

**STADT WEHR**

**BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG  
UND  
ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN  
„BAHNHOFSAREAL WEHR“**

(teilweise Änderung der Bebauungspläne „Ackerrain - Bühl“  
und „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“)

**Stand: Satzungsbeschluß des Gemeinderats vom 19.02.2008**



**STADTBAU LÖRRACH**

# **Stadt Wehr**

## **Landkreis Waldshut**

### **Bebauungsplan der Innenentwicklung und Örtliche Bauvorschriften**

#### **„Bahnhofsareal Wehr“**

(teilweise Änderung der Bebauungspläne „Ackerrain - Bühl“ und „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“)

#### **Satzungen**

Aufgrund § 10 in Verbindung mit § 13a (1) Nr. 1 des Baugesetzbuches (BauGB), §§ 1 ff der Baunutzungsverordnung (BauNVO), §§ 74 und 75 der Landesbauordnung (LBO) und § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GO BW) hat der Gemeinderat der Stadt Wehr den Bebauungsplan der Innenentwicklung und die Örtlichen Bauvorschriften

#### **„Bahnhofsareal Wehr“**

am 19.02.2008 jeweils als Satzung beschlossen.

### **§ 1**

#### **Rechtsgrundlagen**

1. Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. I, S. 3316)
2. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466) – BauNVO
3. 5. Verordnung über die Ausarbeitung von Bauleitplänen sowie über die Darstellung der Planinhalte (Planzeichenverordnung) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58, BGBl. III 213-1-6) – PlanzV 90
4. Landesbauordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 08.08.1995 (GBl. S. 617) Zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 895) m.W.v. 02.01.2005 – LBO BW
5. Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juli 2000 (GBl. S. 582, ber. S. 698, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2004 (GBl. S. 895) m.W.v. 02.01.2005 – GemO BW

### **§ 2**

#### **Räumlicher Geltungsbereich der Satzungen**

Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs ergibt sich aus der Festsetzung im zeichnerischen Teil, M 1 : 1.000.

**§ 3****Bestandteile der Satzungen**

Der **Bebauungsplan der Innenentwicklung** besteht aus:

1. den Festsetzungen im zeichnerischen Teil, M 1 : 1.000,
2. einem separaten Beiplan M 1: 2.500 mit Darstellung aller derzeit noch dem Bahnverkehr gewidmeten Flächen als Bahnflächen.
3. den planungsrechtlichen Festsetzungen,  
mit Anlage 1, Schemaschnitt Gebäude, und Anlage 2, Pflanzempfehlungen

Die **Örtlichen Bauvorschriften** bestehen aus:

1. den Darstellungen im zeichnerischen Teil, M 1 : 1.000
2. den textlichen Vorschriften

**Beiden Satzungen beigelegt sind:**

1. ein Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wehr M 1 : 5.000, genehmigt am 07.07.2006
2. eine Begründung, mit 2 Bestandsfotos als Anlage
3. das „Verkehrsgutachten B 518n Anschluß Mitte“ des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH – BSV, Aachen, vom Oktober 2007
4. das Gutachten „Bahnhofsareal – Mittelanschluß an die Ortsumfahrung Wehr - Bundesstraße B 518; Berechnung der Schallimmissionen durch den Verkehr im Bereich des Mittelanschlusses“ des Büros für Umwelt- Engineering, Bad Bellingen, vom 30. November 2007

**§ 4****Teilweise Überlagerung rechtskräftiger Bebauungspläne**

Mit Inkrafttreten der Satzungen "Bahnhofsareal Wehr" wird jeweils eine Teilfläche der Bebauungspläne "Ackerrain - Bühl", in Kraft getreten am 21.05.1979, und „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“, zuletzt rechtskräftig am 16.05.1990, lediglich überlagert (Immissionschutz-Maßnahmen nördlich der Bahnstraße bzw. südlich der B 518 neu).

Eine weitere überlagerte Teilfläche des Bebauungsplans "Ackerrain - Bühl" (Festsetzung neuer Verkehrsflächen) wird mit Inkrafttreten der Satzungen "Bahnhofsareal Wehr" außer Kraft gesetzt.

**§ 5****Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne des § 75 LBO handelt, wer den aufgrund von § 9 (4) BauGB in Verbindung mit § 74 LBO ergangenen Örtlichen Bauvorschriften vorsätzlich oder fahrlässig zuwiderhandelt.

**§ 6****Inkrafttreten**

Diese Satzungen treten mit der ortsüblichen Bekanntmachung nach § 10 (3) BauGB in Kraft.

