

Außenbereich (Flur Nr. 2632, 2631/1 und 2631/2 Gem. Wasserburg):

tagsüber außerhalb der Ruhezeiten	60 dB(A)
tagsüber innerhalb der Ruhezeiten am Morgen	55 dB(A)
tagsüber innerhalb der Ruhezeiten im Übrigen	60 dB(A)
nachts	45 dB(A).

Einzelne Geräuschspitzen dürfen dabei die Immissionsrichtwerte tagsüber um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Für seltene Ereignisse können gemäß § 5 Abs 5 der 18. BImSchV folgende Immissionshöchstwerte angewendet werden:

tagsüber außerhalb der Ruhezeiten	70 dB(A)
tagsüber innerhalb der Ruhezeiten	65 dB(A)
nachts	55 dB(A)

Einzelne Geräuschspitzen dürfen dabei die Immissionsrichtwerte tagsüber um nicht mehr als 20 dB(A) und nachts um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten.

Überschreitungen der Immissionsrichtwerte gelten als selten, wenn sie an höchstens 18 Kalendertagen eines Jahres in einer Beurteilungszeit oder mehreren Beurteilungszeiten auftreten. Dies gilt unabhängig von der Zahl der einwirkenden Sportanlagen.

Die o.g. Immissionsrichtwerte beziehen sich auf folgende Zeiten:

tagsüber	an Werktagen	06.00 bis 22.00 Uhr,
	an Sonn- und Feiertagen	07.00 bis 22.00 Uhr,

nachts	an Werktagen	22.00 bis 06.00 Uhr,
	an Sonn- und Feiertagen	22.00 bis 07.00 Uhr,
Ruhezeiten	an Werktagen	06.00 bis 08.00 Uhr
	und	20.00 bis 22.00 Uhr,
	an Sonn- und Feiertagen	07.00 bis 09.00 Uhr,
		13.00 bis 15.00 Uhr
	und	20.00 bis 22.00 Uhr.

Mess-, Prognose- und Beurteilungsvorschrift ist die 18. BImSchV (Sportanlagenlärmverordnung).

Unter Berücksichtigung

- einer Veranstaltung von Reitturnieren an einem Sonntag,
- einer Anzahl an Teilnehmern, Besuchern und Helfern von 90 Personen,
- eines Schallleistungspegels für einen PKW-Parkvorgang von 73 dB(A) gemäß der 18. BImSchV,
- eines Schallleistungspegels für einen LKW-Parkvorgang von 83 dB(A) gemäß der 18. BImSchV,
- einer Fahrtstrecke der PKW bzw. LKW ab dem Verlassen der Höhenstraße,
- eines längenbezogenen Schallleistungspegels eines PKW von 51,7 dB(A) und eines LKW von 64,8 dB(A),
- eines Schallleistungspegels von Lautsprecherdurchsagen von 126 dB(A),
- eines Schallleistungspegels der Hintergrundmusik von 112,2 dB(A),
- eines flächenbezogenen Schallleistungspegels der Außenbewirtung von 64 dB(A) auf einer Fläche von 161 m²,
- eines Schallleistungspegels eines Traktors im Arbeitseinsatz von 99 dB(A) und
- nachstehender Einwirkzeiten bzw. Anzahl an Vorgängen:

Quelle	Einheit	Beurteilungszeitraum			
		Tagsüber Ruhezeit am Morgen	Tagsüber Ruhezeit im Übrigen	Tagsüber außerhalb der Ruhezeiten	Lauteste Nachtstunde
Außenbewirtung	Stunde	0	4	7	1
Hintergrundmusik	Stunde	0	2	5	0
Lautsprecherdurchsagen	Minute	0	2	5	0
LKW-Parken Wohnmobilstellplatz	Vorgang	7	13	38	3

PKW-Parken Wohnmo- bilstellplatz	Vorgang	4	7	14	5
PKW-Parken SO1	Vorgang	6	34	40	5
Traktoren	Stunde	0,75	0,75	3	0

ergeben sich gemäß den Prognoseergebnissen des Gutachtens an den o.g. maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Planungsgebietes nachstehende Beurteilungspegel:

Immissionsort	Beurteilungspegel [dB(A)]				Unter/Überschreitung Immissionsrichtwert [dB(A)]			
	Tagsüber Ruhezeit morgens / tagsüber Ruhezeit im Übrigen / tagsüber außerhalb Ruhezeit / nachts				Tagsüber Ruhezeit morgens / tagsüber Ruhezeit im Übrigen / tagsüber außerhalb Ruhezeit / nachts			
Flur Nr. 2631/1	45	53	52	45	-10	-7	-8	0
Flur Nr. 2632	48	55	54	48	-7	-5	-6	+3
Flur Nr. 71/3	35	42	40	35	-15	-13	-15	-5
Flur Nr. 63/6	36	44	42	40	-14	-11	-13	0
Flur Nr. 64/4	36	44	42	39	-14	-11	-13	-1

Ausgehend von den Prognoseergebnissen ergibt sich eine Überschreitung des zulässigen Nachtimmissionsrichtwertes von 45 dB(A) an dem maßgeblichen Immissionsort Flur Nr. 2632 (Erntehelferwohnung) um 3 dB(A). Demzufolge sind die geplanten Reitturniere während des Nachtzeitraumes ausschließlich im Rahmen seltener Ereignisse möglich. Die o.g. Immissionsrichtwerte für seltene Ereignisse werden dabei deutlich unterschritten. Eine Überschreitung der zulässigen Spitzenpegel für seltene Ereignisse ist nicht zu erwarten. Tagsüber werden die Tagesimmissionsrichtwerte deutlich unterschritten.

2.3. Verkehrslärmimmissionen

Auf das Planungsgebiet wirken unter Berücksichtigung des Verkehrsgutachten vom 05.02.2025 keine immissionsrelevanten Verkehrslärmimmissionen ein.

Gemäß Ziffer 7.4 Abs 2 der TA-Lärm sind die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs durch organisatorische Maßnahmen zu vermindern, wenn die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- Der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht wird rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöht,
- eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt nicht und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) werden erstmals oder weitergehend überschritten.

Der vom Planungsgebiet ausgehende Fahrverkehr (Täglicher Gesamtfahrverkehr von tagsüber/nachts 110/20 Fahrzeugen) vermischt sich im Regelbetrieb während der Hochsaison (ohne Turniere) mit dem öffentlichen Verkehr (Gesamtfahrverkehr von 1150 Kfz/24 h). Eine Betrachtung der Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt demnach gemäß Ziffer 7.4 der TA-Lärm nicht.

2.4. Geruchsimmissionen

Nach dem Gutachten vom 13.02.2025 sollen innerhalb des Planungsgebietes 25 Pferde (27,5 GV-Einheiten) gehalten werden. Gemäß den bayerischen Arbeitspapieren „Immissionsschutz in der Landwirtschaft“ liegen ab einem Abstand von 51 bzw. 25 m der emissionsrelevanten Stallaußenwand zu schützenswerten Einwirkorten innerhalb eines Wohngebietes bzw. eines Sondergebietes oder Außenbereich-Anwesens mit Dorfgebiet-Charakter keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Gerüche vor. Diese Abstände können zu den o.g. nächstgelegenen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden.

Im Gutachten werden die Geruchsimmissionen an den Wohnmobilstellplätzen nicht betrachtet. Diese weisen einen Abstand von ca. 13 m zur nächstgelegenen Stallaußenwand auf, welcher einen Abstand von 25 m deutlich unterschreitet. Bei Abständen zwischen 12 bis 25 m sind noch keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu vermuten. Aus Messdaten des DWD an der Wetterstation Lindau (Stand Januar 2024) geht hervor, dass sich eine der Hauptwindrichtungen in Richtung Westen befindet. Somit sind Geruchseinwirkungen aus der Pferdehaltung an den östlich gelegenen Wohnmobilstellplätzen zu erwarten. Schädliche Umwelteinwirkungen durch Gerüche an den Wohnmobilstellplätzen können vermieden werden, indem die Stallaußenwände, die einen Abstand von weniger als 25 m zu den Wohnmobilstellplätzen aufweisen, geschlossen ohne Fenster- und Türöffnungen ausgeführt werden.

2.5. Spritzmittelimmissionen

Aufgrund der Nähe zu den benachbarten Intensivobstbauplantagen von ca. 4 m kann es in Abhängigkeit von der Windrichtung und der Ausbringungstechnik zu einer Verfrachtung von Spritzmittelimmissionen auf das Planungsgebiet kommen.

Ausgehend von der immissionsschutztechnischen Verwaltungspraxis zur Vorsorge vor erheblich belästigenden Spritzmitteleinwirkungen im Außenbereich hat sich bei der maschinellen Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln die Einhaltung eines Mindestabstandes von 20 m zur Grenze des schützenswerten Grundstückes als wirksam erwiesen. Ergänzend hierzu ist gemäß Bekanntmachung des Bundesamts für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (vom 27.04.2016) über die Mindestabstände bei der Anwen-

derung von Pflanzenschutzmitteln zum Schutz von Umstehenden und Anwohnern, die der Zulassung von Pflanzenschutzmitteln zugrunde gelegt werden (BVL 16/02/02), bei Raumkulturen (Obstanbau) ein Mindestabstand von 5 m zu Flächen für die Allgemeinheit, zu Grundstücken mit Wohnbebauung, privat genutzten Gärten und unbeteiligten Dritten einzuhalten.

Da weder der Mindestabstand bei der Bewertung von Pflanzenschutzmitteln im Zulassungsverfahren (Bekanntmachung) noch der praxisbezogenen Vorsorge-Mindestabstand zum Wohngrundstück eingehalten wird, ist zur Vermeidung von erheblich belästigenden Spritzmittelimmissionen im Bereich des Wohnmobilstellplatzes zwischen der Obstbaufläche auf dem Grundstück Flur Nr. 2631 und dem überplanten Grundstück Flur Nr. 2632 entlang der Grundstücksgrenze eine mindestens 3,5 m hohe dichte Hecke (z.B. 2-3 reihig) zu pflanzen, die innerhalb des Zeitraumes, in dem die Pestizide auf den landwirtschaftlichen Flächen ausgebracht werden, einen dichten Wuchs besitzt. Die Durchführung der Pflanzmaßnahme ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Lindau abzuklären.

3. Beurteilung

Aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen gegen den Vorentwurf des Bebauungsplanes „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“ in der Fassung vom 17.09.2024 Bedenken. Die Bedenken können ausgeräumt werden, wenn nachstehende Maßgaben und Festsetzungen im Bebauungsplan berücksichtigt werden:

- 3.1 Zwischen der Obstbaufläche auf dem Grundstück Flur Nr. 2631 und dem überplanten Grundstück Flur Nr. 2632 ist entlang der Grundstücksgrenze eine mindestens 3,5 m hohe dichte Hecke zu pflanzen, die innerhalb des Zeitraumes, in dem die Pestizide auf den landwirtschaftlichen Flächen ausgebracht werden, einen dichten Wuchs besitzt. Die Durchführung der Pflanzmaßnahme ist mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Lindau abzuklären.
- 3.2 Die in Ziffer 3.1 genannte Immissionsschutzhecke kann entfallen, wenn zwischen dem zwischen dem Sondergebiet „SO2 Wohnmobil“ und dem Grundstück Flur Nr. 2631 eine Eigentümeridentität besteht.
- 3.3 Parkplätze für PKW/LKW innerhalb des Sondergebietes „SO1 Reitsport“ dürfen einen Mindestabstand von 14 m bzw. 34 m zu den nächstgelegenen Wohnmobilstellplätzen nicht unterschreiten.
- 3.4 Die in Ziffer 3.3 genannte Festsetzung kann entfallen, wenn eine Eigentümeridentität zwischen dem Sondergebiet „SO2 Wohnmobil“ und dem Sondergebiet „SO1 Reitsport“ besteht.

- 3.5 Die Anlagen für Heizung, Klima und Lüftung innerhalb des Planungsgebietes mit der Bezeichnung SO 1.4 bzw. SO 1.3, SO 1.5 und SO 1.6 dürfen jeweils einen Schalleitungspegel von 75 dB(A) nicht überschreiten.
- 3.6 Die Stallaußenwände, die einen Abstand von weniger als 25 m zu den Wohnmobilstellplätzen aufweisen, sind geschlossen auszuführen.
- 3.7 Die in Ziffer 3.6 genannte Festsetzung kann entfallen, wenn die Eigentümeridentität zwischen dem Sondergebiet „SO2 Wohnmobil“ und dem Sondergebiet „SO2 Reitsport“ besteht.
- 3.8 Die Lautsprecheranlage des Reitplatzes ist z.B. bei Reitsportturnieren so zu betreiben, dass ein nach DIN ISO 3746 ermittelter Schallleistungspegel von 126 dB(A) bei Lautsprecherdurchsagen nicht überschritten wird.
- 3.8 Die Lautsprecheranlage des Reitplatzes ist z.B. bei Reitsportturnieren so zu betreiben, dass ein nach DIN ISO 3746 ermittelter Schallleistungspegel von 112,2 dB(A) bei Hintergrundmusik nicht überschritten wird.
- 3.9 Der nachfolgende Text ist in den Textteil des Bebauungsplanes als Hinweis aufzunehmen:
 - Die Anzahl an Reitturnieren oder sonstigen seltenen Sportveranstaltungen ist auf höchstens 18 Kalendertage eines Jahres zu begrenzen.

Mit freundlichen Grüßen



Technischer Umweltschutz

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Bauleitplanung

(§ 4 Abs. 2 Baugesetzbuch)

Wichtiger Hinweis:

Mit der Beteiligung wird Ihnen als Träger öffentlicher Belange die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen Ihrer Zuständigkeit zu einem konkreten Planverfahren gegeben. Zweck der Stellungnahme ist es, der Gemeinde die notwendigen Informationen für eine den gesetzlichen Anforderungen (§1 Abs. 7 BauGB) entsprechende Abwägung und damit für ein sachgerechtes und optimales Planungsergebnis zu verschaffen. Die Stellungnahme ist zu begründen; die Rechtsgrundlagen sind anzugeben, damit die Gemeinde den Inhalt nachvollziehen kann. Die Abwägung obliegt der Gemeinde.

1. Gemeinde

Gemeinde

Wasserburg (Bodensee)

☐ Flächennutzungsplan Fortschreibung ☐ mit Landschaftsplan

☒ Bebauungsplan „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“

☐ mit Grünordnungsplan

☐ Satzung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan

☐ Sonstige Satzung

☐ Frist für die Stellungnahme (§ 4 BauGB)

2. Träger öffentlicher Belange

Name / Stelle des Trägers öffentlicher Belange (mit Anschrift, e-mail-Adresse und Tel.-Nr.)

Untere Naturschutzbehörde

2.1 ☐ Keine Äußerung

2.2 ☐ Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die eine Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB auslösen

2.3 ☐ Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstands

☒ Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können

Einwendungen

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB

- Bewertung Schutzgut Fläche / Landschaftsbild:

Der Bplan bewertet die betroffenen Funktionen der Schutzgüter Fläche und Landschaftsbild zu gering und deshalb unvollständig (Umweltbericht Kap. 2.3). Die Bewertung ist nach Prüfung durch die untere Naturschutzbehörde fehlerhaft. Die Erheblichkeit der Eingriffsfolgen und erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung werden ungenügend berücksichtigt.

Das Sondergebiet mit den beiden Bauflächen „Wohnmobil“ und „Reitsport“ befindet sich in einem Landschaftsausschnitt mit besonderen Funktionen für die Schutzgüter „Landschaftsbild“ und „Erholung“. Der Geltungsbereich liegt in der „freien Landschaft“ mit regionaltypischen, naturgebundenen Nutzungsformen aus Obstbau, Grünland und naturnahen Strukturelementen wie Hochstammobstbäume als Ausdruck der Eigenart der Landschaft. Insbesondere das SO „Reitsport“ befindet sich auf dem Scheitelpunkt eines Höhenzuges, der nach Süd leicht abfällt. Damit ist eine gewisse Exposition mit erhöhter Einsehbarkeit gegeben. Zu dieser Bewertung kommt auch der Umweltbericht (Kap. 2.7), der den Änderungsbereich als „teilweise topographisch erhöht und exponiert“ bewertet. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bodensee und der nördlich am Geltungsbereich vorbeiführenden Höhenstraße, hat die betroffene Landschaft auch eine besondere Funktion für die Erholung. Die Höhenstraße ist ein sehr beliebter und stark frequentierter Fahrradweg und Teil des internationalen Bodenseerundwegs. Aufgrund der beschriebenen Einsehbarkeit und des visuellen Charakters einer „freien Landschaft“ hat der Geltungsbereich auch hier eine besondere Funktion für die o.g. Schutzgüter. Bauliche Vorbelastungen, mit Ausnahme einer ausgesiedelten Hofstelle, bestehen innerhalb des Geltungsbereiches nicht. Die untere Naturschutzbehörde bewertet die Schutzgüter „Fläche“, „Landschaftsbild und Erholung“ innerhalb des Geltungsbereichs gemäß der fachgutachterlichen Methodik des Umweltberichts (S.20) deshalb mit „hoher Bedeutung“.

Aufgrund der fehlerhaften Bestandsbewertung ist die Beschreibung der Auswirkungen nicht vollständig. Zudem geht der Umweltbericht (S. 24) für die anlagebedingten Wirkungen von zweifelhaften Annahmen aus. Er beschreibt eine Reduzierung der Hauptkörper auf ein Minimum, wodurch ein Großteil der Plangebietsfläche weiterhin als Freifläche genutzt würde. Gemäß Flächenbilanz (S. 18) besitzen die privaten Grünflächen einen Anteil von ca. 16 % - also untergeordnet - an den beiden Sondergebieten mit zusammen 2,1 ha ehemalige „freie Landschaft“. Für das Maß der baulichen Nutzung im SO 1 „Reitsport“ ist eine Überschreitung auf GRZ 0,7 zulässig, das sind fast drei Viertel überbaute Grundfläche. Im SO 2 „Wohnmobil“ ist eine GRZ bis 0,95 zulässig. Die Bewertung des Umweltberichts, der Großteil des 2,1 ha umfassenden Plangebiets sei weiterhin als Freifläche nutzbar, ist für die untere Naturschutzbehörde nicht nachvollziehbar.

- Bewertung Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Die Bewertung des Schutzgutes ist nicht vollständig. Die Bestandsaufnahme lässt wesentliche Funktionen unberücksichtigt. Es wird auf die Einwendung zum speziellen Artenschutz verwiesen. In jedem Fall ist die Bewertung als „geringwertiger“ Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zutreffend.

