

## **Begründung zum Bebauungsplan „Klarstellung der Anzahl der Wohneinheiten im Hardt-Horn“**

Der Bebauungsplan „Hardt-Horn“ wurde 1984 als Satzung beschlossen. In der „Nutzungsschablone“ des Bebauungsplanes sind „max. 2 WE“ (maximal 2 Wohneinheiten pro Baufenster) aufgeführt.

Bisher wurde der Bebauungsplan dementsprechend angewendet, so dass pro Einzelhaus 2 Wohneinheiten und pro Doppelhaushälfte 1 Wohneinheit zugelassen wurde.

In der Planzeichenerklärung des Bebauungsplanes steht jedoch zusätzlich „höchstens 2 Wohneinheiten pro Doppelhaushälfte zulässig“.

Das Regierungspräsidium Tübingen hat nun Bedenken gegen die bisherige Anwendung des Bebauungsplanes geäußert. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes sei die Anzahl der maximalen Wohneinheiten nicht zu entnehmen, da die Begrenzung auf 2 Wohneinheiten nur für Doppelhäuser gelte. Dies bedeute im Umkehrschluss, dass die Anzahl der Wohneinheiten im Bebauungsplangebiet nicht begrenzt sei.

Die Verwaltung ist der Ansicht, dass der Bebauungsplan mit der bisherigen Vorgehensweise laut dem Willen des Satzungsgebers angewendet wurde:

Der Bebauungsplan „Hardt-Horn“ aus 1984 sah im nördlichen Bereich, welcher inzwischen vom Bebauungsplan „Hardt-Horn – 2. Änderung“ überplant ist, eine Bebauung mit Doppelhäusern vor. Auf diese Doppelhäuser bezog sich die Festsetzung „höchstens 2 Wohneinheiten pro Doppelhaushälfte zulässig“.

Aus der Begründung des Bebauungsplanes wird zudem deutlich, dass eine „Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern wie im Plangebiet bereits bestehend“ vorgesehen war.

Daraus folgt die in der Begründung enthaltene Berechnung der zu erwartenden Wohneinheiten, welche davon ausgeht, dass bei 164 Baugrundstücken maximal 335 Wohneinheiten untergebracht werden können.

Auf Grundlage dessen wurde auch die zu erwartende Verkehrsmenge berechnet und die innere Erschließung geplant. Dies wird auch durch die sparsame Ausweisung von Garagenbaufenstern deutlich.

Die Begründung des Bebauungsplanes „Hardt-Horn“ aus 1984 liegt dieser Begründung als Anlage bei.

Um Unklarheiten in der Deutung des Bebauungsplanes zukünftig zu vermeiden, wird der Bebauungsplan nach § 13 Baugesetzbuch (BauGB) im vereinfachten Verfahren dahingehend geändert, dass eine Klarstellung der Anzahl der zulässigen Wohneinheiten, d.h. 2 Wohneinheiten pro Einzelhaus und 1 Wohneinheit pro Doppelhaushälfte, beigelegt wird.

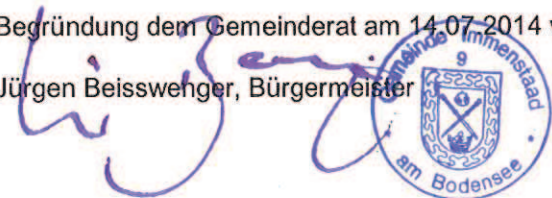
Geltungsbereich ist das im beigelegten Abgrenzungsplan dargestellte und schraffierte Bebauungsplangebiet „Hardt-Horn“, wobei die Bereiche der bisher erfolgten Änderungen des Bebauungsplanes wie beispielsweise der „Bebauungsplan Hardt-Horn Teiländerung Kiesgrube“ sowie die Bereiche ohne Baufenster wie beispielsweise die „Unterführung Hersberg“ ausgenommen sind.

### Vereinfachtes Verfahren

Da die Grundzüge der Planung durch die Klarstellung nicht berührt sind, erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes „Klarstellung der Anzahl der Wohneinheiten im Hardt-Horn“ im vereinfachten Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch (BauGB). Im vereinfachten Verfahren kann von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen werden. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 Abs. 5 Satz 3 BauGB und § 10 Abs. 4 BauGB abgesehen.