Ausgleich nach § 1a Absatz 3 BauGB:

- Auf den Ausgleichsflächen F3 und F4 ist die Herstellung und Entwicklung einer Streuobstwiese, BNT 432, geplant. Diese Art des Ausgleichs ist grundsätzlich geeignet. Die Ausgleichsfläche F4 erfordert Abstände von bis zu vier Metern zu den Nachbargrundstücken. Die Ausgleichsfläche F3 ist relativ klein und steht in einem unmittelbaren, räumlichen Zusammenhang zu Wohnmobilstellplätzen (Verkehrssicherheit, Fallobst). Auf den Plänen sind Bäume mit einem Durchmesser von sieben Meter eingezeichnet. Streuobstbäume des BNT 432 mit einem Alter bis 49 Jahren besitzen einen größeren Durchmesser.

Für die untere Naturschutzbehörde ist deshalb nicht nachvollziehbar, welche Anzahl an Hochstammobstbäumen tatsächlich auf den beiden Flächen gepflanzt werden können. Für die beiden Flächen müssen deshalb realistische Angaben zu der möglichen, zu pflanzenden Anzahl von Hochstammobstbäumen gemacht werden. Nur so kann nachvollzogen werden, inwieweit die beiden Flächen für den Ausgleichszweck als Streuobstwiese tatsächlich geeignet sind.

- Vollständigkeit der Eingriffsbewertung und Eingriffsfolgenabschätzung:

Gemäß Bericht (S. 11) sind PKW-Parkplätze für die Reitsportanlage erforderlich. Diese sollen nordwestlich und westlich der Neubauten untergebracht werden. Weiter soll ein Regenrückhaltebecken im Norden und Süden außerhalb des Geltungsbereichs gebaut werden. Beide Vorhaben sind ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft, die für den Betrieb der beiden SO erforderlich scheinen, aber im Bplan nicht bewertet und bilanziert werden. Beide Vorhaben haben eine zusätzliche Überformung und Bebauung von freier Landschaft zur Folge. Insofern scheint die Bilanzierung des Eingriffs unvollständig.

Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG:

- Der Umweltbericht oder der Bplan haben weder streng geschützte Arten noch europäische Vogelarten zum Gegenstand. Der Umweltbericht ist deshalb um eine fachgutachterliche Einschätzung und Bewertung zu ergänzen. Aufgrund der vorhandenen Strukturen können z.B. Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse nicht hinreichend konkret ausgeschlossen werden. Weiter sind aufgrund möglicher Spechthöhlen (s.u.) Vorkommen von streng geschützten Fledermausarten nicht hinreichend konkret ausgeschlossen.
- Bei Ortseinsichten der unteren Naturschutzbehörde im Herbst 2023 und zuletzt im März 2024 konnten innerhalb des Geltungsbereichs u.a. die folgenden, europäischen Vogelarten festgestellt werden: Grünspecht, Star, Feldsperling, Stieglitz und Girlitz. Der Grünspecht hat als Höhlenbauer eine besondere ökologische Funktion. Der Girlitz ist momentan noch eine ungefährdete Art, sein Bestandstrend ist kurzfristig aber rückläufig und muss deshalb Gegenstand des Umweltberichts in der Abarbeitung der Eingriffsregelung sein. Stieglitz und Feldsperling sind in Bayern oder in Deutschland jeweils Arten der Vorwarnliste, der Star gilt in Deutschland nach Roter Liste als „gefährdet“. Diese Arten sind nach LfU planungsrelevant i.S. des § 44 Absatz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG. Alle drei Arten brüten im Landkreis in Niederstammobstbeständen oder in Hochstammobstbäumen. Aufgrund der Rodung und Überplanung entsprechender Nutzungstypen wird hier das Schädigungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Der Sachverhalt muss aufgeklärt werden. Die pauschale Annahme des Umweltberichts (S. 21), Tier-, und Pflanzenarten könnten in umgrenzte Freiflächen ausweichen, ist zumindest für solche Tierarten falsch, die entweder gefährdet oder im Bestand rückläufig sind. Kann eine solche Annahme für ubiquitäre, d.h. anpassungsfähige und häufige Arten angenommen werden, gilt dies eben nicht für die o.g. Arten. Weiter lässt die Annahme auch verhaltensökologische Fakten außer Acht, wie z.B. die strikte Revierbindung bei europäischen Vogelarten. D.h. ein bereits besetztes Revier kann nicht durch einen weiteren Vogel besetzt werden. Auch hier ist die Annahme des Umweltberichts weder nachvollziehbar noch zutreffend.

Rechtsgrundlagen

- § 1 Absatz 6 Nr. 7a BauGB; § 1a Absatz 3 BauGB; § 14 ff BNatSchG.
- § 1a Absatz 3 BauGB.

☒ Möglichkeiten der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiungen)Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB – Bewertung Schutzgut Fläche / Landschaftsbild:

- Bewertung der Schutzgüter Fläche, Landschaftsbild und Erholung im Umweltbericht korrigieren. Bewertung der anlagebedingten Auswirkungen korrigieren und an den tatsächlich geplanten Nutzungen und der maximal zulässigen GRZ ausrichten.

Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG:

- Durchführung einer artenschutzrechtlichen Relevanzbegehung und Erfassung von regelmäßig genutzten Lebensstätten streng geschützter Tierarten. Nachvollziehbare und vollständige Dokumentation der Ergebnisse in einem fachgutachterlichen Bericht.
- Gleiches gilt für die europäischen Vogelarten, hier ggf. auch artspezifische Bestandserhebungen. Vermeidung des artenschutzrechtlichen Zugriffsverbots für die planungsrelevanten Vogelarten Star und Stieglitz.

Ausgleich nach § 1a Absatz 3 BauGB:

- Nachvollziehbare Angaben zu der Zahl der zu pflanzenden Hochstammobstbäume je Ausgleichsfläche unter Angaben der Pflanzabstände. Empfohlen wird zusätzlich eine zeichnerische Darstellung.
- Vollständige Ausgleichsbilanzierung und planerische Darstellung.

☒ Sonstige fachliche Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. RechtsgrundlageBelange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB

Der Bebauungsplan mit den beiden Sondergebieten, und hier vor allem dem Sondergebiet „Reitsport“, wird von der unteren Naturschutzbehörde als erhebliche Beeinträchtigung in Natur und Landschaft bewertet.

Die festgesetzten Maßnahmen sind weder in Art noch Umfang geeignet, die mit dem Bplan verbundenen, anlage-, und betriebsbedingten Wirkungen zu vermeiden oder zu minimieren.

Insbesondere die geplanten Gebäude sowie die Dichte der Nutzungsüberformungen widersprechen besonders der natürlichen Eigenart der Landschaft und sind eine erhebliche Beeinträchtigung nach § 14 Absatz 1 BNatSchG.

Der Geltungsbereich befindet sich in einem Landschaftsausschnitt mit besonderen Funktionen für die Schutzgüter „Landschaftsbild“ und „Erholung“. Die Flächen werden geprägt von einer naturgebundenen Bodennutzung,

mit Grünland und Niederstammobstbau. Aufgrund dieser, für das Bodenseebecken charakteristischen Nutzungsformen sowie der glazial geprägten Geomorphologie, hat der Geltungsbereich für die Eigenart der Landschaft eine besondere Funktion. Diese wird hier nicht durch bauliche Vorbelastungen eingeschränkt. Lediglich ein landwirtschaftlicher Aussiedlerhof mit untergeordneten baulichen Anlagen liegt innerhalb des ansonsten der freien Landschaft zugeordneten Geltungsbereichs.

Aufgrund der Lage zum Bodenseeufer, des Charakters einer unverbauten und landwirtschaftlich charakteristisch genutzten Landschaft, hat der Geltungsbereich eine weitere und besondere Funktion. Der Bodensee gehört in Mitteleuropa zu den am dichtesten besiedelten Regionen in Mitteleuropa. Auch das bayerische Bodenseeufer ist überwiegend bebaut und gehört zu den dichtest besiedelten Landschaften in Bayern. Freiflächen, unverbauten Landschaftsteile und landwirtschaftlich genutzte Flächen haben für die Funktionalität der Landschaft und ihrer Eigenart am Bodensee eine besondere Bedeutung und vielfältige Funktionen.

Entsprechend kommt der Erholungseignung des Geltungsbereichs eine besondere Funktion zu. Dies auch, weil hier am nördlichen Rand der Bodenseerundweg mit mehreren tausend Erholungssuchenden verläuft; sowie der auch im Umweltbericht beschriebenen exponierten Lage mit hoher Einsehbarkeit des SO Reitsport.

Die Wirkungen, insbesondere des SO Reitsports sind unvollständig und nach Prüfung durch die untere Naturschutzbehörde nicht zutreffend beschrieben. Innerhalb des SO Reitsports sollen sechs neue Gebäude und ein Reitplatz neu gebaut werden. Eine neue Reithalle wird dabei 13 Meter hoch und 77 Meter lang sein. Allein diese Halle wird die angrenzenden Bestandsgebäude mit im Süden ca. 8,86 Meter und im Norden das landwirtschaftliche Gebäude mit 9,34 Meter Höhe deutlich überragen und so diese, bisher unbebaute Landschaft, baulich überprägen. Durch die Bebauung mit sechs Gebäuden für Nutzungen wie Gastronomie und Übernachtung, wird die im Norden isoliert stehende Hofstelle mit den Bestandsgebäuden im Süden als bisheriger Ortsrand zerschmelzen und so einen neuen Siedlungsteil bilden. Augenscheinlich wird das SO aufgrund der Größe der Halle und der Gebäude sowie der Nutzungsintensitäten den optischen Eindruck eines Gewerbegebietes vermitteln und ist so geeignet, die jeweiligen Ortsränder zu überformen. Insofern kann die Bewertung und Einschätzung des Umweltberichts nicht zutreffend sein, dass sich die beschriebene Nutzung in die bestehende landwirtschaftliche Nutzung weitestgehend einfüge und die Fläche nur teilweise baulich in Anspruch genommen würde. Weiter verweisen wir auf unsere Stellungnahmen zum FNP, zuletzt vom 07.07.2022.

Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt der Gemeinde deshalb notwendige Planänderung vorzunehmen, die eine realistische Einbindung der beiden Sondergebiete in die bestehende landwirtschaftliche Nutzung des Geltungsbereichs mit einer angepassten baulichen Inanspruchnahme zur Folge haben werden. Dies gilt auch deshalb, da in der Planbegründung ein öffentliches Interesse weder angeführt noch begründet und beide SO auf der Fläche eines Privaten vollzogen werden.

Hilfreich wären weiter, aufgrund der landschaftlich sensiblen Lage und der Größe der beiden Sondergebiete, eine Visualisierung der angedachten Planung bzw. die temporäre Errichtung von Phantomgerüsten.

Vermeidung und Minimierung nach § 1a Absatz 3 BauGB:

- Die Maßnahme zur Eingrünung und Einbindung des SO Wohnmobil ist auf Grünfläche F3 im Nordwesten nicht umsetzbar.
Nach BPlan ist hier eine Breite von zwei Metern vorgesehen. Gemäß Hinweis Nr. 1.2 zu den Festsetzungen ist zu landwirtschaftlichen Nachbargrundstücken ein Abstand bis zu vier Metern und ansonsten für Sträucher unter zwei Meter Höhe ein Abstand von 0,5 Meter erforderlich. Daraus ergibt sich, dass Sträucher mit einer Höhe über zwei Meter nicht zulässig sind oder nur eine Pflanzbreite von 1,5 Meter verbleibt. Nach Pflanzliste sollen Sträucher mit einer Höhe von bis zu einem Meter gepflanzt werden. Für die Anlage einer einreihigen Hecke mit natürlichem Charakter bedarf es einer Breite von mindestens vier Metern. Die vorgesehene Breite der zur Verfügung stehenden Grünfläche ist maximal ausreichend für eine niedrig gehaltene Formschnitthecke. Diese kann sicher nicht geeignet sein, das SO Wohnmobil, wie im Umweltbericht beschrieben (S. 11), gut in die Landschaft einzubinden. Wohnmobile haben eine Höhe von ca. drei Metern, d.h. eine Hecke mit den Funktionen „Einbindung“ und „Abschirmung“ der Anlage-, und betriebsbedingten Wirkungen muss die entsprechende Höhe, Dichtigkeit und Naturnähe erreichen können. Dies ist mit einer Pflanzbreite von maximal 1,5 Metern sicher nicht zu erreichen.

Die untere Naturschutzbehörde empfiehlt deshalb eine geeignete Verbreiterung der Grünfläche als Voraussetzung für die Herstellung einer naturnahen Hecke. Hierfür kann auf acht Stellplätze im Nordosten des SO verzichtet werden. Zusätzlich kann auf die weiteren fünf anschließenden Stellplätze zu Gunsten einer dann geeigneten Eingrünung des SO Wohnmobil verzichtet werden. Entsprechend kann sich das SO Wohnmobil in seiner Größe und Nutzung den landschaftlichen Gegebenheiten besser anpassen.

- Eine Einbindung des SO 1 Reitsport nach Westen in die freie Landschaft ist nicht Gegenstand der Planung. Der Umweltbericht ist hier unvollständig. Es wird empfohlen, den neuen Reitplatz landschaftlich einzubinden. Minimal wäre hier die Pflanzung von einzelnen Hochstammobstbäumen entlang zur FlNr. 2638 erforderlich.
- Die Arten Kornelkirsche und Faulbaum in der Pflanzliste für Sträucher sind nicht heimisch oder nicht standortgerecht (nasse, feuchte Standorte).

Ausgleich nach § 1a Absatz 3 BauGB:

- Der Beeinträchtigungsfaktor für Wohnmobilstellplatz in Abb. 7 (S. 29) ist nicht nachvollziehbar bzw. nicht begründet. Nach BayKompV (vgl. z.B. Arbeitshilfe Straßenbau: S. 6) kann ein reduzierter Beeinträchtigungsfaktor für begrünte Straßenböschungen verwendet werden. Analog geht der Leitfaden Bauen für begrünte Flächen vor. Hierbei kann ein Beeinträchtigungsfaktor von 0,7 verwendet werden. Aus den Festsetzungen geht keine Verpflichtung hervor, dass Wohnmobilstellplätze begrünt sein müssen. Sofern hierzu keine Verbindlichkeiten vorgegeben werden, kann ein reduzierter Beeinträchtigungsfaktor nicht anerkannt werden. Es ist dann der Beeinträchtigungsfaktor 1,0 zu verwenden.

- Beeinträchtigungsfaktor für den Reitplatz mit 0,3. Dieser Faktor ist unbegründet, da in den Festsetzungen keine Angaben zu einer möglichen Begründung des Reitplatzes erfolgen. Im Straßenbau wird ein Beeinträchtigungsfaktor von 0,4 lediglich für betriebsbedingte Wirkungen verwendet. Der Leitfaden Bauen erfordert hier eine GRZ von 0,3. Weiter erfolgen Unterbaumaßnahmen und eine intensive Drainage. Insofern ist in der Konsequenz der beiden Leitfäden von einem Beeinträchtigungsfaktor 1,0 auszugehen.





[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ihre Nachricht

Unser Zeichen

Bearbeitung

Datum
01.04.2025

Gemeinde Wasserburg (Bodensee): Bebauungsplan "Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport"; Stellungnahme Wasserwirtschaftsamt Kempten

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegenüber dem o.g. Vorhaben (Fassung vom 19.09.2024) bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwände. Zur zugehörigen Änderung des Flächennutzungsplans für das Plangebiet haben wir bereits am 27.06.2024 zum damaligen Planungsstand Stellung genommen.

Wir bitten um Beachtung und Berücksichtigung folgender fachlicher Empfehlungen und Hinweise:

1. Altlasten

Im Planungsbereich sind keine kartierten Altlasten bekannt. Sollten wider Erwarten dennoch Altablagerungen bzw. organoleptisch auffälliges Material angetroffen werden, so sind das Wasserwirtschaftsamt Kempten und das Landratsamt Lindau zu informieren.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

2. Vorsorgender Bodenschutz

Im Umweltbericht ist das Schutzgut Boden für den geplanten Standort im Wesentlichen ausreichend und plausibel beschrieben und bewertet. Die Gesamtbewertung für die Schutzwürdigkeit des Standortes bzgl. des Schutzgutes Boden ist „sehr hoch“, begründet u.a. durch die hohe natürliche Ertragsfähigkeit und das hohe Retentionsvermögen bei Niederschlagsereignissen. Der Boden wird aktuell noch obstbaulich genutzt.

Nach dem Bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP) sollen insbes. hochwertige Böden nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden (vgl. LEP, Ziff. 5.4.1 (G)). Bei der Suche nach alternativen Standorten ist das Schutzgut Boden (und die bodenschutzbezogenen übergeordneten Ziele des LEP!) lt. Damaliger Begründung zur FNP-Änderung, S. 17f. nicht berücksichtigt worden. Dabei wäre dies aufgrund der am Standort vorhandenen hochwertigen, schützenswerten und ertragreichen Böden (Grünlandgrundzahl 70 lt. aml. Bodenschätzung), sowie angesichts des hohen Flächenbedarfs der geplanten Nutzungsarten (Eingriffsfläche ca. 2,7 ha!) der Betroffenheit des Schutzgutes Boden angemessen gewesen.

Negative Auswirkungen auf den Boden bei Durchführung der Planung werden mit mittlerer Erheblichkeit erwartet. Immerhin sollen durch Festsetzungen die negativen Auswirkungen durch Bodenversiegelungen minimiert werden. Dennoch verbleiben erhebliche Eingriffe, u.a. durch den unter § 1 beschriebenen relativ hohen Bebauungsanteil mit großflächigen Gebäuden wie z.B. Verwaltungsgebäude, Wohnungen, Beherbergungsbetriebe, Ställe, Reithalle, Büro-, Lager-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude sowie Untersuchungs-, Behandlungs- und Veterinärpraxisräume.

Wir empfehlen für das weitere Vorgehen und zur Ergänzung der Planungsunterlagen die LABO-Checkliste „Schutzgut Boden für Planungs- und Zulassungsverfahren“ anzuwenden damit die wesentlichen Vorgaben des Bodenschutzes nicht unberücksichtigt bleiben, vgl.

<https://www.labo-deutschland.de/Veroeffentlichungen-Bodenschutz-in-der-Planung.html>

Aufgrund der Größe des Vorhabens (2,7 ha!), die weit über den in der BBodSchV angegebenen 3.000 m² Eingriffsfläche liegt, empfehlen wir dringend die Einbeziehung einer bodenkundlichen Baubegleitung (vgl. §4 Abs. 5 BBodSchV).

Für fachliche Fragen zum Thema Bodenschutz steht das Beratungsangebot des Wasserwirtschaftsamtes Kempten [REDACTED] zur Verfügung.