Begründung dem Gemeinderat am 14.07.2014 vorgelegt. Immenstaad am Bodensee, 15.07.2014

Jürgen Beisswehger, Bürgermeister



**B E G R Ü N D U N G**  
**ZUM BEBAUUNGSPLAN "HARDT-HORN"**  
**DER GEMEINDE IMMENSTAAD AM BODENSEE**

Der Gemeinderat der Gemeinde Immenstaad am Bodensee hat die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Hardt-Horn beschlossen, um das Planwerk den veränderten städtebaulichen Erfordernissen anzupassen. Die seit 1968 rechtsverbindliche Bebauungsplanung Hardt-Horn wurde zum grössten Teil nicht verwirklicht. Die seinerzeit aktuellen Planungsziele einer verdichteten Bebauung widersprechen den heute geltenden Perspektiven einer landschaftsbezogenen Bebauung im Bodenseeuferbereich am Rande des Landschaftsschutzgebietes "Bodenseeufer". Mit der Neuaufstellung erfolgt eine sinnvolle Erweiterung des Plangebietes unter Berücksichtigung des veränderten Erschliessungskonzeptes. Aufgrund der langjährigen Bearbeitung des Neuaufstellungsentwurfes sind zahlreiche Bedenken und Anregungen von Grundstückseigentümern und von Trägern öffentlicher Belange in die Neuplanung eingearbeitet worden.

Das Bebauungsplangebiet umfasst ca. 21,9 ha. Gelände. Es bildet den westlichen Bebauungsrand der Gemeinde Immenstaad am Bodensee, begrenzt in östlicher Richtung durch die bestehende Bebauung am Hersbergweg, in südlich und westlicher Richtung begrenzt durch das Landschaftsschutzgebiet "Bodenseeufer" und in nördlicher Richtung durch die B 31.

Die Bebauung lehnt sich in ihrer Bauweise für Ein- und Zweifamilienhäuser im wesentlichen an die im Plangebiet bestehenden Bauformen an. Die bewegte Stellung der Baukörper zueinander soll eine betonte Raumbildung unterstützen. Auch die Gruppierung der Gebäude um die Stichwege dient diesem Ziel. Der Charakter des Geländes soll in der Betonung der Dächer und der hellen Putzflächen den landschaftlichen Gegebenheiten des Uferbereiches Rechnung tragen. Die Wertstellung der landschaftsbezogenen Bebauung und der Gestaltung der Baugrundstücke wird durch die Einarbeitung eines Grünordnungsplanes unterstützt. Dabei wird auch dem Vorbereich zwischen den Gebäuden und dem Strassenraum in der Gestaltung als Hoffläche besondere Bedeutung zugemessen.

Die vorliegende Planung entspricht nach Art und Mass der baulichen Nutzung der bereits im Plangebiet vorhandenen und angrenzenden Bebauung sowie den Festsetzungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen-Immenstaad am Bodensee. Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes erfolgt unter der städtebaulichen Zielsetzung der Integration der Bebauung in die bestehenden landschaftlichen Gegebenheiten und der Ausformung einer räumlichen Gestaltungsqualität. Bei der Planung wurden die Belange des Landesentwicklungsplanes und des Naturschutzgesetzes berücksichtigt, in dem die vormals geplante verdichtete Bebauung (Plan 1968) in eine aufgelockerte Bebauung verändert wurde. Entsprechend ist auch die Bebauung der südlichsten Bauzelle im unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bodenseeufer bei den bebauten Grundstücken auf geringfügige Erweiterungen des Bestandes beschränkt. Der Bedarf nach Baugrundstücken für Ein- und Zweifamilienhäuser



wird durch unzählige Anfragen von in Immenstaad am Bodensee wohnenden Bauinteressenten dokumentiert.

Das Plangebiet ist überwiegend als Allg. Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Diese Festsetzung ist schon Teil des Bebauungsplanes aus dem Jahre 1968. Lediglich für den Bereich Hardthof ist entsprechend der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung Dorfgebiet (MD) vorgesehen. Dadurch wird im Bebauungsplan der Überwirkende Bestandsschutz des landwirtschaftlichen Anwesens abgesichert. Im Bebauungsplangebiet sind Gemeinbedarfsflächen, Flächen für eine Kindergartenerweiterung, Flächen für Spiel- und Bolzplatz, Flächen für öffentlichen Parken ausgewiesen. Diese Flächen bilden zusammenwirkend die Voraussetzung für ein kleines Quartierzentrum mit integrierender Ausstrahlung für Alt- und Neubaubereiche.