3. Grundwasserschutz und Wasserversorgung

Das Plangebiet liegt außerhalb festgesetzter oder geplanter Trinkwasserschutzgebiete, sowie (seit Inkrafttreten der Fortschreibung des Fachkapitels Wasserwirtschaft) auch außerhalb von Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten zur Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung.

Die Wasserversorgung des Plangebietes ist durch Anschluss an die gemeindliche Wasserversorgungsanlage gesichert.

4. Gewässerschutz

a) Schmutzwasser

Schmutzwasser kann dem Klärwerk der Garten- und Tiefbaubetriebe in Lindau (GTL) zugeführt und dort den Regeln der Technik entsprechend gereinigt werden.

b) Niederschlagwasser

Niederschlagswasser ist vorrangig über den belebten Oberboden zu versickern. Bei der Versickerung sind die Anforderungen der DWA-Regelwerke M 153 und **A 138-1** (→ seit Okt. 2024 wurde das bisherige A 138 überarbeitet und vom neuen Arbeitsblatt A 138-1 abgelöst!), bzw. bei Genehmigungsfreiheit (versiegelte Fläche < 1.000 m²) zusätzlich die NWFreiV und die TRENGW zu beachten.

Wir gehen davon aus, dass die lt. § 1 geplanten großflächigen Gebäude (z.B. Verwaltungsgebäude, Wohnungen, Beherbergungsbetriebe, Ställe, Reithalle, Büro-, Lager-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude sowie Untersuchungs-, Behandlungs- und Veterinärpraxisräume), überwiegend Flachdächer aufweisen werden. Als wirksame Maßnahme zur Rückhaltung und Abflussverzögerung von Regenwasser bietet sich insbesondere die Begrünung von Flachdächern (Dachneigungen bis ca. 20°) an, die aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausdrücklich empfohlen wird. Extensive Dachbegrünungen lassen sich aufgrund des geringen Pflegeaufwands und der geringen Wuchshöhen auch sehr gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren.

Um die Versickerungsfähigkeit der anstehenden Bodenschichten zuverlässig festzustellen, empfehlen wir eine Baugrunduntersuchung durch ein hydrogeologisches Fachbüro. Sollte eine Versickerung nachweislich nicht möglich sein (z.B. aufgrund gering durchlässiger Böden), so ist das anfallende Niederschlagswasser ggf. gedrosselt in oberirdische Gewässer und/oder in Abstimmung mit der Kommune in die öffentliche Regenwasserkanalisation einzuleiten.

Die technischen Anforderungen für die Einleitung sind für die qualitative Betrachtung in der DWA-Richtlinie A 102, sowie für die quantitative Beurteilung in den DWA-Richtlinien M 153 und A 117 geregelt. Hierfür ist beim Landratsamt Lindau eine wasserrechtliche Erlaubnis zu

beantragen. Bei befestigten Flächen unter 1.000 m² ist bei Beachtung der TRENNOG entsprechend § 25 WHG (Gemeingebrauch) in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 Nr. 2 BayWG eine erlaubnisfreie Einleitung in den nächstgelegenen Vorfluter möglich.

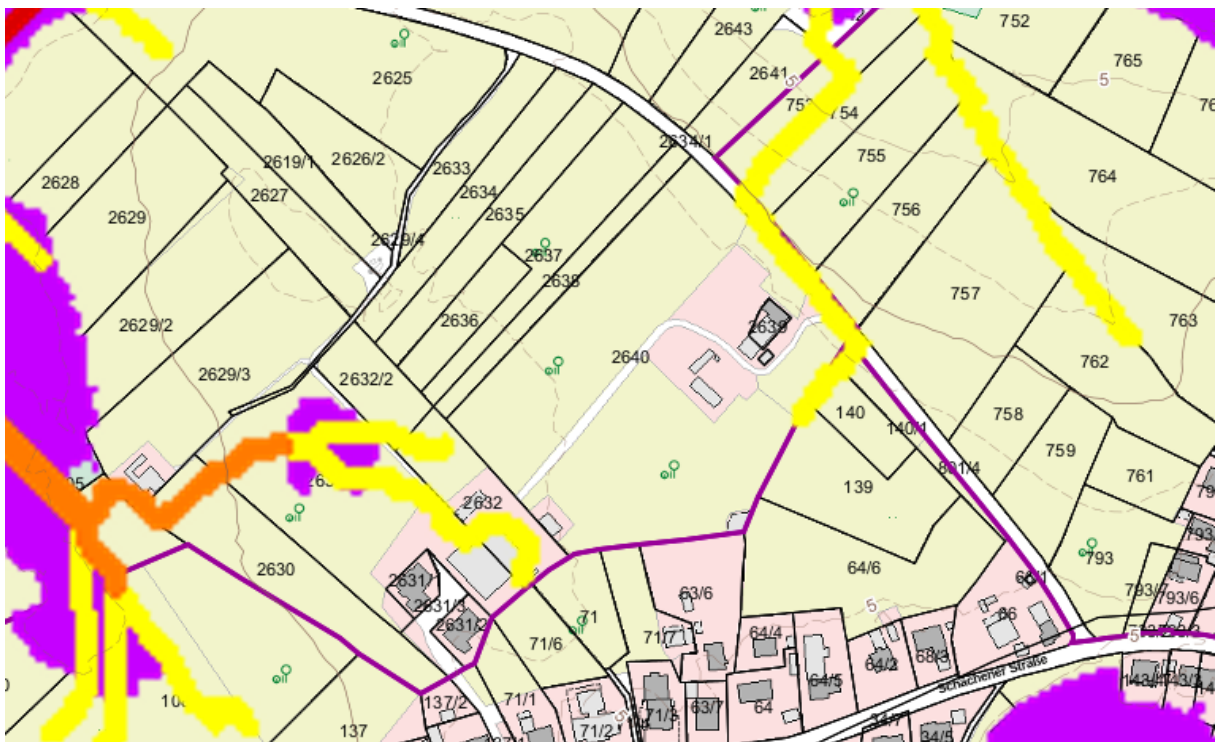
5. Oberflächengewässer

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

6. Wild abfließendes Wasser

Die HiOS-Karte zeigt für das Plangebiet zwar keine nennenswerten Betroffenheiten durch Aufstaubereiche oder potenzielle Fließwege infolge von Starkregen an.

Aufgrund der kleinmaßstäblichen, bayernweiten relativ „groben“ HiOS-Datengrundlage empfehlen wir jedoch, an den textlichen Festsetzungen unter Ziff. 3.3 auf S. 14 zum Schutz vor Überflutungen bei Starkregenereignissen festzuhalten.



Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■
■■■■■



Per E-Mail:

Immenstadt/Kempten
27.03.2025

**GEMEINDE WASSERBURG (BODENSEE) – BEBAUUNGSPLAN
„SONDERGEBIET WOHNMOBIL UND REITSPORT“
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kempten (Allgäu) nimmt zu
oben genannten Vorhaben wie folgt Stellung:

Bereich Forsten:

Innerhalb des geplanten Sondergebiets und im Abstand einer ortsüblichen Baum-
länge dazu befindet sich kein Wald im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes. Eine
Baumfallgefahr kann somit ausgeschlossen werden.

Weitere forstliche Belange sind ebenfalls nicht betroffen.

Bereich Landwirtschaft:

Durch die geplante Maßnahme gehen Flächen für die Landwirtschaft verloren.
Wir begrüßen den Hinweis und die Aufnahme von landwirtschaftlichen Immissio-
nen im Textteil. Außerdem sieht das AELF Kempten es positiv, dass ein Teil des
naturschutzfachlichen Ausgleichs intern im Planungsgebiet erbracht wird.
Bei der Pflege des Streuobstbestandes auf der Ausgleichsfläche wird die Erzie-
hungspflege auf 3 Jahre begrenzt. Ein Hochstammobstbaum braucht zur Entwick-
lung einer fruchtenden Krone je nach Sorte bis zu 12 Jahren. In dieser Zeit muss
die Aufbau- und Erziehungspflege weiter erfolgen.

Durch die langen Mahdabstände bei einer nur 1-2 maligen Mahd ist neben der Entwicklung einer artenreichen Streuobstwiese auch die Gefahr der Vermehrung von Wühlmäusen, die die jungen Obstbäume durch Wurzelverbiss schädigen, gegeben. Deshalb sollte in der Aufbauphase das Gras entsprechend öfter gemäht werden, um den Mäusen weniger Schutzraum zu bieten. Wenn Obstbäume lange erhalten werden sollen, sollten die Wiesen auch maßvoll gedüngt werden über eine Weidehaltung von Tieren (Schafe, Rinder) oder über eine Festmistdüngung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Lindau, 13.03.2025

**Stellungnahme Bebauungsplan „WOHNMOBIL UND REITSPORT“
Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, Gemeinde Wasserburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Zusendung der Unterlagen im O.G. Verfahren und nehmen im Namen
des Landesverbandes des BUND Naturschutz in Bayern e.V. wie folgt Stellung:

Wir lehnen die Planung entschieden ab.

Begründung:

- 1. Übergeordnete Planungen:** Der Bebauungsplan (BPlan) widerspricht den auf Seite 7 der Begründung genannten Zielen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) und dem Landschaftlichen Leitbild des Regionalplanes RP (Seite 8):
„Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sollen erhalten werden. Insb. hochwertige Böden sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden (5.4.1 (G)).“
Durch die Planung geht landwirtschaftliche Fläche verloren. Die Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in Freizeitflächen erhöhen den Druck auf die ortsansässigen Landwirte, denen nicht mehr ausreichend bezahlbare (Pacht-) Flächen zur Verfügung stehen. Mit der Folge, dass Landwirte aufgeben und die Flächenumwandlung weiter voranschreitet. Dies mit erheblichen Folgen für unsere Natur- und Kulturlandschaft.
LEP: „Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden (7.1.1 (G)).“
RP: „Landschaftliches Leitbild: Die natürlichen Grundlagen und die landschaftlichen Gegebenheiten sollen zur Erhaltung und Entwicklung der Region als Lebens- und Arbeitsraum für die dortige Bevölkerung und als bedeutender Erholungsraum gesichert werden

[REDACTED]

(G). Die verschiedenen Landschaftsräume der Region sind möglichst differenziert und standortgerecht – unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Erholung – zu nutzen (B I 1.1). Es ist anzustreben, die für die Region charakteristische Mischung aus intensiv genutzten und ökologisch ausgleichend wirkenden Landschaftsteilen sowie die typischen Landschaftsbilder zu erhalten. Weitere Belastungen von Natur und Landschaft sind möglichst gering zu halten (B I 1.2).“

Durch die Planung verliert Wasserburg touristisch attraktive Landschaftsbestandteile, die sich durch unzerschnittene und unbebaute Grünflächen auszeichnen. Der Erholungswert und der positive Gesamteindruck der Landschaft leiden durch die erheblichen Eingriffe in das Landschaftsbild. Die angedachten Eingrünungsmaßnahmen benötigen lange Zeit, bis sie wirken. Bis dahin sind womöglich längst Erweiterungspläne auf dem Tisch, die diese Eingrünungen wieder obsolet machen

2. **Landschaftsbild:** Zusätzlich zu den oben genannten Punkten sind folgende Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu nennen: Gebäudelängen von über 50 m sind mit Sicherheit hier nicht ortsüblich und stellen einen enormen Riegel in der freien Landschaft dar. Für den Wohnmobilstellplatz ist auf Seite 13 im Text folgendes festgelegt: „Zur Gliederung und Durchgrünung des Wohnmobilstellplatzes sind Bäume oder Hecken zu pflanzen“. Im Plan sind weder Bäume noch Pflanzbeete zu finden.
3. **Verkehrsbelastung:** Wir sehen in der Planung die zukünftige erhebliche Zunahme des Verkehrs im Bereich Fuggersiedlung, Höhenstraße, Bad Schachen durch Wohnmobile nicht ausreichend untersucht. Der Verkehr umfasst Wohnmobile unterschiedlicher Größe (das kann die Größe eines kleinen Freizeithauses auf Rädern umfassen) und Gespanne mit Pferdeanhängern, für die die Zufahrtsstraßen gar nicht ausgerichtet sind. Die Zählungen für das der Planung angefügte Verkehrsgutachten wurden im Oktober 2024 vorgenommen und nach einer Dauerzählstelle an der LI 16 hochgerechnet. Ob diese Hochrechnungen sich ohne weiteres auf die Fahrradstraße in Bad Schachen, die Höhenstraße und die Fuggerstraße übertragen lassen, bezweifeln wir. Außerdem sind diese schmalen und wie die Schachener Straße verkehrsberuhigten Straßen nicht für die o.g. Fahrzeugdimensionen ausgelegt. Dieser Aspekt ist im Gutachten nicht berücksichtigt. Es muss der Gemeinde Wasserburg auch klar sein, dass die Stadt Lindau bereits erwogen hat, die neu erstellte Fahrradzone in der Schachener Straße für Wohnmobile zu sperren, um gefährliche Situationen und Begegnungen zwischen Radlern und Wohnmobilen zu vermeiden. Dann wird der gesamte Wohnmobilverkehr über Wasserburg mit dem stark befahrenen Lindenplatz fließen. Auch dieser Aspekt ist in der Planung nicht berücksichtigt.
4. **Widerspruch in der Planung:**
Anzahl Wohnmobilstellplätze: Während der Flächennutzungsplanung wurde von 40 – 45 Stellplätzen gesprochen (siehe Sitzungsvorlage zur Abwägung vom 17.09.2024), das Verkehrsgutachten geht von 50 Stellplätzen aus, diese sind ebenso in der Begründung genannt, im Plan sind 57 Stellplätze eingezeichnet. Dies ist eine Vermehrung um etwa ein Drittel, was durchaus erheblich ist. Die genaue Anzahl der Stellplätze muss im Plan festgeschrieben werden.

5. **Niederschlagswasser:** Das Niederschlagswasser soll nach Möglichkeit versickert werden. Zusätzlich ist auf Seite 11 der Begründung vermerkt: *„Zusätzlich dazu sind für die Entwässerung des Niederschlagswassers Regenrückhaltebecken im Norden und Süden außerhalb des Geltungsbereichs geplant. Im Laufe des Verfahrens werden dazu konkretere Aussagen getroffen“*. Die Regenrückhaltung, bzw. Ableitung des Niederschlagswassers muss bereits jetzt Bestandteil der Planungen sein. Ohne ein entsprechendes Konzept ist der BPlan nicht genehmigungsfähig. Die Regenrückhaltebecken werden weitere landwirtschaftliche Fläche verbrauchen und einen zusätzlichen Ausgleichsbedarf hervorrufen. Dies darf nicht durch nachträgliche Zusatzplanungen außerhalb des Plangebietes verschleiert werden.
6. **Umweltbericht:** Der Einschätzung im Umweltbericht, dass das Plangebiet derzeit eine **mittlere Bedeutung** für das Schutzgut Landschaft hat, widerspricht der BN aufgrund der oben genannten Argumente. Ebenso der Aussage *„Durch geländeangepasstes Bauen und eine wirksame Eingrünung ist die Erheblichkeit für das Schutzgut Landschaft als **mittel** einzustufen“*, denn die Kubaturen der Gebäude, insbesondere der Reithalle sind nicht als geländeangepasst zu bezeichnen und die große Anzahl der Stellplätze für Wohnmobile lässt sich ebensowenig in die Landschaft einbinden.
7. **Absehbare Erweiterungsplanungen:** Wir sehen die Gefahr von späteren Erweiterungsplänen als sehr hoch an und können auch aus diesem Grund die derzeitige Planung nicht befürworten. Hier werden landschaftliche Vorbelastungen geschaffen, die eine nachfolgende Erweiterung erheblich erleichtern. So wird die Grundlage für einen weiteren Großcampingplatz gelegt. Wir befürchten, dass die Tendenz dann dahin geht, dass festinstallierte Ferienbungalows oder Mobil-Homes das Angebot erweitern werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Das in diesem Zusammenhang vorgelegte Verkehrsgutachten ist aus Sicht der Stadt in aktueller Version nicht verwertbar. Die besondere Eigenschaft der Schachener Straße als Fahrradzone wird im Verkehrsgutachten nicht einmal erwähnt. Besonders im Sommer ist der Radverkehr in der Schachener Straße die vorherrschende Verkehrsart, weil dort der äußerst beliebte Bodenseeradweg verläuft. In der Saison 2024 wurden hier an Spitzentagen über 3.000 Radfahrer nach der Einmündung Höhenstraße (ohne zusätzlichem Radverkehr der Höhenstraße) festgestellt und dass, obwohl sich die Situation nach den entsprechenden Bauarbeiten zur Fahrradzone mit Vollsperrung erst wieder einspielen muss. Mit zunehmenden Radverkehrszahlen ist zu rechnen. Eine Bewertung der Verkehrssituation und der Verkehrsqualität ohne Einbezug des Radverkehrs ist realitätsfremd.

Die Hochrechnung der Verkehrszahlen in der Schachener Straße über die Zählstelle an der Li 16 ist ebenfalls anzuzweifeln. Denn in der Realität zeigt sich, dass gerade der touristische Verkehr an den Zufahrtsstraßen zum See in der Badesaison stark zunimmt. An der Li 16 hingegen vermischt sich der Berufs-/Gewerbe-/Tourismusverkehr stärker, sodass die Zunahme des Gesamtverkehrs weniger stark zunehmen dürfte. Nicht berücksichtigt wurden auch gerade in der Saison der potenziell höhere Anteil an SV-Fahrten durch Bad Schachen aufgrund des landwirtschaftlichen Verkehrs, des touristischen Busverkehrs und der Wohnmobile. Der geringere Hochrechnungsfaktor für den SV-Anteil in den Nebenstraßen ist nicht begründet worden und angesichts der geschilderten Verkehrsverhältnisse auch nicht nachvollziehbar.

Zudem zeigt die Annahme einer falschen Vorfahrtsregelung (rechts vor links) am Knoten Schachener Straße / Höhenstraße, dass sich die Gutachter nicht ausreichend mit der örtlichen Situation auseinandergesetzt haben. Die Schachener Straße ist hier entsprechend der Beschilderung mit Verkehrszeichen 301 vor der Höhenstraße bevorrechtigt.

Nicht zuletzt ist aus Sicht der Stadt Lindau anzuzweifeln, dass sich der Verkehr hälftig auf die Zufahrt über die Höhenstraße von Wasserburg kommend, und hälftig auf die Zufahrt über die Schachener Straße von Bodolz / Lindau kommend, verteilen wird. Der gesamte Verkehr, welcher von der Autobahn A96 in Richtung Bodensee anreist, wird angesichts der kürzeren Strecke über die Schachener Straße zum Ziel fahren. Die Zufahrt von Bodolz kommend führt zunächst durch die schmale Enzisweiler Straße. Hier wird es im Begegnungsverkehr Stadtbus / Lkw an Engstellen mit nur 5,60m Fahrbahnbreite bereits heute grenzwertig eng. Darüber hinaus befindet sich unmittelbar neben der Straße auch eine Kindertagesstätte („Seezwerge“). Hinzu kommt, dass die Fuggerstraße, über die die meisten Navigationssysteme den Verkehr schicken wollen, für höhere Fahrzeuge nicht geeignet ist und diese dann wiederum auch aus Richtung Friedrichshafen die nächstangezeigte Möglichkeit über Bodolz und Lindau nutzen werden.

Hinsichtlich des berechneten zusätzlichen Verkehrsaufkommens für den Knoten Höhenstraße / Schachener Straße steht außerdem eine erhebliche Verschlechterung von Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit im Raum. Im Worst-Case-Szenario führen die Sondergebiete bei Annahme einer hälftigen Zufahrtsmenge über Lindau und Bodolz zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 145 Kraftfahrzeugen und 40 Fahrzeugen des Schwerverkehrs. Damit sind etwa 22 % des induzierten Verkehrs Schwerverkehr, weshalb der Schwerverkehrsanteil für die Schachener Straße potenziell auf 6,7 % steigen wird. Aktuell beträgt dieser laut Verkehrszählung mit Hochrechnung am besagten Knoten etwa 5,8 %. Insgesamt wird das Verkehrsaufkommen lt. Berechnung an der Einmündung Höhenstraße / Schachener Straße durchschnittlich um etwa 6,8 % zunehmen. Der durch die Sondergebiete entstehende Verkehr wird seitens der Straßenverkehrsbehörde Stadt Lindau als äußerst kritisch betrachtet.

Aufgrund des Radverkehrsaufkommens der Schachener Straße wurde diese zur Fahrradzone ausgebaut und als solche ausgewiesen. In der Fahrradzone soll der Radverkehr gem. der Verwaltungsvorschrift zu § 41 StVO, Zeichen 244.1., Rn.1, die

vorherrschende Verkehrsart sein. Die Stadt Lindau beabsichtigt, den Radverkehr an dieser Stelle weiterhin zu bevorzugen und zu stärken. Der Durchgangsverkehr soll auf die Kreisstraße Li 16 verlagert werden. Der zusätzliche Verkehr durch die Sondergebiete Reitsport und Wohnmobil wurde bei der Planung zur Schachener Straße nicht berücksichtigt und konterkariert die städtische Verkehrsplanung durch Erhöhung anstatt Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Der zusätzliche Verkehr und insbesondere der Schwerlastverkehr erhöhen das Unfallpotenzial in der schmalen Enzisweiler Straße sowie in der Schachener Straße insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen. Größere Wohnmobile und Pferdegespanne brauchen deutlich mehr Platz, insbesondere beim Einfahren und Abbiegen. Sie haben durch ihre Bauart auch ein deutlich schlechteres Sichtfeld. Erfahrungsgemäß mangelt es den Lenkern dieser Fahrzeuge auch häufig an Fahrpraxis, weshalb hier öfter Platzbedarf und Radien unterschätzt werden. Das Überholen mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand wird gerade bei Gegenverkehr vielfach nicht möglich sein. Dementsprechend werden sich gerade größere Fahrzeuge zwischen Radfahrergruppen bewegen müssen. Insgesamt könnte es durch den zusätzlichen Verkehr also zu einer Beeinträchtigung der Radfahrersicherheit kommen. Sollte sich ein erhöhtes Unfallaufkommen feststellen lassen, behält sich die Straßenverkehrsbehörde Lindau vor, mit Verkehrsbeschränkungen zu reagieren. Dies würde zu einer erheblichen Mehrbelastung der Wasserburger Zufahrt führen. Es muss in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob das Wasserburger Straßennetz den zusätzlichen Verkehr allein vollständig abwickeln kann. Anderenfalls dürften die Bebauungspläne nicht aufgestellt werden.

Im Verkehrsgutachten bleiben zu erwartende Probleme des ruhenden Verkehrs unberücksichtigt. Seit Implementierung der Fahrradzone mit entsprechendem eingeschränktem Haltverbot für alle Fahrzeuge stellt die Straßenverkehrsbehörde fest, dass gerade an sommerlichen Saisontagen mit großem Zulauf mangels öffentlicher Stellplätze verbotswidrig im Bereich der Fahrbahn auf der Schachener Straße geparkt wird. Kommen hierzu noch Nutzer, die im zusätzlichen Sondergebiet keine Parkfläche gefunden haben, könnte dies den Verkehr im Bereich der Schachener Straße, insbesondere bei zu eng parkenden Fahrzeugen den Linienbusverkehr zum Erliegen bringen. Gerade an Turniertagen erscheint es unrealistisch, dass Teilnehmer und Besucher der Turniere ausreichend Platz auf dem Wohnmobilstellplatz finden werden. Auch ist für die Straßenverkehrsbehörde nicht nachvollziehbar, wohin die vom Wohnmobilstellplatz verbannten Wohnmobile ausweichen sollen. Es sollte entsprechend für Turniere und andere Spitzenzeiten eine Ausweichparkmöglichkeit für Wohnmobile und PKW seitens des Betreibers oder der Gemeinde Wasserburg geschaffen werden. Aus den vorgenannten Gründen sieht die Stadt den Bedarf einer Überarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung.

Landschaftliche Einbindung

Das Vorhaben soll über Pflanzmaßnahmen gut in die Umgebung eingebunden werden. Das Ziel einer Eingrünung wird über die geplante Hecke kaum bzw. erst nach vielen Jahren erreicht werden. Die Fläche, die für die Hecke zur Eingrünung vorgesehen ist, beträgt z.T. nur zwei Meter und die Hecke soll nur einreihig sein.

Die Monitoring Maßnahmen für die Ausgleichsmaßnahme „Entwicklung Streuobstwiese“ beinhalten nur eine einmalige Prüfung nach 3 Jahren. Für eine

fachgerechte Entwicklung einer Streuobstwiese sind längere Zeiträume mit Pflegemaßnahmen etc. nötig. Wie bereits in einer früheren Stellungnahme geschildert, regt die Stadt Lindau an, den südöstlichen Teil des Flurstücks 2640 Gemarkung Wasserburg mit Gehölzen zu bepflanzen, um aus südwestlicher Richtung eine Eingrünung zu schaffen.

Schlussbemerkung

Im Ergebnis lehnen wir die Planung des Wohnmobilparkplatzes an der geplanten Stelle ab, da er unweigerlich zu einer spürbaren Zunahme des Wohnmobilverkehrs in Bad Schachen führen wird. Dieser Bereich ist verkehrlich deswegen so sensibel, da dort die Verkehrsinfrastruktur nicht dafür ausgelegt ist, den zusätzlichen Wohnmobilverkehr aufzunehmen. Stattdessen werden künftig erhebliche Belastungen der Anwohner, der Fahrradstraße als Teil des Bodenseeradwegs sowie des Schul- und KITA-Verkehrs gesehen, welche den verkehrlichen Zielsetzungen der Stadt Lindau widersprechen.

Wir bitten die Gemeinde Wasserburg daher, einen alternativen Standort für den Wohnmobilstellplatz zu realisieren, der näher an übergeordneten Straßen wie der B31 liegt. Sollte dies nicht erfolgen, muss die Gemeinde Wasserburg darlegen, wie eine Anbindung des Stellplatzes über Wasserburger Gemeindegebiet erfolgen kann, auch unter der Berücksichtigung, dass die Stadt Lindau unter Umständen entsprechende Zufahrtsbeschränkungen für Wohnmobile erlassen wird.

Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

[REDACTED]

[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gemeinde Wasserburg	
12. März 2025	
Sg. 12	Anl.

ich widerspreche hiermit ausdrücklich dem Erweiterungsprojekt des Reiterhofes zwischen Fugger- und Höhenstraße!

Gründe:

1. Der Tourismusbereich ist bereits voll ausgelastet und droht die vertraglichen Grenzen zu überschreiten.
2. Das Projekt ist mit viel Verkehr von entsprechend großen Fahrzeugen mit Pferdeanhängern mit entsprechend hohen Lärm- und Abgasemissionen für die Anlieger – auch in der Fahrradstraße Schachener Straße – verbunden.
3. Die Zufahrt über die Fuggerstraße von der Friedrichshafener Straße aus ist für solche Gespanne zu klein, schon jetzt oft überlastet und dadurch ungeeignet. Die Zufahrt über den Ortskern von Wasserburg ist ebenfalls für Wohnmobile mit Anhänger aufgrund der oft starken Nutzung ungeeignet.
4. Im Sommer lastet der Verkehr durch Besucher des Freizeitbades die Infrastruktur schon weitgehend aus.
5. Die Anzahl von geplanten Stellplätzen für die Wohnmobile wurde kontinuierlich erweitert. Das lässt auch darauf schließen, dass die Anlage eigentlich deutlich größer werden soll, als anfangs dargestellt. Es erinnert an eine Salami-Taktik.
6. Es wird mit der Anlage für Wohnmobile sowie ergänzende Bauten die typische Landschaft mit Obstbau weiter verringert, damit ein Anziehungspunkt für den bisherigen Tourismus mit Nutzung von Hotels, Pensionen und Gästezimmern verkleinert.

[REDACTED]

Wasserburg, 11.03.2025

[REDACTED]

Betreff:

WG: Wohnmobilstellplatz

-----Ursprüngliche Nachricht-----
[REDACTED]

Gesendet: Samstag, 22. März 2025 13:40
[REDACTED]

Betreff: Wohnmobilstellplatz

An die Gemeinde Wasserburg

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

. Es wird angesichts der Dimension des Vorhabens die immer gepriesene landschaftliche Idylle stark beeinträchtigt . Der schon heute überbordende Verkehr wird eine nochmalige Frequenzerhöhung erfahren, was absehbar zu chaotischen Zuständen sowohl in

Wasserburg als auch Bodolz und insbesondere der Schachener Fahrrad(!)straße führen wird.

Für Nutzer und Anwohner eine unzumutbare Belastung!

. Die Parksituation, vor allem in der Hauptsaison ebenfalls schon seit Jahren nur noch als katastrophal zu bezeichnen, wird sich - kaum vorstellbar!- nochmals verschlimmern.

. Daß ein Verkehrsgutachten vom Initiator und also Nutznießer des geplanten Projektes in Auftrag gegeben wurde, läßt zumindest Zweifel an der

Unabhängigkeit des Gutachtens aufkommen . Die geplanten Reitturniere werden die Anwohner weiterem Lärm aussetzen und die o.g. Probleme zusätzlich verschärfen . Andernorts wird ein solche 'overtourismus' als m,assives Problem erkannt und Einhalt zu gebieten versucht!

. Daß einem privatwirtschaftlich-ökonomischen Interessen Einzelner die politisch Verantwortlichen in solcher Weise 'zu Diensten' scheinen und

die Proteste so Vieler außer Acht gelassen werden (s. Petition, schon heute fast 700 Personen!), mindert weiter das Vertrauen in eine die

Interessen Aller berücksichtigenden Politik. Nichts ist in der heutigen Situation weniger erstrebenswert!

--
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stellungnahme [REDACTED] zu den geplanten Sondergebieten am Reiterhof zwischen Höhen- und Fuggerstraße

Die Gemeinde Wasserburg und der Gemeinderat werden hiermit aufgefordert das Erweiterungsvorhaben in Wasserburg bezüglich des Reiterhofs zwischen Fugger- und Höhenstraße wegen der damit zunehmenden Belastungen für direkte Anwohner und solche an den Zufahrtswegen durch Lärm- und Abgasemissionen und wegen Gefährdung des Radverkehrs sowie der erheblichen Eingriffe in die Landschaft abzulehnen.

Begründung

Die geplanten Erweiterungen betreffen nicht nur Unterstellmöglichkeiten für große Gespanne mit Wohnmobil und Pferdetransporter, sondern in den Turnierfreien Zeiten auch die Abstellung von sonstigen Wohnmobilen.

Insbesondere die Gespanne sind regelhaft über 12 m lang und haben bei der Lage des geplanten Wohnmobilplatzes mit aktuell 57 geplanten Fahrzeugen nur 3 mögliche Zufahrtsvarianten zur Verfügung.

1. eine von der Friedrichshafener Straße durch das enge Zentrum von Wasserburg und
2. alternativ durch die kleine Fuggersiedlung am Bichelweiher oder
3. die Schachener Straße von Aeschach aus oder von Enzisweiler.

Gerade aus dem Zentrum von Wasserburg möchte man den Verkehr heraushalten, zumal der Kreisel am Rathaus überaus kleindimensioniert ist und der Verkehr durch Einkäufer und Zulieferer groß.

Die Fuggersiedlung mit ihrer schmalen Durchfahrtsstraße ist schon problematisch bei der Begegnung von zwei normal dimensionierten PKWs, insbesondere bei der Bahnunterführung und in der unübersichtlichen Kurve um die frisch renovierte Fuggermühle.

Die Wackerstraße führt von Aeschach aus in die Schachener Straße. Sie ^{ist} zunächst eng, vor allem bei der Bahnunterführung. Der Teil an den Wiesen entlang ist zunächst unproblematisch, auf der Höhe der Villen dann aber sehr eng und ohne Ausweichmöglichkeiten, zumal der Fahrradverkehr in Richtung Lindau dort auf die Straße gezwungen wurde. Ein weiteres Befahren der südlichen Wege parallel der Straße wurde den Fahrradfahrern untersagt. Die Alternative von Enzisweiler aus führt durch die enge gleichnamige Straße durch das Wohngebiet am Kindergarten vorbei. Ab der Höhe Enzisweiler Straße handelt es sich um eine Fahrradstraße, wo auch Fahrradfahrer nebeneinander fahren dürfen. Die Fördermittel durch den Bund für die Fahrradstraße widersprechen dem Vorhaben, dass dort zukünftig häufig Wohnmobile und Gespanne durchfahren würden. Konflikte zwischen PKW-, Bus- und Fahrradverkehr gibt es auf der gesamten Strecke von Aeschach aus bis zur Abbiegung Höhenstraße in Richtung Wasserburg. Schließlich ist die Höhenstraße eine sogenannte Rennradstrecke,

auf der aber auch viele andere Fahrradfahrer unterwegs sind. Die direkte Strecke durch Reutenen und die Wiesen hin zum Freizeitzentrum ist als Teil des Bodenseeradwegs eine der am meisten von Fahrradfahrern benutzten Strecken Europas, so dass gerade im Sommer viele auf die Höhenstraße ausweichen!

In der Konsequenz ist der geplante Ort für die Wohnmobile wie auch und insbesondere die Gespanne von etwa 12 m Länge schlecht erreichbar und mit vielen Konflikten und Gefährdungen für den Fahrradverkehr sowie Lärm- und Abgasemissionen für die Anlieger der genannten Zuwege verbunden.

Die Stellungnahme der Stadt Lindau lehnt das Projekt mit dem geplanten Ort ebenfalls entschieden ab und erklärt das Verkehrsgutachten für fehlerhaft und nicht aussagekräftig. Die Stadt plant ansonsten die Schachener Straße für Wohnmobile zu sperren. Sie empfiehlt die Suche nach einem anderen, verkehrsgünstigeren Ort.

Der Tourismus in die Bodenseeregion grenzt an Overtourismus, weshalb man gerne nachhaltigen Tourismus fördern möchte (siehe auch <https://www.wasserburg-bodensee.de/touristisches-leitbild>). In vielen Punkten widerspricht die Planung dem touristischen Leitbild von Wasserburg und auch den langjährigen Überlegungen den Verkehr aus Wasserburg möglichst herauszuhalten. Mit der Planung mit 2 Sondergebieten gibt es in Wasserburg also eine gegenläufige Entwicklung: bekannter Maßen nutzen Wohnmobiltouristen nicht die örtlichen Unterkünfte, verweilen nur kurz, versorgen sich überwiegend selbst und hinterlassen viel Abfall. Die Emissionen der überwiegenden Dieselmotoren von Wohnmobilen bei der schweren Last und dem hohen Verbrauch sind nicht zeitgemäß.

Das ganze Projekt ist also verkehrsbezogen nicht nur von Bedeutung für die Gemeinde Wasserburg, sondern auch für Bodolz und Lindau. Schon im letzten Jahr haben sich Lindau und Enzisweiler dagegen verwehrt, dass die ganzen Wohnmobile und Gespanne durch ihre Straßen zu dem geplanten Platz fahren. Weiterhin gibt es bezogen auf die Eingriffe in die Landschaft eine eingehende und ablehnende Stellungnahme vom BUND Naturschutz in Bayern e.V. vom 13.03.2025, welche die Unverträglichkeit des Projektes mit dem landschaftlichen Leitbild im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan darstellt (siehe Anhang).

Insgesamt gibt es also erhebliche ökologische, landschaftliche und verkehrstechnische Bedenken von vielen relevanten Seiten wie auch Wasserburger Bürgern, welche in der Summe die entschiedene Ablehnung des Projektes begründen.

Wasserburg, 27/03/25

Eingang Bauamt
28. MRZ. 2025 VS
Gemeinde Wasserburg (B)

BRSH RECHTSANWÄLTE KANZLEI LINDAU
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Lindau, den 28.03.2025

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Voigt,

I.

Ausweislich der in der **Anlage 1** in Kopie zu Ihrer Kenntnisnahme beigefügten Vollmachtsurkunden zeigen wir Ihnen im Zusammenhang mit dem gemeindeseits bis einschließlich 28.03.2025 offengelegten Bebauungsplanentwurf „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“ die rechtliche Interessenvertretung nachfolgender Mandanten an:

1.

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

■

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
Bankverbindungen

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

■

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

■

[REDACTED]

■

[REDACTED]
[REDACTED]

■

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

■

[REDACTED]
[REDACTED]

■

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

■

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Im Einzelnen formulieren wir namens und kraft Vollmacht der vorbezeichneten Mandanten hiermit fristgerecht nachfolgende Einwendungen und Bedenken gegen den offengelegten Entwurf des Bebauungsplanes „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“:

Allgemeine Einwendungen

Zweifelhaftigkeit des Planungszieles und des Planungszweckes

In der Begründung zum streitgegenständlichen Bebauungsplan wird darauf verwiesen, dass am streitgegenständlichen Standort eine bereits „*bestehende Reitsportanlage*“ mit dem Ziel der „*Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit*“ seitens des Betreibers „*erweitert und mit einem Wohnmobilstellplatz verknüpft*“ werden soll. Hierfür sei „*der Standort gut erreichbar und solle in das*

gemeindliche Rad-Wege-Netz integriert werden“ (vgl. Seite 3 der Begründung).