Nach Genehmigung des Bebauungsplanes wird die Gemeinde Immenstaad am Bodensee das Bauordnungsverfahren (Umlegung) in Zusammenarbeit mit dem Staatl. Vermessungsamt Friedrichshafen und der Stadt Friedrichshafen durchführen. Der Geltungsbereich der gesetzlichen Umlegung wird die unbebauten Grundstücke und die bebauten Grundstücke umfassen, die in neuerer Zeit mit der Verpflichtung bebaut wurden, an der Umlegung teilzunehmen. Soweit private Umlegungen zustande kommen, werden diese Grundstücke von der gesetzlichen Umlegung ausgenommen. Die bebauten Grundstücke an der Strasse "Am Klippenhorn" liegen ausserhalb des zukünftigen Geltungsbereiches der Umlegung. Im Rahmen der Umlegung werden die Grundstücke auf der Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes unter wertgleicher Zuteilung geordnet.

Die Verkehrsanbindung des Plangebietes erfolgt über die Strandbadstrasse und den Kapellenweg. Eine Anpassung der Strassenerschliessungsverbindungen des Plangebietes an zukünftige Änderungen im Bereich der B 31 wird durch die Anschlussmöglichkeiten im Nordwesten (Hardtstrasse) und Nordosten (Verlängerung der Strandbadstrasse) ermöglicht. Um zukünftige Strassenplanungen im Bereich der B 31 im Zusammenhang mit der Anbindung Immenstaad-West verwirklichen zu können, werden die Flächen zwischen dem Nordrand der Bebauung und der B 31 im Plan freigehalten. Der Anschluss der Strandbadstrasse an die Meersburger Strasse im Bereich des Anschlusses Immenstaad-West an die B 31 wurde nach den Vorschlägen des Strassenbauamtes Überlingen überplant und bereits ausgeführt.

Im Inneren Erschliessungskonzept des Plangebietes wurden bestehende Teile wie z.B. die Strandbadstrasse, die Strasse Am Klippenhorn und Teile der Hardtstrasse in die Planung übernommen. Das Erschliessungskonzept der nichtbebauten Bereiche wurde aufgrund der planerischen Grundüberlegungen zur städtebaulichen Gestaltung geändert. Dabei fand die bestehende Bebauung volle Berücksichtigung. Die einzelnen Details der Verkehrserschliessung wurden in Abstimmung mit den Fachbehörden festgelegt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass es sich bei dem Baugebiet Hardt-Horn um ein in sich abgeschlossenes Siedlungsquartier mit ausgeprägtem Eigenverkehrsaufkommen handelt. Sogenannte Quartier-Durchgangsverkehre sind aufgrund der Strassenführung nicht zu erwarten. Um Quartier-Durchgangsverkehre zuverlässig auszu-

schließen, und um eine ausgewogene Verkehrsverteilung zu erreichen, wurde das Stich- und Schleifenstrassennetz gewählt. Dieses Erschliessungsstrassennetz ist so ausgelegt, daß