- a) Zunächst ist bereits zweifelhaft, inwieweit am betreffenden Standort bereits heute überhaupt von dem Betrieb einer „Reitsportanlage“ ausgegangen werden kann. Äußerlich erkennbar ist vor Ort bislang lediglich neben dem unstrittigen landwirtschaftlichen Obstbaubetrieb des Eigentümers die Haltung von Pferden auf den hierzu eingezäunten Koppeln mit einem kleinen Reitplatz. Von einem spezifischen Reitsporthof kann mangels Vorhandenseins von für einen Reitsporthof spezifizierten Anlagen bzw. Ausstattungselementen dort bislang überhaupt keine Rede sein.

Ungeachtet des zweifellos zu konstatierenden reitsportlichen Talents der Tochter des Vorhabenträgers und deren subjektiv verständlichen Wunsches nach der Schaffung entsprechend geeigneter Trainingsbedingungen kann bislang jedenfalls nicht von einer bestehenden „Reitsportanlage“ ausgegangen werden, deren Erweiterungsabsicht Ziel der gegenständlichen Planung sein soll.

Ganz im Gegenteil stellt die Planmaßnahme insoweit eine erstmalige Einrichtung einer entsprechenden Reitsportanlage dar, die sich gerade auch mit Blick auf den dort geplanten Umfang reitsportspezifisch infrastruktureller Einrichtungen nicht als Ergänzung etwaig bereits bestehender diesbezüglicher Anlagen versteht, sondern vielmehr als erstmalige Herstellung entsprechender für den Reitsport dienender neuer baulicher Anlagen präsentiert.

Zudem ist zweifelhaft, ob die dort bislang betriebene Pferdehaltung überhaupt eine vom Plangeber unterstellte genehmigte „gewerbliche“ Reitsportanlage darstellt, deren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Ausbau einer solchen Anlage Rechnung getragen werden soll.

Nach diesseitiger Einschätzung handelt es sich lediglich um eine privat betriebene Pferdehaltung mit der Möglichkeit des Reitens durch die Familie des Hofeigentümers respektive deren Freunde.

- b)** Zweifelhaft ist des Weiteren der konkrete Planungsbedarf für den vorliegend geplanten Wohnmobilstellplatz.

In diesem Zusammenhang wird förmlich ein vermeintlicher Missstand in Bezug auf ein angebliches „wildes“ Abstellen von Wohnmobilen im Gebiet der Gemeinde Wasserburg konstruiert, um die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Planung eines Wohnmobilstellplatzes in dieser Größenordnung erstmalig zu konstruieren. In der Öffentlichkeit in Wasserburg war und ist das behauptete „wilde Campen“ noch nie ein ernstliches Thema gewesen. Erstmalig der Vorhabenträger hat dies nachvollziehbarerweise im eigenen Interesse im Gemeinderat Wasserburg, dessen Mitglied er ebenfalls ist, artikuliert.

Die vermeintlich dringliche Notwendigkeit eines solchen Wohnmobilstellplatzes auf Wasserburger Gemarkung ist auch deshalb höchst zweifelhaft, weil erst vor geraumer Zeit ein Wasserburger Bürger einen Wohnmobilstellplatz in unmittelbarer Nähe der B 31 erstellen wollte und der Gemeinde Wasserburg sogar angeboten hat, diesen zu betreiben.

Dieses Ansinnen ist seinerzeit von der Gemeinde Wasserburg abgelehnt worden.

Fakt ist zudem, dass die Gemeinde Wasserburg von leistungsstarken Wohnmobil- und Campingplätzen umgeben ist, nämlich solchen am Gitzenweiler Hof, in Lindau-Zech und auf dem Gebiet des Campingplatzes in Gohren. Außerdem bietet auch der Campingplatz unmittelbar in Wasserburg 52 Stellplätze für Zelte und Wohnmobile an.

- c) Wie sich „*zudem positive Wechselwirkungen zwischen den beiden Nutzungen (Reitsportanlage und Wohnmobilstellplatz) erwarten lassen*“, ist des Weiteren höchst fraglich.

Es ist vielmehr ganz im Gegenteil sogar eine Konfliktsituation zwischen den Nutzern der Reitsportanlage mit den dort eingestellten Pferden einerseits und den Wohnmobilsten andererseits zu erwarten.

Eine Pferdehaltung in der geplanten Größenordnung führt unausweichlich zu einem spürbar signifikanten Zuwachs an Bremsen- und Mückenaufkommen, was sich unmittelbar negativ auf die sich überwiegend draußen aufhaltenden Wohnmobilsten auswirkt. Ein solcher Umstand aber senkt die planungsseits intendierte Nutzungsgunst einer solchen Wohnmobilstellplatzanlage unmittelbar neben einer Reitsportanlage erheblich ab.

Auch für die an der geplanten Reitsportanlage künftig eingestellten Pferde wirkt sich das unmittelbare Nebeneinander von Wohnmobilstellplatz und Reitsportanlage eher negativ aus. Gemäß dem offengelegten Entwurf des Bebauungsplanes führt die Zuwegung zum Wohnmobilstellplatz direkt an den geplanten Reitplatzanlagen sowie an den Koppeln vorbei.

Pferde, die von Natur aus Fluchttiere sind und welche durch schreckhaftes und scheues Wesen auffallen, müssen also in diesem Falle gleich von zwei Seiten aus die Belastung des zum Wohnmobilstellplatz hin- und von dort abfahrenden Verkehrs erdulden und sind insbesondere während der verkehrsstarken Sommermonate zudem noch dem dortigen Parkplatzsuchverkehr sowie dem nicht unerheblichem fußläufigen Verkehr der Wohnmobilisten ausgesetzt.

Auch die durch die aufgrund der Umgebungsbeschaffenheit fehlenden Ausrittbedingungen ist der Standort für die Pferdehaltung in der geplanten Form nur begrenzt geeignet.

Ein positiver Effekt wie planerischerseits behauptet durch eine sich wechselseitig befruchtende Situation beider Anlagentypen ist somit nicht einmal im Ansatz zu erkennen, ganz im Gegenteil sind eher wechselseitige Komplikationen im unmittelbaren Nebeneinander beider Anlagen zu erwarten.

- d) Unklar ist des Weiteren der nach den Zielen und Zwecken der Planung vorgesehene Integrationseffekt in das „*gemeindliche Rad-Wege-Netz*“. Ein solches gemeindliches Rad-Wege-Netz ist im Bereich der Gemeinde Wasserburg nicht erkennbar bzw. nicht vorhanden.

Tatsächlich hingegen ist seitens der Stadt Lindau die Verbindungsstraße zwischen dem Stadtgebiet Lindau-Bad Schachen-Reutenen zwischenzeitlich straßenverkehrsrechtlich als „Fahrradstraße“ ausgewiesen worden und auf der Verbindungsstraße zwischen Wasserburg – Ortsmitte-Bad Schachen teilen sich faktisch der Pkw-Verkehr, der Lkw-Verkehr (nicht nur der der dort vorhandenen Gärtnerei)

und intensiver Fahrradverkehr die ohnehin enge Straßenfläche.

Zudem ist dieser Bereich für den Radverkehr als „Rennradroute“ gesondert ausgewiesen.

Eine gut erreichbare und in das gemeindliche Rad-Wege-Netz integrierte „*Standortlage*“ ist somit gerade nicht vorhanden.

Ganz im Gegenteil ist der Standort schon jetzt vielfältigem anderweitigen Nutzungsdruck ausgesetzt. Dieser wird sich künftig durch die geplante Maßnahme noch spürbar steigern.

2.

Widerspruch zur übergeordneten Planungszielen

Entgegen der Aussage in der Begründung des B-Planentwurfes stellt die Planungskonzeption sehr wohl einen Widerspruch zu den übergeordneten Planungszielen des Landesentwicklungsprogrammes bzw. des Regionalplanes der Region Allgäu dar.

- a) Nach dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) sollen *„land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete erhalten werden. Insbesondere hochwertige Böden sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden (5.4.1.)“*.

Vorliegend gehen durch die Planungsmaßnahme landwirtschaftliche Flächen verloren. Die Umwandlung solcher landwirtschaftlicher Flächen in die hier vorgesehenen freizeitorientierten Flächen für eine Reitsportanlage respektive für einen Wohnmobilstellplatz in der geplanten Größenordnung tragen dazu bei, dass die

Verfügbarkeit landwirtschaftlich nutzbarer Flächen für die ortsansässigen Landwirte künftig noch mehr eingeschränkt wird und diese mangels Verfügbarkeit ausreichender Ersatzflächen einem künftig erhöhten Druck auch wirtschaftlicher Art zur Erlangung ausreichender alternativer Pachtflächen ausgesetzt sind.

Da nach dem Landesentwicklungsplan *„Natur und Landschaft als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden (7.1.1.)“*, würde dies in weiterer Folge dazu führen, dass noch weitere Landwirte mangels Verfügbarkeit ausreichend bezahlbarer Pachtflächen ihre Betriebe aufgeben müssen und damit ein weiteres Voranschreiten der Flächenumwandlung mit erheblichen Nachteilen für die bislang dort bestehende Naturlandschaft vorprogrammiert wäre.

- b)** Diese Entwicklung verstößt zudem auch gegen den Regionalplan der Region Allgäu. Danach ist für das landschaftliche Leitbild u.a. geregelt:

„Die natürlichen Grundlagen und die landschaftlichen Gegebenheiten sollen zur Erhaltung und Entwicklung der Region als Lebens- und Arbeitsraum für die dortige Bevölkerung und als bedeutender Erholungsraum gesichert werden. Die verschiedenen Landschaftsräume der Region sind möglichst differenziert und standortgerecht – unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Erholung – zu nutzen (B I 1.1). Es ist anzustreben, die für die Region charakteristische Mischung aus intensiv genutzten und ökologisch ausgleichend wirkenden Landschaftsteilen sowie die typischen Landschaftsbilder zu erhalten. Weitere Belastungen von Natur und Landschaft sind möglichst gering zu halten (B I 1.2)“.

Durch die vorgesehene Planung wird der hier betroffene im Plangebiet bisher vorhandene attraktive Landschaftsbestandteil entfallen. Dadurch nimmt der Erholungswert und das positive Gesamtbild der dortigen Landschaft erheblichen Schaden.

- c) Aus diesen Gründen verträgt sich die angedachte Planung nicht mit den vorzitierten Grundsätzen des LEP bzw. des Regionalplanes und widerspricht diesen Zielsetzungen.

3.

Übergebührlisches Maß der beabsichtigten baulichen Nutzung

- a) Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan über das Maß und die Bauweise der dort vorgesehenen Bebauung sollen Gebäude bis zu 11 m Höhe und in einer Längenordnung bei den Gebäuden betreffend die Pferdehalle, der Paddocks und der Ställe mit Längenmaßen von über 50 m vorgesehen sein (vgl. Seite 13 der Begründung zum Bebauungsplan).

Solche geplanten und mit der vorgesehenen Bebauungsplanung ermöglichten Gebäudelängen und -höhen sind im konkreten baulichen Umfeld mit Blick auf das Landschaftsbild in keiner Weise ortsüblich und wirken insbesondere aufgrund ihrer erheblichen Gebäudelänge wie ein signifikanter „Riegel“ in der freien Landschaft.

- b) Soweit darüber hinaus für den vorgesehenen Wohnmobilstellplatz mit Blick auf die planerischerseits avisierte Grünordnung (vgl. Seite 13 der Begründung des B-Planes) darauf verwiesen wird, dass *„zur Gliederung und Durchgrünung des Wohnmobilstellplatzes Bäume oder Hecken zu pflanzen sind“*, ist dies aus der zeichnerischen

und textlichen Legende des offengelegten B-Planes nicht ableitbar“. Von einer Durchgrünung des Wohnmobilstellplatzes durch die Anpflanzung von Hecken und Bäumen ist dort nichts erkennbar. Entsprechende Anpflanzungen sind lediglich im nördlichen Randbereich des Wohnmobilstellplatzes und als Abgrenzung zur Reitsportanlage im östlichen und südöstlichen Bereich erkennbar, nicht aber auf dem Wohnmobilstellplatz selbst. Hierzu enthält der offengelegte B-Plan jedenfalls nichts an Festsetzungen.

4.

Defizite in der Planungskonzeption

- a) Nach dem Planungskonzept ausweislich der Begründung des Bebauungsplanes auf Seite 11 und ausweislich der dort auf Seite 12 oben beschriebenen Dimension der Art der baulichen Nutzung sollen im Plangebiet SO 1 im Rahmen der dort zu errichtenden Reitsportanlage auch komplementäre Nutzungen wie z.B. „...*Betriebe des Beherbergungsgewerbes* ...“ zugelassen werden.

Dies erscheint problematisch, weil im gesamten Umgebungsbereich die dort zuständigen Plangeber darauf hinwirken, dass z.B. durch das Verbot der Ausweisung von Ferienwohnungen in den angrenzenden Wohngebieten der Anteil der touristischen Nutzung dort bewusst auf den Status quo begrenzt werden soll und wenn überhaupt nur Wohnraum für Einheimische geschaffen werden soll.

Dieser nicht nur im Bereich der Stadt Lindau erkennbaren planerischen Intention läuft die durch den streitgegenständlichen Bebauungsplan nunmehr dort u.a. mögliche Ausweisung eines Betriebes des Beherbergungsgewerbes zuwider, zumal auch gar nicht

erkennbar ist, warum die somit mögliche z.B. zukünftig anzudenkende Ausweisung eines Hotelbaus oder Wohnungsbaus für Reitsportaffine etc. zumal an diesem landschaftssensiblen Standort ungeachtet der damit zusätzlich verbundenen Anbindungsproblematik aufgrund des dadurch zusätzlich gesteigerten verkehrlichen Aufkommens überhaupt sinnvoll sein kann.

- b) Zudem sollen nach dem Planungskonzept die für die Reitsportanlage notwendigen Pkw-Stellplätze nordwestlich und westlich von den dort nach dem B-Plan angedachten Neubauten eingerichtet werden, ohne aber, dass der B-Plan in seiner zeichnerischen oder textlichen Festsetzung hierzu – anders als bei dem Wohnmobilstellplatz – entsprechende Parkflächen überhaupt ausweist. Insoweit deckt sich die Planungskonzeption mit der zeichnerischen und textlichen Darstellung des B-Planes in keiner Weise.
- c) Schließlich begegnet der konzeptionelle Ansatz des Plangebers, wonach zur niederschlagswassertechnischen Bewältigung der Anforderungen der Planungsmaßnahme *„Regenrückhaltebecken im Norden und Süden außerhalb des Geltungsbereiches geplant“* seien und *„im Laufe des Verfahrens dazu konkretere Aussagen getroffen werden“*, erheblichen abwägungsrechtlichen Bedenken.

Insoweit verlagert der streitgegenständliche B-Plan dieses zwingend im Rahmen des B-Planverfahrens selber zu lösende Problem auf eine spätere, außerhalb des B-Planes liegende weitere Planungsebene, was nicht nur zur Folge hat, dass durch den Plan selbst hervorgerufene, abwägungsrelevante Themen im Rahmen des betreffenden B-Planes selber gar nicht gelöst werden, sondern die mit der künftigen – außerhalb dieses B-Planes durchzuführenden – Planung Kosten und Lasten verursacht werden, die nicht vom Vorhabenträger getragen werden,

sondern von der Allgemeinheit, was ebenfalls abwägungsrechtlich so nicht akzeptabel ist. Diese Konzeption begründet einen Verstoß gegen das abwägungsrechtlich relevante Gebot der Konfliktbewältigung, also die Pflicht des Plangebers, durch die Planung ausgelöste Probleme auch innerhalb der Planung selbst einer Lösung zuzuführen.

5.

Unklare immissionsschutztechnische Belange

Zur Bewertung der immissionsschutztechnischen Belange hat der Vorhabenträger ein Gutachten bei der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH in Auftrag gegeben. Auf dieses Gutachten nimmt die Begründung zum streitgegenständlichen Bebauungsplan (vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer 9. [Seite 14/15]) ausdrücklich Bezug.

Dieses Gutachten der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH vom 13.02.2025 begegnet jedoch rechtlichen Bedenken.

- a) Diese begründen sich zunächst damit, dass die von den Gutachtern der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH zugrunde gelegten Nutzungszahlen sowohl für den Wohnmobilstellplatz als für die Reitsportanlage teilweise falsch bzw. teilweise zu unbestimmt sind und sich daraus rechnerisch zweifelhafte Berechnungsergebnisse ergeben.
- aa) Für den Bereich der Nutzerzahlen auf dem angedachten Wohnmobilstellplatz gehen die Gutachter der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH von 50 Stellplätzen aus (vgl. Ziffer 5.4.1 des Gutachtens, Seite 13). Diese Zahl basiert ausweislich der unter Ziffer 2 „Grundlagen“ im Gutachten auf Seite 6 genannten Informationsquellen auf Betriebszeiten und Fahrverkehrszahlen, die die Gutachter

der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH vom Vorhabenträger per E-Mail vom 21.07.2024 und vom 05.12.2024 sowie im Rahmen eines Telefonats am 05.09.2024 und anlässlich eines Ortstermines am 13.11.2024 erhalten haben.

Vergleicht man diese dort offenkundig vom Vorhabenträger den Gutachtern übermittelten Zahlen – hier 50 Stellplätze auf dem Wohnmobilstellplatz – mit den Stellplätzen ausweislich der zeichnerischen Festsetzungen im streitgegenständlichen Bebauungsplan, ergibt sich eine nicht unerhebliche Diskrepanz.

Während ausweislich der zeichnerischen Festsetzungen des streitgegenständlichen Bebauungsplanes im betreffenden Sondergebiet 2 (Wohnmobilstellplatz) deutlich erkennbar **57** Wohnmobilstellplätze eingerichtet werden sollen, hat der Vorhabenträger den Gutachtern gegenüber eine deutlich verringerte Zahl, nämlich nur 50 Wohnmobilstellplätze, genannt.

Die von den Gutachtern insoweit für ihre weiteren Berechnungen hinsichtlich der Lärmbelastung des anlagenbedingten Verkehrs auf dem Wohnmobilstellplatz zugrunde gelegten Zahlen weichen also erkennbar nach unten von der im Bebauungsplan selber eingezeichneten Zahl der dort vorgesehenen Stellplätzen in nicht unerheblichem Umfang ab.

Diese Diskrepanz hätte den Gutachtern der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH bei Inblicknahme der betreffenden zeichnerischen Festsetzungen des hier maßgeblichen B-Planentwurfes auffallen müssen.

Sie hätten allein deshalb ausreichend Veranlassung gehabt, die ihnen vom Vorhabenträger übermittelte Stellplatzanzahl der Wohnmobilstellplatzanlage kritisch zu hinterfragen und die Diskrepanz zwischen den Auskünften des Vorhabenträgers einerseits und der zeichnerischen Festsetzungen im streitgegenständlichen B-Plan andererseits aufzuklären.

Dies ist erkennbar nicht erfolgt.

Stattdessen haben sich die Gutachter der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH die einseitigen Angaben des Vorhabenträgers für die weitere Berechnung der daraus resultierenden immissionstechnischen Parameter zu eigen gemacht, was einen grundlegenden Fehler in der Bearbeitung dieser zu ermittelnden Belange durch die Gutachter der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH bedingt.

- bb)** Des Weiteren ist auch die Heranziehung der Nutzerzahlen für den Bereich SO 1, nämlich der Reitsportanlage, rechtlich zu beanstanden.

Auch hier haben sich die Gutachter der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH ausweislich ihrer eigenen Darlegung in ihrer immissionsschutztechnischen Bewertung vom 13.02.2025 auf die ihnen vom Vorhabenträger per E-Mail bzw. telefonisch und im Rahmen eines Ortstermins übermittelten Nutzerzahlen verlassen (s. 2 „Grundlagen“, Seite 6 des Gutachtens).

Nirgendwo in der gesamten Begründung des betreffenden Bebauungsplanes ist die Zahl der im Sondergebiet Reitsport einzustellenden Pferde beschrieben. Einzig in der immissionsschutztechnischen Bewertung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH ist auf Seite 13 unter Ziffer 5.4.1 ausgeführt, dass im SO 1 (Reitsportanlage) die

Haltung von 25 Pferden (5 Pensionspferde, 6 eigene Pferde, 6 Berittpferde und 5 Reha-Pferde sowie 3 Behandlungspferde) vorgesehen ist. Diese Angaben gründen sich somit offenkundig ausschließlich auf die vorerwähnten Informationen seitens des Vorhabenträgers.

Bezogen auf diese vom Vorhabenträger übermittelten Zahlen haben die Gutachter dann die Fahrten auch hin zur Reitsportanlage und zurück von der Reitsportanlage berechnet.

Unklar bleibt dabei, inwieweit Zahlen zur Intensität der Nutzung der im B-Plan auch vorgesehenen zur Reitsportanlage zugehörigen Behandlungsräumlichkeiten und Tierarztpraxen, die im Rahmen der dort planerisch vorgesehenen Funktionsgebäude eingerichtet werden können, betrachtet worden sind. Konkrete Angaben zur entsprechenden Frequenz der Nutzung dieser Einrichtungen sind im Gutachten der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH gar nicht enthalten.

Außerdem ist in keiner Weise gesichert, dass über die vom Vorhabenträger den Gutachtern der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH genannten Belegungszahlen in der Reitsportanlage hinaus ggf. künftig weitere Pferde dort eingestellt werden und damit die Nutzerzahlen sich von den bei der Berechnung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH ermittelten Zahlen nach oben hin abweichend gestalten.

Dies ist auch insoweit rechtlich problematisch, als die diesbezüglichen Angaben des Vorhabenträgers gegenüber den Gutachtern rechtlich in keiner Weise im Rahmen des B-Planes reglementiert, insbesondere nicht nach oben hin begrenzt, sind.

Nirgendwo im B-Plan, weder im zeichnerischen noch im textlichen Teil der diesbezüglichen Festsetzungen, finden sich insoweit bindende Vorgaben des Planungsträgers, die die vom Vorhabenträger genannten und von den Gutachtern der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH insoweit für die Berechnung zugrunde gelegten Nutzerzahlen z.B. mit Blick auf sog. maximale Nutzerzahlen rechtsverbindlich festlegen.

Es ist also nach dem jetzt offengelegten B-Plan für den Vorhabenträger künftig ohne weiteres möglich, über die von ihm selbst den Gutachtern der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH genannten Zahlen hinaus weitere Nutzer in der Reitsportanlage unterzubringen respektive deren Pferde dort einstellen zu lassen, so dass sich die durch die geräuschtechnischen Entwicklungen im Plangebiet bedingten Immissionen dadurch ggf. spürbar gegenüber den von den Gutachtern zugrunde gelegten Ergebnissen nach oben verändern und mithin für die Umgebung sich belastend auswirken können.

Dass sich die Gutachter der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH insoweit ausschließlich auf die individuellen Angaben des Vorhabenträgers verlassen haben und angesichts des erkennbaren Umstandes, dass eine Beschränkung dieser dort von diesem genannten Nutzerzahlen keinerlei Grundlage im B-Plan selber finden (mangels zeichnerischer oder textlicher Festsetzungen im Sinne einer Höchstnutzerzahlenbegrenzung hierzu) und die Gutachter diese Problematik, dass über die vom Vorhabenträger genannten Nutzerzahlen hinaus auch eine höhere Nutzerzahl im Plangebiet theoretisch möglich ist, bei der weiteren Betrachtung nicht in ihre Bewertung eingestellt haben, begründet einen erkennbaren rechtlichen Mangel der immissionsschutztechnischen Bewertung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH.

- cc)** Gleiches gilt für die im Gutachten der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH z.B. zugrunde gelegten Nutzerzahlen hinsichtlich der auf der Anlage geplanten Reitturniere. Auch dort ist lediglich auf Basis der Angaben des Vorhabenträgers eine „ca. 5-malige“ Durchführung von Reitturnieren als Basiszahl zugrunde gelegt worden (vgl. Ziffer 5.5.1, Seite 19 des Gutachtens). Auch die Zahl der Teilnehmer wird dort ausschließlich basierend auf den Angaben des Vorhabenträgers auf 10 – 30 Teilnehmer geschätzt, zu denen zusätzlich 10 Helfer und 50 Zuschauer hinzugerechnet werden.

Ganz abgesehen davon, dass die geschätzte Zahl von 50 Zuschauern für ein Reitsportturnier schon eine unrealistisch niedrige Zahl darstellt, ergibt sich auch in diesem Zusammenhang das Problem, dass für die weitere Berechnung der lärmtechnischen Auswirkungen der entsprechenden Nutzung die hierfür seitens der Gutachter zugrunde gelegten Zahlen in keiner Weise rechtlich verfestigt sind, da insoweit der entsprechende Bebauungsplan keinerlei weiteren die Nutzerzahl nach oben hin begrenzende Vorgaben enthält.

- b)** Auch in Bezug auf die Auswirkungen des planbedingten Fahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrswegen leidet die immissionsschutztechnische Bewertung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH an einem wesentlichen Mangel.

Die Untersuchung geht davon aus, dass für die Anfahrt zum / Abfahrt vom Plangebiet in den öffentlichen Verkehrsraum grundsätzlich zwei Verbindungstrassen verfügbar sind, nämlich zum einen die Zuwegung über die Höhenstraße aus Richtung Wasserburg und zum anderen

die Zuwegung über die Höhenstraße aus Richtung Lindau / Bad Schachen.

Bei dieser Betrachtung lassen die Gutachter außer Acht, dass sich die Realisierung dieser derzeit vorhandenen beiden Zufahrtsmöglichkeiten zum Plangebiet ganz schnell dann ändern wird, wenn – wie bereits angekündigt – zumindest seitens der Stadt Lindau aufgrund der im Bereich Bad Schachen dort von dieser straßenverkehrsrechtlich ausgewiesenen „Fahrradstraße“ und der realistischen Gefahr der Entwertung derselben durch spürbar zunehmenden An- und Abfahrtsverkehr zum Plangebiet über die Straße in Bad Schaden eine Befahrbarkeit dieser Strecke für Wohnmobile und / oder Fahrzeuge mit Pferdetransportern untersagt werden wird.

In einem solchen – durchaus realistischerweise in die konzeptionellen Betrachtungen einzubeziehenden – Fall würde die Verfügbarkeit der Straße in Bad Schachen und damit die Erreichbarkeit des Plangebietes von dort aus ersatzlos fortfallen und die Zuwegungssituation für das Plangebiet sich künftig ausschließlich auf eine Zuwegungsmöglichkeit, nämlich die von Ortsmitte Wasserburg aus über die Höhenstraße, reduzieren.

Dies hätte selbstverständlich ganz erhebliche Auswirkungen auf die verkehrstechnische Bewertung der Immissionen durch den planbedingten Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen und hätte im Rahmen der Begutachtung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH deshalb auch im Rahmen einer „Bewertung Plan B-Konstellation“ in die gutachterlichen Erwägungen einbezogen werden müssen.

Dass dies nicht erfolgt ist, begründet einen weiteren grundlegenden Mangel der Bewertung der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH.

- c) Schließlich sind auch die immissionstechnischen Bewertungen der Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH im Zusammenhang mit der Immissionssparte „Geruch“ diesbezüglich zu beanstanden, da unter Ziffer 6.3 (Seite 25 des Gutachtens) auch in diesem Zusammenhang wieder nur auf die vom Vorhabenträger einseitig genannten und ohne rechtlichen Bezug insoweit nicht abschließend bindende Haltungszahl von insgesamt 25 Pferden abgestellt wurde. Auch insoweit sind die vorgenannten rechtlichen Erwägungen zu berücksichtigen, die insgesamt zu einer Untauglichkeit der diesbezüglichen immissionstechnischen Bewertung aus rechtlicher Sicht führen.
- d) Die Prüfung der immissionstechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch den Planungsträger ist insoweit mangels eines ausreichend fachlich fundierten und belastbaren immissionsschutztechnischen Gutachtens abwägungsrechtlich nicht korrekt durchgeführt worden und bedarf daher zumindest einer ergänzenden gutachterlichen Bewertung um die vorgenannt angeführten bislang defizitär betrachteten Aspekte.

6.

Mangelhafte verkehrstechnische Untersuchung

Zur Klärung der mit dem Planvorhaben verknüpften verkehrlichen Belastungen hat der Vorhabenträger eine verkehrstechnische Untersuchung bei der Firma Modus Consult GmbH Ulm in Auftrag gegeben, die unter dem 05.02.2025 vorgelegt worden ist.

Auf diese verkehrstechnische Untersuchung stellt auch der Vorhabenträger für Begründung des Bebauungsplanes vollumfänglich ab (vgl. 10 „Verkehr“, Seite 17 unten der Begründung des Bebauungsplanes).

Diese verkehrstechnische Untersuchung begegnet jedoch bei genauerer Betrachtung erheblichen rechtlichen Bedenken, weil die betreffende Verkehrsuntersuchung aus verschiedenen Erwägungen defizitär ist und Prämissen unterstellt, die so weder tatsächlich noch rechtlich überzeugen.

- a) Zunächst einmal leidet auch die verkehrstechnische Untersuchung ganz ähnlich wie die immissionstechnische Bewertung unter dem Fehler, dass für die weiteren Berechnungsvorgänge ausschließlich auf Zahlen und Daten zurückgegriffen wird, die den Gutachtern vom Vorhabenträger einseitig genannt worden sind.

So nehmen die Gutachter von Modus Consult z.B. im Zusammenhang mit der Bewertung des Neuverkehrs auf dem Reiterhof ohne Turniere auf die Zahlen Bezug, die der Vorhabenträger auch den Gutachtern, die die immissionstechnische Bewertung vorgenommen haben, vorgelegt hat.

Wenn sich die Gutachter von Modus Consult unter Ziffer 3. Analyse-Planfall (vgl. Seite 3 des Gutachtens) auf die „*vorhandenen Daten*“ beziehen, decken sich diese Daten, die nachfolgend unter Ziffer 3.1 „Neuverkehr Reiterhof“ (ohne Turniere) genannt werden, exakt mit den Zahlen, die der Vorhabenträger auch den Gutachtern der immissionstechnischen Bewertung bezüglich des Besatzes an Pferden auf dem Reiterhof genannt hat.

Da dem Gutachten von Modus Consult leider – anders als bei der immissionstechnischen Bewertung durch die Firma Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH – keine Quellenangaben zu entnehmen sind, ist zwingend davon auszugehen, dass es sich insoweit bei den „*vorhandenen Daten*“ deckungsgleich um die Informationen handelt, die der Vorhabenträger auch den Gutachtern der Firma Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH so übermittelt hat, da insoweit eine Identität der Zahlen festzustellen ist.

Gleiches gilt für die unter Ziffer 3.3 „Neuverkehr Wohnmobilstellplatz“ (vgl. Seite 4 des Gutachtens) zugrunde gelegten Zahlen für die verfügbaren Stellplätze auf dem Wohnmobilstellplatz.

Hier legen die Gutachter von Modus Consult ebenfalls 50 verfügbare Stellplätze zugrunde, also auch exakt die Zahl an Stellplätzen, die der Vorhabenträger auch den Gutachtern der Firma Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH benannt hat.

Ebenso gilt dies für die unter Ziffer 3.2 „Neuverkehr Turniere“ (auf Seite 4 oben des Gutachtens) zugrunde gelegten Zahlen wie die Frequenz der Reitturniere. Auch hier sind mit max. 5 Turnieren und max. 30 Teilnehmer sowie 10 Helfern und 50 Zuschauer genau die Zahlen vom Vorhabenträger genannt worden, die dieser auch im Rahmen der immissionsschutztechnischen Bewertung den dortigen Gutachtern genannt hat.

Insgesamt greifen daher die Gutachter der Modus Consult nur auf diese vom Vorhabenträger benannten Daten für die weiteren Berechnungsvorgänge zurück.

Ebenso wie die Gutachter der Firma Bekon Lärmschutz & Akustik GmbH übersehen allerdings auch die Gutachter von Modus Consult die Tatsache, dass bezüglich der Wohnmobilstellplätze im Bebauungsplanentwurf selbst nicht nur 50 Wohnmobilstellplätze vorgesehen sind, sondern deren 57, was sich aus der zeichnerischen Festsetzung im B-Plan ergibt.

Bereits dies hätte den Gutachtern auffallen und insofern als Korrektiv im Rahmen der weiteren Berechnungen zugrunde gelegt werden müssen.

Zudem fällt den Gutachtern der Modus Consult offenkundig ebenfalls nicht auf, dass es keinerlei Entsprechung zwischen den Angaben zu den Belegungszahlen etc. des Vorhabenträgers einerseits und den rechtlichen Vorgaben des Planungsträgers diesbezüglich im Bebauungsplan gibt. Nirgendwo im B-Plan – weder in den zeichnerischen noch in den textlichen Festsetzungen – ist insoweit eine rechtlich wirksame Begrenzung auf die vom Vorhabenträger genannten Zahlen geregelt.

Die vom Vorhabenträger genannten Zahlen können daher seitens des Vorhabenträgers in der Praxis selbstverständlich nach oben abweichend umgesetzt werden, ohne dass sich hierdurch irgendein Nutzungsverbot aufgrund entsprechender Regelungen im B-Plan selber ergäbe.

Diesen Umstand haben die Gutachter von Modus Consult im Rahmen ihrer Berechnung und damit deren Bewertung gänzlich unberücksichtigt gelassen.

b) Das Gutachten leidet aber auch an weiteren erkennbaren erheblichen methodischen Mängeln.

aa) So wurde zur Ermittlung des motorisierten Individualverkehrs am Mittwoch, den 23.10.2024, eine Knotenpunktzählung an den im Gutachten näher beschriebenen Knotenpunkten über 24 Stunden hinweg durchgeführt.

Der Zeitpunkt der erfolgten Knotenpunktzählungen Ende Oktober 2024 vermittelt aber in keiner Weise auch nur annähernd ähnliche verkehrliche Verhältnisse, wie sich auf den in den Blick genommenen Straßenabschnitten während der touristisch besonders relevanten Zeiträume im Spätf Frühjahr, im Sommer und im Frühherbst darstellen.

Schon aus diesem Grunde ist das Ergebnis der am 23.10.2024 erhobenen Verkehrszählungen an den wesentlichen Knotenpunkten keineswegs vergleichbar mit dem Belastungsszenario auf den betreffenden Straßenbereichen während der Hochfrequenzzeiten.

bb) Zudem fehlt es im Gutachten von Modus Consult grundlegend an einer objektiven Bewertung der generellen Eignung der für das Plangebiet einzig zur Verfügung stehenden möglichen Anfahrtstrecken nämlich zum Einen über die Ortsmitte von Wasserburg aus und dann noch folgend über die Höhenstraße oder alternativ zum Anderen über das Stadtgebiet von Lindau mit anschließender Fortführung der Zuwegung durch Bad Schachen bis hin zur Höhenstraße.

Beide Anbindungen sind für die zu erwartende zunehmende Zahl an verkehrlichen Nutzern und insbesondere auch für die Art und Größe der mit der im Plangebiet vorgesehenen Nutzung verbundenen Fahrzeuge und Transportgefährte prinzipiell nicht geeignet.

Weder haben die Gutachter von Modus Consult die jetzt schon ohne den planbedingt hinzutretenden weiteren Verkehr äußerst sensible um nicht problematisch zu bezeichnende Verkehrssituation in der Ortsmitte von Wasserburg am Lindenplatz ausreichend beleuchtet noch sich Gedanken über die prinzipielle Eignung der Anfahrt vom Lindauer Stadtgebiet aus unter Inkaufnahmepflicht der dort engen und in der Höhe begrenzten Unterführung an der Wackerstraße und der weiteren Schmalstelle auf der Schachener Straße in Höhe des Schwesternberges gemacht.

Auch eine alternative Routenführung über Enzisweiler unter Inanspruchnahme der Enzisweiler Straße hin zur Schachener Straße ist grundsätzlich nicht geeignet, da bei der Wahl dieser Trassenroute der Bahnübergang in Enzisweiler ein gravierendes Verkehrshindernis mit Auswirkungen aus den dortigen Verkehr schon jetzt durch Staubildungen bis hoch zum Kreisverkehr in Enzisweiler darstellt und selbst unter Außerachtlassung dieses Problempunktes die weitere Benutzung der Enzisweiler Straße durch entsprechend schwere Wohnmobile oder große Pferdetransporter etc. wegen der unmittelbaren Passierungsnotwendigkeit des dortigen Johanniter-Kinderhortes absolut unzumutbare Begleitbedingungen für die dortigen Nutzer mit sich brächte.