- a) das Verkehrsaufkommen bzw. die Verkehrsbelastungen in den einzelnen Siedlungsbereichen in Grössenordnungen gehalten werden, die mit den Bedürfnissen der Anliegenutzungen verträglich bleiben. Die vom Büro Schaechterle & Holdschuer prognostizierten Verkehrsbelastungen ergeben pro Tag:
- |  |                       |
|--|-----------------------|
| Einmündung Hardtstrasse/Strandbadstrasse | 1009-1104 KFZ/24 Std. |
| Einmündung Klippenhorn/Strandbadstrasse  | 715- 788 KFZ/24 Std.. |
- Bei einem Spitzenstundenanteil von 15 bis 20 % der KFZ-Morgenspitze treten demnach an den Anschluss-Stellen auf:
- |  |                    |
|--|--------------------|
| Einmündung Hardtstrasse/Strandbadstrasse | 150- 220 KFZ/Std.  |
| Einmündung Klippenhorn/Strandbadstrasse  | 108- 158 KFZ/Std.. |
- Diese Werte lassen erkennen, dass durch die Planung eine ausgewogene Verkehrsverteilung auf das Gesamterschliessungsstrassennetz und seine Anschluss-Stellen an die Sammelverkehrsstrasse Strandbadstrasse gewährleistet wird. Der Prognose von Herrn Holdschuer sind die Erkenntnisse zugrunde gelegt, dass in Schleifenstrassen die KFZ-Fahrer überwiegend den kürzesten, besten Fahrweg annehmen, um zur Sammel- bzw. übergeordneten Strasse zu kommen. In Spitzenverkehrszeiten dominiert dabei der Berufsverkehr, der je nach Arbeitszeiten je ein- bis zweimal als Quell- und Zielverkehr auftritt und der meist denselben Weg von der Wohnung zur übergeordneten Strasse wählt, da die Lage der Arbeitsstätte sich nur bei wenigen Arbeitnehmern häufig ändert. Herr Holdschuer hat diesem Schleifenstrassensystem die Alternative gegenübergestellt, das Plangebiet durch die Hardtstrasse und die Strasse Am Klippenhorn als Stichstrassen zu erschliessen. Die Prognose ergibt dabei tägliche Werte
- |  |                       |
|--|-----------------------|
| Einmündung Hardtstrasse/Strandbadstrasse | 1428-1570 KFZ/24 Std. |
| Einmündung Klippenhorn/Strandbadstrasse  | 290- 320 KFZ/24 Std.. |
- Bei einem Spitzenstundenanteil von 15 bis 20 % der KFZ-Morgenspitze treten auf:
- |  |                   |
|--|-------------------|
| Einmündung Hardtstrasse/Strandbadstrasse | 214- 314 KFZ/Std. |
| Einmündung Klippenhorn/Strandbadstrasse  | 43- 64 KFZ/Std..  |

Diese Gegenüberstellung macht deutlich, dass die Erschliessung des Gesamtgebietes durch Stichstrassen nicht ausgewogen wäre. Desweiteren würde in den Spitzenzeiten die Zumutbarkeitsgrenze von ca. 300 KFZ/Std. überschritten. Bei einer Ausbildung der Erschliessung mittels Stichstrassen wären ausserdem jeweils an den Endpunkten der Hardtstrasse und der Strasse Am Klippenhorn Wendemöglichkeiten zu planen, die das Befahren durch LKW's möglich machen würden. Pro Wendemöglichkeit wären mindestens 300 m<sup>2</sup> erforderlich. Der Ausbau der Hardtstrasse als Stichstrasse mit einer Länge von rd. 825 m ist weiterhin nicht zu empfehlen, da die grosse Länge die Orientierung und Verkehrsabwicklung erschwert, unter anderem auch durch die Verkehrskonzentration.

Nach Abwägen der Vor- und Nachteile der verschiedenen Erschliessungssysteme wurde die Schleifenstrassenerschliessung gewählt, da diese eine Lösung mit ausgewogenen, den Anliegern zumutbaren Belastungen und einer besserer Orientierung und günstigeren Verkehrsabwicklung darstellt. Desweiteren wird darauf hingewiesen, dass

der Zusammenschluss der Hardtstrasse mit der Strasse Am Kippenhorn bereits im rechtsverbindlichen Bebauungsplan seit dem Jahre 1968 in reduzierter Form enthalten ist.

- b) Die Verkehrsgeschwindigkeiten in den Erschliessungsstrassen werden durch die Ausbildung der Trasse so beeinflusst, d.h. niedrig gehalten, dass eine angemessene Mitbenutzbarkeit der Strassen durch Fussgänger und Radfahrer möglich wird. Bei den voraussichtlichen Verkehrsbelastungen besteht für die Querschnittsgestaltung der Schleifenstrasse in großen Abschnitten ein gewisser Spielraum. Dabei sollen alle Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsdämpfung in den einzelnen Streckenabschnitten genutzt werden. Die Linienführung im Grundriss stellt bereits eine solche Massnahme dar. Desweiteren soll auch durch unterschiedliche Beläge wie Pflaster und Makadam eine Geschwindigkeitsdrosselung erfolgen. Durch die bauliche Gestaltung kann eine Geschwindigkeit von 30 km/h angestrebt werden. Im Bereich des Zusammenschlusses der Hardtstrasse mit der Strasse Am Kippenhorn ist die Verkehrssicherheit gegeben, da der Zusammenschluss und die damit verbundene Verengung im Bereich der S-Kurve mit abgesetztem Fahrbahnbelag im geschwindigkeitsgedrosselten Bereich erfolgt. Für den Fussgänger ist gewährleistet, von der Hardtstrasse über den ausgewiesenen Gehweg, direkt den Fussweg zum Ufer zu erreichen. Ebenso kann der Fussgänger von der Hardtstrasse aus direkt den Fussweg nach Norden in Anspruch nehmen. Zur Verkehrssicherheit der Straße Am Kippenhorn ist festzustellen, daß durch die Kurvenführung eine Geschwindigkeitsdrosselung erfolgt, die wesentlich zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die Fussgänger können sowohl den Uferweg nach Osten und Westen benutzen oder auch den separaten Fussweg in nördlicher Richtung abzweigend von der Verlängerung der Hardtstrasse. Um die Straße Am Kippenhorn durch parkende Fahrzeuge nicht weiter zu verengen, ist bereits derzeit Parkverbot angeordnet.