- cc)** Zudem – auf diese durchaus naheliegende Möglichkeit künftigen Agierens seitens der Stadt Lindau haben die Gutachter von Modus Consult überhaupt nicht in ihrer Betrachtung abgestellt – ist dem verkehrstechnischen Gutachten von Modus Consult auch keine Bewertung der potenziell möglichen Konstellation zu entnehmen, dass seitens der Stadt Lindau als straßenverkehrsrechtlichem Träger eine Befahrung der Schachener Straße wegen der dort von der Stadt ausgewiesenen und mit Fördergeldern eingerichteten „Fahrradstraße“ für Wohnmobilenutzer und sonstige schwere Fahrzeuge z.B. auch Pferdetransporter gänzlich untersagt wird, zumal es ansonsten auch für die Stadt Lindau zu besorgen wäre, dass diese zumindest die Nutzbarkeit der Fahrradstraße gerade für diese Zielgruppe nicht ausreichend sicher garantieren könnte und gleichzeitig Gefahr liefe, die für die Einrichtung dieser Fahrradstraße in Anspruch genommenen Fördergelder zurückzahlen zu müssen.

Die Stadt Lindau hat daher wie bereits mehrfach nachzulesen war für den Fall der Realisierung des Planvorhabens solche straßenverkehrsrechtlichen Schritte in Aussicht gestellt.

Allein diese Konstellation hätten die Gutachter der Modus Consult im Rahmen der Bewertung möglicher Zufahrtalternativen eindeutig als weitere Fallvariante in Betracht ziehen müssen, allein schon deshalb, weil sich in einem solchen Fall die Zuwegungsmöglichkeit zum Plangebiet ausschließlich auf eine Zuwegung, nämlich die über die enge und unübersichtliche Dorfmitte am Lindenplatz in Wasserburg und anschließender Weiterleitung über die Höhenstraße, reduzieren würde.

Bewertungen eines solchermaßen nur auf eine Zufahrtstrasse begrenzten Korridors für den an- und abfahrenden Verkehr zum / vom Plangebiet finden sich im Gutachten der Modus Consult aber überhaupt nicht.

- c) Darüber hinaus leidet die verkehrstechnische Untersuchung der Modus Consult GmbH an einer Reihe weiterer inhaltlicher Fehler und Defizite, die umfänglich in der nachfolgend als **Anlage 2** überreichten „*Stellungnahme zur verkehrstechnischen Untersuchung durch Modus Consult*“ im Einzelnen aufgelistet sind und auf die wir zwecks Vermeidung unnötiger Wiederholungen vollinhaltlich Bezug nehmen. Der Inhalt dieser vorbezeichneten Stellungnahme, welche wir in der **Anlage 2** in Kopie beifügen, wird insoweit in vollem Umfang zum Gegenstand unseres diesbezüglichen Einwendungsvorbringens erhoben.
- d) Wegen der erheblichen rechtlichen Zweifel, die die methodische und inhaltliche Vorgehensweise der Gutachter von Modus Consult im Rahmen ihrer verkehrstechnischen Bewertung ausgelöst haben, haben wir zwischenzeitlich bei einem renommierten Institut eine Plausibilitätsbewertung dieser verkehrstechnischen Untersuchung der Modus Consult GmbH in Auftrag gegeben, welche die aber aufgrund der knappen zeitlichen Vorlaufverhältnisse verständlicherweise noch nicht fertiggestellt ist und die wir unmittelbar nach Erhalt als Ergänzung zu unserem diesbezüglichen Einwendungsvorbringen an die planende Kommune in Wasserburg unverzüglich weiterreichen werden.

Insoweit erheben wir bereits mit unserem heutigen Einwendungsschriftsatz einen sog. diesbezüglichen **Platzhaltereinwand** in Bezug auf die fehlende Plausibilität der von den Gutachtern der Modus Consult GmbH bei ihrer verkehrstechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Bewertungen.

- e) Aus der Vielzahl der diesbezüglich bereits jetzt zu formulierenden Bedenken heraus ist aber schon jetzt feststellbar, dass diese Bewertung von Modus Consult in der vorgelegten Form so der durch die Planmaßnahme bedingten Anforderung an die korrekte Bewertung der künftigen verkehrlichen Belastungen nicht gerecht wird und somit auch unter abwägungsrechtlichen Gesichtspunkten den Belang der planbedingt entstehenden verkehrlichen Zusatzbelastungen nicht ordnungsgemäß abarbeitet.

7.

Fehlerhafte Bewertungen im Umweltbericht

Auch der Umweltbericht als Teil der Begründung zum streitgegenständlichen Bebauungsplan enthält eine so einer korrekten Abwägung nicht standhaltende fehlerhafte Bewertung.

Der Vorhabenträger geht so z.B. von einer nur mittleren Bedeutung des Plangebietes für das Schutzgut Landschaft aus und hält die planbedingten Eingriffe in die Landschaft für dieses Schutzgut allenfalls als mittelmäßig bedeutsam (vgl. Seite 26 der Begründung zum Bebauungsplan – Umweltbericht).

Dies steht nach diesseitiger Einschätzung in krassem Widerspruch zu der Lage des Plangebietes in der für die Bodenseeuferlandschaft charakteristischen Umgebungskulisse.

Dabei ergibt sich die hohe Wertigkeit und ihre natürliche Eigenart der Landschaft durch die für die Bodenseeuferlandschaft dort charakteristische Bodennutzung und die im Planbereich noch weitgehend unbebaute und deshalb freie Landschaft zwischen dem Stadtgebiet Lindau und der Gemeinde Wasserburg.

Der unvermittelte Betrachter empfindet dort aufgrund der dort unbebauten und für die Erholung gut erschlossenen Landschaftskulisse in hohem Maße einen ästhetischen Landschaftsgenuss und damit Erholungsgewinn. So lässt sich hier aufgrund des von Bebauung weitgehend freigehaltenen Raumes zwischen den Wohnbebauungen auf dem Gebiet der Gemeinde Wasserburg und der Stadt Lindau die Geomorphologie der Bodenseeuferlandschaft mit einer bewegten, glazial geprägten Topografie sehr gut erleben. Diese eröffnet bedeutsame Blickbeziehungen auf den See und seine Ufer, die Alpen und den Pfänderrücken. Aufgrund der Lage des Gebietes in diesem funktionell für die Eigenheit der Landschaft und die Erholung doch bedeutsamen Raumes sollten bauliche Anlagen und Nutzungen abgewehrt werden, die der Landschaft wesensfremd sind und der Allgemeinheit Möglichkeiten der Erholung entziehen. Ein Wohnmobilstellplatz mit abgestellten Fahrzeugen und einer Nutzung, die der eines Campingplatzes entspricht, wird hier von einem durchschnittlichen Betrachter immer auch als wesensfremd oder störend wahrgenommen werden müssen.

Ähnlich bereits wie im Rahmen der entsprechenden Flächennutzungsplanung der Gemeinde Wasserburg wird auch im Rahmen des jetzt streitgegenständlichen Bebauungsplanes die Beeinträchtigung dieses Schutzgutes trotz des erkannten hohen Wertes der betroffenen Landschaft vom Plangeber lediglich als „gering“ bis allenfalls „mittel“ eingeschätzt.

Selbst die Untere Landschaftsbehörde beim Landratsamt Lindau hat im Rahmen des Flächennutzungsplanverfahrens bereits die damit verbundenen Beeinträchtigungen der Landschaftskulisse als eine in „sehr hoher Erheblichkeit“ eingestuft und sich eindeutig gegen die entsprechende Beeinträchtigung der Funktionen des Schutzgutes Landschaft durch die Wirkungen dieses Sondergebietes für einen Wohnmobilstellplatz ausgesprochen.

Auch die in der Begründung zum Bebauungsplan an der betreffenden Stelle (vgl. Seite 26 der Begründung) seitens des Plangebers angesprochenen Ausgleichsmaßnahmen durch geländeangepasstes Bauen bzw. eine wirksame Eingrünung des Platzes sind nicht geeignet, die optisch-ästhetischen Wirkungen in negativer Art, die von dem geplanten Wohnmobilstellplatz ausgehen, entsprechend zu minimieren.

Auch hierauf wurde seitens der Unteren Landschaftsbehörde beim Landratsamt Lindau zu Recht bereits im Rahmen der seinerzeitigen Flächennutzungsplanänderung zutreffend verwiesen.

Außerdem verstößt die vorgesehene Planmaßnahme auch gegen den dem Belang der natürlichen Eigenheit der Landschaft immanenten Aspekt der Bewahrung der funktionellen Bestimmung der Landschaft. Auch insofern besteht aufgrund des Sondergebietes keine Möglichkeiten für eine geeignete Minimierung oder gar Vermeidung der Beeinträchtigung der Eigenheit der Landschaft.

Auch insoweit ist die im Umweltbericht vorgenommene Bewertung der diesbezüglichen Belangbeeinträchtigung eindeutig fehlerhaft und mithin unzureichend und unzutreffend.

8.**Defizitäre Bewertung naturschutzfachlicher Aspekte**

Der streitgegenständliche B-Plan lässt zudem erkennen, dass wichtige naturschutzfachliche Aspekte nicht bzw. nicht ausreichend betrachtet worden sind.

Um die im Plangebiet bereits bestehenden Gebäude herum befinden sich Teilflächen des amtlich kartierten Biotops Nr. 8423-0039-004 „Streuobstbestände um den Bichelweiher“.

Der Vorhabenträger weist selber darauf hin, dass diese zwar gesetzlich nicht geschützten Biotopbereiche aber ökologisch als wertvoll einzustufen sind, zumal sie einen wichtigen Lebensraum für Insekten, Vögel und Kleintiere darstellen. Teile der Biotopfläche wurden dabei bereits mit einem Reitplatz überbaut.

Zwar nimmt die Begründung zum Bebauungsplan zu der Fragestellung, inwieweit baubedingte oder anlagebedingte Auswirkungen auf die Biotopteilflächen im Zuge der Umsetzung der Planung zu erwarten sind knapp Stellung, jedoch ist die damit einhergehende Bewertung (vgl. Seite 21 der Begründung zum B-Plan) insoweit vollkommen unzureichend, als die konkreten Auswirkungen der Planungsmaßnahme auf den naturschutzfachlich bedeutsamen Bereich des Bichelweihers und dessen unmittelbare Umgebung nicht genau betrachtet werden. Insbesondere fehlt es an einer konkreten Untersuchung z.B. der Ruhebedürftigkeit des dortigen wichtigen Lebensraumes für Insekten, Vögel und Kleintiere.

Unbeachtet geblieben ist insoweit auch der bereits in der Rechtsprechung angesprochene Grundsatz, wonach naturschutzfachliche Aspekte einem beliebigen Verbrauch von Landschaft für entsprechende Investorenprojekte entgegenstehen.

Spezifische zusätzliche Einwendungen

Verschmutzung und Beschädigung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen

Gegen ein solches Ausführen von Hunden auf den angrenzenden Wiesen können sich die dortigen Eigentümer kaum effektiv zur Wehr setzen, zumal sie unter betriebstechnischen Gesichtspunkten ihre entsprechend zu bewirtschaftenden Flächen nicht effektiv einfrieden können.

So kommt es immer wieder vor, dass gerade auf diesen Futterwiesen vermehrt Hundekot zu finden ist, der seinerseits enorme Auswirkungen auf Nutztiere bis in deren nächste Generationen hinein mit sich bringt. Insbesondere bei der Fütterung von Rindern kommt es durch Hundekot bzw. Kotreste im Futter zu massiven Problemen, zu Aborten, selbst bei den nachfolgenden Generationen der betroffenen Tiere.

Neben diesem Kotproblem besteht auch die begründete Befürchtung, dass angrenzende für die Landwirtschaft zu nutzende Flächen von den Wohnmobiliten als Ablagerungsstelle für deren Müll missbraucht werden. Auch diesbezüglich haben schon viele Landwirte in der Nähe solcher Wohnmobilstellplätze äußerst negative Erfahrungen machen müssen.

Schließlich befürchtet [REDACTED], dass zum Wohnmobilstellplatz anfahrender Verkehr notgedrungen auch zumindest teilweise über den Feldweg, der westlich von den Wiesen [REDACTED] auch zum Anwesen Hanser führt, ausweichen wird, weil auf diese Weise Warteverkehr auf der Höhenstraße bis zur Erreichbarkeit der Einfahrt vermieden werden kann und der betreffende Einfahrtsbereich dort relativ steil aufwärts führt, während der Weg auf dem schmaleren Feldweg weitaus ebener ist. Mit der Nutzung dieses Feldweges ist dann aber auch ein unberechtigtes Einfahren in die freien Wiesen [REDACTED] verbunden, welche aus arbeitstechnischen Gründen nicht eingezäunt werden können. Dadurch sind von den Wohnmobiliten nicht unbedingt intendierte aber als unmittelbare unausweichliche Folge einer solchen Nutzung verbundene Schädigungen der Grasnaben der betroffenen Feldbereiche zu befürchten, die ohne diesen planbedingten Standort so nicht entstehen würden.

Es handelt sich im gesamten Bereich um ein hochsensibles Gebiet, das zu gewissen Jahreszeiten bereits jetzt wochenlang tief im Wasser steht und zwar bis hin zur Friedrichshafener Straße.

Aus dem Bebauungsplan geht hervor, dass das Niederschlagswasser von Dächern und Belagsflächen zu versickern hat. Die Haushalte entlang der Schachener Straße dürfen das Niederschlagswasser nicht versickern lassen, sondern müssen behördlicherseits vorgegeben Zisternen bauen und – sollte dies nicht ausreichen – das Wasser in die Kanalisation einführen.

Wenn man bedenkt, dass die geplanten Stellplätze trotz der vorgegebenen Ausgestaltung mit Rasengittersteinen, die dann aber die meiste Zeit des Jahres mit dort abgestellten Wohnmobilen überdeckt sind, und auch die Koppeln, die mit Tonnen an Spezielsand versehen werden, gegenüber dem Istzustand praktisch eine zusätzliche Versiegelung erfahren und jedenfalls ausweislich der Planung eine spezifische Entwässerung dieser Bereiche gar nicht vorgesehen ist, stellt sich die Frage, wie dieser durch die Planmaßnahme bedingte zusätzliche Anfall an Niederschlagswasser in diesem wassertechnisch höchst sensiblen Bereich wirksam so bewältigt werden kann, dass durch die Planmaßnahme nicht weitere hochwasserspezifische Gefährdungen im Umfeld der Anlage hervorgerufen werden.

Gerade vor diesem Hintergrund ist es kaum nachvollziehbar, dass der betreffende Plan nicht auf in diesem Zusammenhang eigentlich zwingend einzuholende Bodengutachten oder dergleichen abstellen kann, die die Frage weiterer diesbezüglicher Belastbarkeit der Böden untersuchen.

Zudem bleibt im Rahmen dieser hier offengelegten Planung vollkommen offen, wo die ankündigten Rückhaltebecken oder Zisternen eingerichtet werden sollen, ob solche Becken in einer wie auch immer vorgesehenen Dimension ausreichend leistungsfähig sind und welcher weitere sensible Naturraum für die Anlage solcher Becken ggf. zusätzlich geopfert werden muss.

Der betreffende Planbereich liegt größtenteils gegenüber der Umgebung erhöht, so dass das Niederschlagswasser zwangsläufig seinen Weg in die niederen Anrainergrundstücke finden muss.

Ein solcher zusätzlicher Niederschlagswasserzufluss für die umliegenden Gebiete ist auch deshalb von Bedeutung, weil darauf zu achten ist, dass in diesem Bereich früher einmal ein Weiher existierte, der lediglich zugeschüttet wurde. Allein dies zeigt, dass diese Gegend in wassertechnischer Hinsicht in hohem Maße sensibel ist, so dass jedwede Form zusätzlicher Verdichtung tunlichst vermieden werden sollte.

Dies gilt auch für die angrenzenden Flächen [REDACTED]. Diese befürchtet zu Recht, dass das abfließende Regenwasser direkt auf deren Wiesen, die westlich direkt an das Plangebiet angrenzen, abfließen wird und damit insbesondere in Starkregenzeiten deren landwirtschaftliche Flächen dadurch weitaus stärker belastet werden als bislang. Die Folge solcher weiteren Niederschlagszuflüsse ist, dass die Wiesen, die diesbezüglich schon jetzt hohen Beanspruchungen durch Feuchtigkeitzufuhr ausgesetzt sind, künftig noch viel stärker belastet werden und somit noch weitaus länger nicht bearbeitbar und befahrbar sein werden.

Die Umgebung des Plangebietes wird durch das zufließende Wasser künftig weitaus stärker als bislang schon belastet.

Auch der Bichelweiher selbst ist nicht ewig weiter als Regenwasserspeicher nutzbar, da er schon jetzt einen hohen Zufluss erfährt und bei entsprechendem Überlauf in Richtung Eschbach abfließt. Dort sind bereits jetzt ebenfalls häufige Hochwasserlagen anzutreffen.

Zusätzliche verkehrliche Belastung durch Such-/Parkverkehr

Dabei wird sich auch entlang der Höhenstraße, möglicherweise aber auch mit Blick auf die Straßenzüge im angrenzenden Wohnumfeld weiterer Parkdruck ergeben, der sich unmittelbar zu Lasten der dort wohnenden Anwohner auswirkt.

Insoweit erscheint es nach der bisherigen Plankonzeption in keiner Weise ausreichend, hier nur auf dem künftigen Anlagenstandort im Plangebiet eine gewisse Zahl von Parkplätzen zu schaffen, die zudem je nach Art der dort durchzuführenden Veranstaltung und Zahl der Besucher sich mutmaßlich als deutlich zu gering erweisen wird und somit die Notwendigkeit des Parkens außerhalb der

Anlage selbst auf der angrenzenden Höhenstraße bzw. den umliegenden Straßen der dortig angrenzenden Wohnbereiche nach sich zieht.

Hierdurch entstehen durch die damit verbundenen zusätzlichen verkehrlichen Belastungen spürbar weitere negative Auswirkungen auf den gesamten Umgebungsbereich der geplanten Anlage und damit ein Problem, welches aber ausweislich der bislang im Bebauungsplan hierzu durchgeführten Überlegungen noch gar keiner Lösung zugeführt worden ist.

IV.

Aus sämtlichen vorgenannten Gründen lehnen die von uns vertretenen Mandanten die angedachte Planmaßnahme entschieden ab, insbesondere deshalb, weil sie an einem höchst sensiblen, landschaftlich reizvollen Standort geplant ist und insbesondere die verkehrstechnischen Belastungen durch den anlagebedingten Betrieb in keiner Weise auch für die angrenzenden Nachbarn und die Anwohner an den in Betracht zu ziehenden Zufahrtsstraßen in einer für diese akzeptablen Form gelöst werden können.

Mit freundlichen Grüßen
BRSH Rechtsanwälte - Kanzlei Lindau



Anlagen:

- Anlage 1:** Vollmachten
Anlage 2: Anmerkungen zum verkehrstechnischen Gutachten von Modus Consult

STELLUNGNAHME zur verkehrstechnischen Untersuchung durch MODUS CONSULT

1. Grundlagen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung in Wasserburg wurde das Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport verkehrstechnisch untersucht. Auf dem Wohnmobilstellplatz sind 50 Stellplätze geplant. Im Bereich Reitsport sind die Durchführung von maximal fünf Turnieren pro Jahr (lt. Modus Consult, bei Beko spricht man von ca. 5 Turnieren), 16 neue Pferdeboxen, die Betreuung von maximal fünf Pensionspferden sowie ein Ausbildungsstall mit etwa 25 Berittpferden (Reha- und Behandlungspferde miteingeschlossen) vorgesehen. Bislang war von 45 Stellplätzen die Rede.

Nicht erwähnt wurden die im OPLA-Bericht genannten Anlagen: veterinärmedizinischer Komplex, Personalwohnungen, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaft (Reiterstüble) und weitere nicht näher spezifizierte reitsportaffine Anlagen.

2. Verkehrstechnische Untersuchung

Zur Ermittlung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Untersuchungsraum wurden im Oktober 2024 an wesentlichen Knotenpunkten Verkehrszählungen über 24 Stunden durchgeführt. Der Umfang der Erhebungen des ~~normalwerktaglichen~~ normalwerktaglichen Verkehrsaufkommens (DTVwwa) ist im Zählstellenplan (Anlage 1) abgebildet.

Knotenpunktzählung:

- Zähltag: Mittwoch, 23.10.2024
- Zählstellen: K 11 bis K 13
- Zählzeit: 00 - 24 Uhr

Die Kraftfahrzeuge wurden mittels Videokamera getrennt nach Abbiegebeziehungen, unterteilt in 15-Minuten-Intervalle und unterschieden nach den Verkehrsmitteln Krad, Pkw, Bus, Lkw < 3,5 t,

Lkw > 3,5 t sowie Lastzüge und landwirtschaftliche Fahrzeuge erfasst.

3. Kritik an den Schlussfolgerungen und nicht untersuchte Aspekte

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen unterscheidet zwischen dem üblichen Verkehr (also ohne Zusatzverkehr durch das Vorhaben) und dem dadurch verursachten zusätzlichen Verkehr. Die ermittelten Zahlen basieren auf folgenden Annahmen und Behauptungen:

- Der Verkehr in der Schachenerstraße und Höhenstraße soll lt. Gutachten mit dem Verkehr der Kreisstraße LI16 korrelieren; auf diese Weise wurde die Verkehrsbelastung der LI16 in der Nebensaison und Hochsaison herangezogen, um das Ende Oktober ermittelte Verkehrsaufkommen (Nebensaison) auf die Hochsaison hochzurechnen.
- Ende Oktober fahren weder Lastwagen der Gärtnerei Baumgartner noch Wäscherei-Lastwagen; Versorgungs-LKWs für Hotels und Gaststätten sind ebenfalls nicht auf der Straße. Bootstransporte und Agrar-Fahrzeuge (Ernten) gibt es ebenfalls nicht.
- Am Erfassungstag 24.10.2024 war kein Tagestourist unterwegs, ebensowenig Besucher des Aquamarins, der Surfschule, des Bürgerbegegnungshauses, des Tennisclubs und des Segelsportvereins an der Eschbachbucht. Dazu war der Erfassungstag ein Mittwoch, an dem 2/3 der kleineren Geschäfte geschlossen sind.
- „Nahezu Null-LKW-Verkehr multipliziert mit einem woher-auch-immer Skalierungs-Faktor ergibt ebenso fast-Null-Verkehr.“
- Das Verkehrsgutachten ignoriert den Fahrradverkehr vollständig, ebenso den Umstand, dass es entlang der Höhenstraße keinen Gehweg oder eine Fahrradspur gibt. Dabei ist der Bodensee-Radweg einer der meist frequentierten Radwege. In der vom Landratsamt Bodenseekreis mit dem ADFC 2021 durchgeführten Untersuchung heisst es:

Der Bodensee-Radweg ist dabei ein wichtiger Bestandteil des touristischen Angebots und folglich einer der am höchsten frequentierten Radwege in Baden-Württemberg.

Da nicht nur der Radtourismus, sondern auch der Alltagsradverkehr an Bedeutung zunimmt, kommt die Radverkehrsinfrastruktur am Bodensee-Radweg zunehmend an ihre Grenzen.

- Der Verfasser spricht von einer Integration ins gemeindliche Radwegenetz, zu dem die Höhenstraße gehört; er berücksichtigt dabei weder die tatsächliche Nutzung, noch dass Teile der Höhenstraße und die Schachenerstr. insgesamt Teil des Bodensee-Radwegs sind.

- Die Schachenerstraße ist eine ausgewiesene Fahrradstraße, die Höhenstraße ist eine gemeindlich ausgewiesene Rennradroute. Diese „Rennradroute“ wurde deshalb ausgewiesen, um den über die Reutener Str. geführten Bodensee-Radweg zu entlasten, da dieser während der touristischen Saison mit ~~Fussgängern~~Fußgängern, Radfahrern und Anliegerverkehr überlastet ist. Hinzu kommen noch PKWs die widerrechtlich durchfahren. Die ~~im~~-zahlenmäßige Verkehrserfassung fand am 24. Oktober statt, und damit zu einer Zeit ohne nennenswerten Radverkehr. Eine Hochrechnung zur Hochsaison ist damit unmöglich.
- Ein Verkehrsgutachten, das lediglich die Anzahl von Fahrzeugen zu ermitteln versucht, aber alle Besonderheiten unerwähnt lässt, kann keine Entscheidungsgrundlage für ein Genehmigungsverfahren sein.
- Die Situation der 5-fach-Kreuzung am Lindenplatz wird vollständig ausgeblendet, obwohl dort nicht nur in der Hochsaison regelmäßig Verkehrschaos herrscht, verschärft durch Radfahrer. Die Fahrbahnbreiten innerorts Wasserburg zwingen bereits sich begegnende PKWs – und erst recht LKWs bzw. Wohnmobile – zum Überfahren der Gehwege. Dort wo Gehwege mittels Signalpfosten vor diesem Überfahren geschützt werden, muss der Gegenverkehr teilweise Zug-um-Zug erfolgen.
- Der Verkehr nach Wasserburg über den Kreisel in die Dorfstraße staut sich an verkehrsreichen Tagen bereits heute bei geschlossener Schranke bis zur Einmündung in die Kreisstraße zurück. Im Gutachten wird dies nicht einmal erwähnt.
- Die Straße ~~von-zwischen~~ Wasserburg ~~nach-und~~ Bad-Schachen teilen sich Lieferverkehr, Anliegerverkehr, An- und Abreiseverkehr, Tagesausflügler, Radfahrer, Inline-Skater, Elektro-Scooter und Fußgänger. Hier gibt es weder einen Rad- noch Gehweg. Aus diesem Grund hat die Verwaltung Ende 2024 eine Planung für einen separaten Fuß- und Radweg entlang der Höhenstraße beauftragt, mit dem Ergebnis dass der Plan nicht realisierbar ist. Es ist zu befürchten, dass zukünftig auch Reiter auf den Straßen und Wegen unterwegs sein werden, da die Reitsportanlage keine Möglichkeit zum Ausreiten bietet.
- Die Fahrbahnbreite der Höhenstraße ist im Sommer wegen zugeparkter Straßenränder an manchen Tagen abschnittsweise nur einspurig befahrbar (wie z.B. im Sommer 2024); auch dies berücksichtigte das Gutachten nicht.



- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Wiesenparkplatz an der Höhenstraße in der Hochsaison (2017/08 Öffentliche Mitteilung / Dorfspiegel / BM Kleinschmidt) wurde nicht berücksichtigt. Bereits 2017 war die Verkehrssituation im Bereich Freizeitzentrum Aquamarin / Höhenstraße so, dass die Verwaltung wert darauf gelegt hat, dass dieser zusätzlicher Parkplatz wegen des damit einhergehenden zusätzlichen Verkehrs nur für die Bauzeit der Lindauer Therme bestehen bleibt („... damit auch die Lindauer eine Möglichkeit für Zugang zu einem Bad haben sollen“, so der damalige BM).
- Es ist nicht sachgerecht, die Verkehrsbelastung über Mittelwertbildung auf Tagesebene abzuschätzen; Zeiten der völligen Verkehrsüberlastung gehen in einem 24-Stunden-Mittelwert unter.
- Der ruhende Verkehr und der damit einhergehende Parkplatzsuchverkehr wurde nicht einmal erwähnt. Für Besucher der Anlage (Besitzer von Einstellpferden, Personal, auch Besucher des Womo-Platzes) gibt es keine Parkplätze, geschweige denn für Besucher die mit Pferdeanhängern anreisen. All jene, insbesondere bei Reitturnieren, können nur am Fahrbahnrand parken und in den umgebenden Wohngebieten nach Parkmöglichkeiten suchen.

Durch die sich ab Mai zuspitzende Parksituation im Gebiet zwischen Schachenerstr. und Höhenstraße auf der einen Seite und dem Seeufer auf der anderen Seite, herrscht im gesamten Gebiet ein hohes Verkehrsaufkommen, extremer Parkdruck in die Wohngebiete mit andauerndem Parkplatzsuchverkehr.

Während der Hauptsaison parken Autos seit Jahren unerlaubterweise auf der Schachener-Straße, um in den beliebten Lindenhofpark und das kostenlose Freibad Lindi zu gelangen. Das betrifft vor allem den Bereich zwischen der Kreuzung Höhenstraße – Schachener-Straße und der Wilhelmshöhe. Dadurch wird die ohnehin enge Schachener-Straße abschnittsweise noch enger. Dies führt schon heute zu Problemen, da sich PKWs, Busverkehr und die Flut an Fahrradfahrern miteinander arrangieren müssen. So können beispielsweise zwei entgegenkommende PKWs nicht mehr aneinander vorbeifahren, eine Seite muss halten. Hinzu kommt, dass in besagtem Straßenabschnitt ein ‚Rädle‘, also eine saisonale Gaststätte betrieben wird. Dies führt in den Sommermonaten zeitweise für zu zusätzlichems Verkehrsaufkommen und eine verschärfte Parkplatzsituation. Dieser Straßenabschnitt ist bereits am Limit.

- Die Freizeiteinrichtungen Aquamarin und Lindenhofbad mit deren angeschlossenen Gastronomien und wiederkehrenden Veranstaltungen zeigten schon in den letzten Jahren

von Mai - Oktober-, dass die Gemeinden nicht in der Lage sind, der zunehmenden Verkehrsbelastung zu begegnen. Entgegen dem von Verwaltung und Planungsbüro formulierten Ziel der Verkehrsentslastung der Gemeinde, soll nun mit dem geplanten Vorhaben exakt das Gegenteil umgesetzt werden.

- Die geplante Anlage wird nur über ~~1-eine~~ Aus-/Einfahrt an die Höhenstraße angeschlossen; die Störung des fließenden Verkehrs auf der Höhenstraße während der touristischen Saison lässt das Gutachten unerwähnt.
- Die Enzisweiler Str. ist streckenweise lediglich 5,8m breit, und im Kreuzungsbereich vor Einmündung in die Schachener Str. nur 6,2m. Dort können große Fahrzeuge (LKW, Gespann-Fahrzeuge, Omnibus) nur dann in die Schachener Str. einfahren, wenn beide Fahrtrichtungen frei sind. Wegen der Verengung der Enzisweiler Str. im Kreuzungsbereich kommt der Stadtbus mit seiner Front beim Abbiegen bis zum linken Fahrbahnrand. Schon beim Entgegenkommen eines Radfahrers muss der Bus anhalten und blockiert die Schachener Str. vollständig.
- In der Enzisweiler Str. liegt der Kindergarten "Seezwerge" für 75 Kinder. Viele Kinder werden mit dem Fahrrad samt Kinderanhänger bzw. Kinderwagen in die Einrichtung gebracht. Eine weitere Verkehrszunahme für die Enzisweiler Str. zu planen bzw. hinzunehmen ist vor diesem Hintergrund ein Versagen der genehmigenden Behörden.
- Das Gutachten unterschlägt, dass an der Einmündung Höhenstraße / Schachener-Straße in der Vergangenheit mit gutem Grund wiederholt Versuche mit geänderter Vorfahrtsregelung gemacht wurden, um die Verkehrssituation zu „beruhigen“ bzw. die Verkehrssicherheit zu erhöhen. An dieser Kreuzung werden die Rennrad-Route und der Bodensee-Radweg zusammengeführt. Hier kommt es wiederkehrend zu kritischen Situationen.
- Ebenfalls blendet das Gutachten aus, dass sowohl der Bodensee-Radweg als auch die Rennrad-Route ~~die~~ Schulwege sind; Kinder aus Nonnenhorn, Wasserburg, Bad-Schachen, und Aeschach erreichen mit dem Fahrrad auf diesen Wegen die weiterführenden Schulen in Lindau.
- Folgendes ist nicht Gegenstand des Verkehrsgutachtens, soll aber trotzdem hier eingebracht werden:

Als Eigentümer und Vermieter wird ~~des~~ das Gartengrundstücks (Flurstück 71/1, Schachener Str. 166), -welches an das Grundstück der Familie Hanser grenzt, sowohl privat als auch von Gästen als Ort des Rückzuges und der Erholung genutzt. Es ist mindestens fraglich, ob dies

noch möglich ist, wenn in unmittelbarer Nähe (Luftlinie 60-100m) über 50 Wohnmobilstellplätze, eine große Reitsportanlage + Gastronomie etc. errichtet werden und für einen entsprechenden Betrieb inkl. Geräuschkulisse sorgen (Lautsprecher-Durchsagen, Musik). Dadurch sehen/fürchten -die Eigentümer, dass die Attraktivität und Lebensqualität ihrer Immobilie, des Gartens und die zugehörige Vermietung negativ erheblich beeinträchtigt wirdwerden.

Bei all diesen Lücken, Fehlern und Mängeln kommt das Gutachten zu folgendem Ergebnis:

- Bei all diesen Lücken, Fehlern und Mängeln kommt das Gutachten zu folgendem Ergebnis:

Die untersuchungsgegenständlichen Knotenpunkte sind trotz des Worst-Case Ansatzes sowohl in der Nebensaison als auch in der Hochsaison mit der sehr guten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs „QSV = A“ leistungsfähig. Mit Realisierung des „Sondergebietes Wohnmobil und Reitsport“ werden keine verkehrlichen Defizite im lokalen Umfeld erwartet, die Verkehrsqualität und die Leistungsfähigkeit des umliegenden Verkehrsnetzes werden nicht beeinträchtigt.

4. Ergänzende Hinweise und Fragestellungen

- Das Gutachten steht im Widerspruch zu den von OPLA am 30.4.2019 formulierten Sachverhalten, nach denen die Gemeinde alles unternimmt, um die Verkehrsbelastung im Dorf zu verringern:
 - Bereits heute sind die acht ortszentralen Parkplätze in der Hochsaison vollständig ausgelastet.
 - Die Gemeinde plant den Ausbau von Parkplätzen in der Peripherie sowie an den Ortszufahrten der Kreisstraße LI16, mit Shuttle-Services und alternativen Beförderungsmitteln.
 - Aufgrund der hohen Frequentierung durch Touristen ist der Lindenplatz sowie der gesamte Bereich der Halbinselstraße vor allem in der Hochsaison stark durch Verkehr beeinträchtigt, was zu Konflikten mit Fußgängern und Radfahrern führt und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.
- Sind die verwendeten Skalierungsfaktoren plausibel oder müssen sie überarbeitet werden?
- Da von einer ganzjährigen Nutzung des Reiterhofs ausgegangen werden muss, fehlen

Berechnungen in Bezug auf den ganzjährig anfallenden Verkehr.

- Die geplanten Turniere und der laufende Betrieb des Reiterhofs werden zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen, insbesondere durch Pferdeanhänger, Transporter und Besucherfahrzeuge. Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss wurden nicht untersucht.
- Die Belastung durch parkende Fahrzeuge während Veranstaltungen wurde nicht thematisiert. Eine unzureichende Planung kann zu Verkehrsbehinderungen führen.
- Die Lärm- und Emissionsbelastung durch zusätzlichen Verkehr wurde nicht berücksichtigt. Diese könnte sowohl für Anwohner als auch für Erholungssuchende in der Region relevant sein.
- Es fehlt eine Bewertung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder, Fußgänger, Radfahrer), insbesondere auf Straßen ohne Gehwege.
- Die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wurden nicht überprüft – es bleibt unklar, ob die Straßen und Knotenpunkte den zusätzlichen Verkehr bewältigen können.
- Die saisonalen und wetterbedingten Unterschiede in der Verkehrsbelastung sind besonders relevant, da die touristische Hochsaison mit den Hauptnutzungszeiten des Reitsportzentrums kollidieren könnte.
- Die Auswirkungen auf Rettungswege und Notfallzufahrten wurden nicht untersucht. Besonders bei Veranstaltungen könnte eine eingeschränkte Erreichbarkeit entstehen.
- Wie wird sichergestellt, dass es bei Reitturnieren nicht zu Überlastungen der Zufahrtsstraßen kommt? Gibt es ein Verkehrskonzept für Großveranstaltungen?
- Welche Maßnahmen sind geplant, um eine sichere Querung der Straßen für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen, insbesondere für Kinder, die zum Reitstall gelangen möchten?
- Welche Alternativen zur individuellen Anreise (z. B. Shuttle-Busse oder Park-and-Ride-Angebote) wurden geprüft?
- Sind Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsstaus an Engstellen der Höhenstraße und am Lindenplatz vorgesehen? Falls ja, welche?
- Wie wird gewährleistet, dass der landwirtschaftliche Verkehr durch das Reitsportzentrum nicht zusätzlich beeinträchtigt wird?
- Gibt es Konzepte für Lärmschutzmaßnahmen, um Anwohner vor steigender Verkehrsbelastung zu schützen?
- Sind langfristige Entwicklungen des Verkehrsaufkommens berücksichtigt worden,

insbesondere bei weiterem Wachstum des Tourismus oder der Reitsportanlage?

- Wie wird verhindert, dass „Wildparken“ in Anliegerstraßen oder auf landwirtschaftlichen Flächen zur Umgehung von Parkgebühren erfolgt?
- Wurde geprüft, ob eine bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr als Alternative zur Nutzung des Individualverkehrs möglich ist?

Fazit: Das Verkehrsgutachten lässt zahlreiche relevante Aspekte unberücksichtigt, insbesondere den Radverkehr, saisonale Schwankungen und die besondere Verkehrslage in der Hochsaison.