Die während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Anregungen und Bedenken zum Zusammenschluss der Hardtstrasse-Am Kippenhorn müssen auch hinsichtlich der vorgebrachten Alternativvorschläge zurückgewiesen werden. Die Verlängerung der Hardtstrasse nach Osten bis zur Strandbadstrasse ist aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht mehr möglich. Diese Möglichkeit wurde bereits vor mehreren Jahren vom Gemeinderat aufgegeben, da durch eine zu lange geradlinige Hardtstrasse keine Verkehrsberuhigung erzielt werden könnte. Die beiden vorgeschlagenen Alternativverbindungen auf den Grundstücken Lgb. Nr. 654 und 656 würden lediglich eine Verschiebung der Problematik darstellen. Dabei ist auf diesen Grundstücken der planerische Spielraum aufgrund der engen Bebauung wesentlich mehr eingeengt bzw. wäre die Bebauung des Grundstückes Lgb. Nr. 654 im südlichen Teil nicht mehr möglich. Durch die ausgewiesene Planung werden die Grundstücke Lgb. Nr. 696, 697, 697/1, 701 lediglich geringfügig in zumutbarem Mass in Anspruch genommen. Die Planung engt in diesem Bereich die zukünftige Bebauung nicht ein. Der erhaltenswerte Baumbestand ist entsprechend den Eintragungen des Grünordnungsplanes nicht gefährdet.



Hinsichtlich der Bedenken zur Ausformung der Einmündung des Anschlusses Nord an die Hardtstrasse ist festzustellen, dass die beantragte Planänderung den Planungszielen des Gemeinderates nicht entspricht. Die beantragte rechtwinkelige Strassenführung würde der geplanten Verkehrsberuhigung durch die Kurve entgegenstehen. Es ist beabsichtigt, dass die Hardtstrasse mit dieser Kurvenführung als Verkehrsberuhigte Strasse die Haupteerschliessungsstrasse für das Gebiet darstellt. Eine bevorrechtigte Verkehrsführung (wie beantragt) über den Anschluss Nord ist nicht beabsichtigt, da dadurch bei einem späteren neuen Anschluss Immenstaad-West an die B 31 über diesen Anschluss Nord der nicht beabsichtigte Durchgangsverkehr in Richtung Strandbad und Freizeitzentrum gefördert würde. Der Kapellenweg soll vom Anschluss Nord bis zum Grundstück Lgb. Nr. 540 aufgelassen werden. Die an diesem Teilstück angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke können von den Feldwegen Lgb. Nr. 750, 778 und 793 erschlossen werden. Die als Spiel- und Bolzplatz ausgewiesenen Flächen stehen insgesamt im Eigentum der Gemeinde Immenstaad am Bodensee. Die Durchführung der Hardtstrasse durch den oberen Teil der Klesgrube im Bereich der Grundstücke Lgb. Nr. 766 und 765 ist städtebaulich sinnvoll, da eine Erschliessung des angrenzenden Areals über Stichstrassen wesentlich mehr Grundstücksflächen verbrauchen würde und eine Teilrenaturalisierung des Klesgrubenbereiches durch eine Auffüllung landschaftsbezogen sinnvoll ist. Nach dem Ausbau der Hardtstrasse ist vorgesehen, den Wirtschaftsweg an der B 31 ab Einmündung Strandbadstrasse auf die Nutzung für landwirtschaftlichen Verkehr zu beschränken. Die gesamte Form des inneren Erschliessungskonzeptes dient der städtebaulichen Verwirklichung einer betonten Raumbildung und einer beabsichtigten Verkehrsberuhigung.

Die Empfehlungen des Lärmschutzgutachtens aus dem Jahre 1982 (3. Änderung des Büros Dr. Bender Stahl, Ludwigsburg) sind durch Festsetzungen in die Planung eingearbeitet:

1. Schallschutzmassnahmen durch abschattende Festsetzung der Gebäude am Nordrand der Bebauung als grossteils geschlossene Bebauung sowie Schliessung der restlichen Lücken zwischen den Gebäuden durch Schallschutzwände in alternativer Bauausführung.
2. Festsetzung von konkreten Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden der nördlich angrenzenden Bebauung.
3. Beibehaltung der grossen Freiflächen zwischen dem Nordrand der Bebauung und der B 31 als Abstandsfläche.

In der 3. Änderung des Lärmschutzgutachtens wird nachgewiesen, dass die geltenden Bestimmungen der Lärmschutzrichtlinien eingehalten werden. Die Bebauung an der Strandbadstrasse wurde auf Empfehlung des Lärmschutzplaners in der vorgelegten Form übernommen, um eine optimale Lärmschutzwirkung auch in diesem Bereich erzielen zu können. Die gestaffelte, lärmabhaltende Anordnung der Gebäude schafft ruhige Gartenwohnbereiche südlich der Gebäude. Durch die 3. Änderung der Lärmschutzplanung können die Bedenken und Anregungen der 5. öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes in Bezug auf die Lärmschutzplanung als gegenstandslos bezeichnet werden, da die Überarbeitung eine Loslösung vom bisherigen Lärmschutzwall mit Lärmschutzwand gebracht hat.

Die aus dem Bereich der nördlichen Bebauung am Hersbergweg vorgebrachten Bedenken zum Lärmschutz richten sich insgesamt zur Lärmproblematik an der B 31. Dabei handelt es sich um Probleme, die nicht über den Bebauungsplan Hardt-Horn zu regeln sind, sondern die Erfassung und Planung einer Lärmsanierung im gesamten Bereich der B 31 auf der Gemarkung Immenstaad am Bodensee erforderlich machen. Obwohl für derartige Massnahmen derzeit noch keine gesetzlichen Grundlagen gegeben sind, hat der Gemeinderat eine entsprechende Lärmschutzuntersuchung und Ausarbeitung von Lärmschutzvorschlägen an das Ingenieurbüro Dr. Bender Stahl in Ludwigsburg übertragen. Diese Untersuchungen werden bis Oktober 1984 vorliegen und dann unabhängig vom Bebauungsplanverfahren Hardt-Horn bearbeitet.

#### Daten zum Bebauungsplan:

Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von	21,9	ha
Zahl der ausgewiesenen Baugrundstücke	164	
davon bereits bebaut	48	
Zahl der max. Wohneinheiten	335	
derzeitige Wohneinheiten im Plangebiet	65	
Zahl der voraussichtlichen Bewohner	1000	
derzeitige Bewohner im Plangebiet	196	
Bruttobaudichte	45,66	EW/ha
landwirtschaftliche Fläche (Freihaltefläche)	2,9	ha
Brutto-Bauland	19,0	ha
Erschliessungsflächen	2,2	ha
Gemeinbedarfsflächen	1,3	ha
Netto-Bauland	15,5	ha

#### ENTWÄSSERUNG

Der Abwassersammler zur Verbandskläranlage ist im Bebauungsplan-gebiet bereits vorhanden. Die Detailplanung erfolgt in Abstimmung mit der Generalabwasserplanung in Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt Ravensburg.

Voraussichtliche Kosten DM 2.678.600,--

### WASSERVERSÖRGUNG

Die Wasserversorgung erfolgt durch die vorhandene Hauptleitung von der Fallerleitung des Hochbehälters Hochberg.

Voraussichtliche Kosten	DM 514.700,--
-------------------------	---------------

### VERKEHRSERSCHLIESSUNG

Voraussichtliche Kosten	DM 6.437.200,--
Vermessungskosten der Verkehrserschliessung	DM 193.400,--

---

Gesamtkosten der Erschliessung	DM 6.630.600,--
--------------------------------	-----------------

Die Finanzierung der einzelnen Bauabschnitte der Erschliessungsmassnahmen erfolgt durch die Gemeinde Immenstaad am Bodensee im Rahmen der Finanz- und Haushaltsplanung. Die Abrechnung der Erschliessungskosten erfolgt nach Massgabe des BBauG und der Erschliessungssatzung der Gemeinde Immenstaad am Bodensee.

Immenstaad am Bodensee, 16. Juli 1984