Wehr, den **20. Feb. 2008**

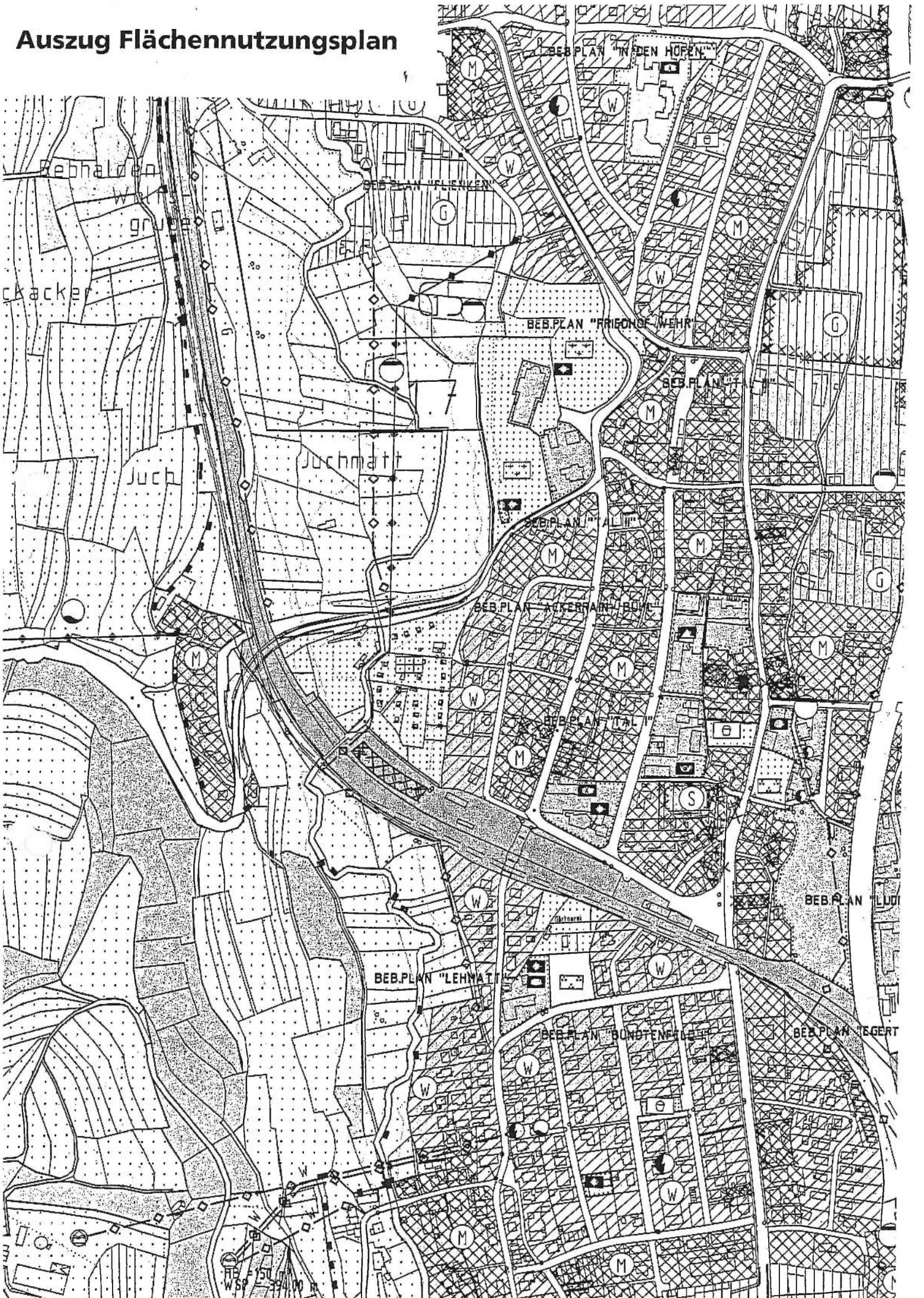
Siegel der Stadt

*Michael Thater*

Michael Thater,  
Bürgermeister



Auszug Flächennutzungsplan





# Stadt Wehr

## Landkreis Waldshut

### Bebauungsplan der Innenentwicklung und Örtliche Bauvorschriften

#### „Bahnhofsareal Wehr“

(teilw. Änderung der Bebauungspläne „Ackerrain - Bühl“ und „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“)

### Begründung

#### 1. Anlaß / Planungsziele / Verfahren

Anlaß für die Planaufstellung war die seinerzeit absehbare und zwischenzeitlich eingetretene Fertigstellung der seit langen Jahren gewünschten Ortsumfahrung der Stadt Wehr im Zuge der Bundesstraße B 518.

Mit dem Bebauungsplan der Innenentwicklung und den Örtlichen Bauvorschriften „Bahnhofsareal Wehr“ wird die planungsrechtliche Grundlage für die verkehrliche südliche Anbindung der Innenstadt von Wehr an die Umfahungstrasse der Bundesstraße B 518 und für eine maßvolle bauliche Nachverdichtung bzw. Akzentuierung des südlichen Stadteingangsbereichs beim Bahnhof geschaffen.

Im Zusammenhang mit der neuen „Stadtzufahrt Mitte“ sollen städtebauliche Entwicklungspotentiale für die Flächen im ehemaligen Bahnhofsbereich so genutzt werden, daß mit der Errichtung zusätzlicher Gebäude sowie ergänzenden Maßnahmen der Grünordnung ein neuer Stadteingang definiert wird.

Außerdem soll im Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine Trasse für die mittelfristige Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Wehratalstrecke (Schopfheim - Bad Säckingen) gesichert werden.

Der Gemeinderat der Stadt Wehr hatte daher aus den o.g. Gründen am 22.05.2007 in öffentlicher Sitzung beschlossen, von den Möglichkeiten des novellierten Baugesetzbuches Gebrauch zu machen und gem. § 13a (1) Nr. 1 BauGB den **Bebauungsplan der Innenentwicklung** sowie Örtliche Bauvorschriften „Bahnhofsareal Wehr“ aufzustellen.

Durchgeführt wurde das beschleunigte Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB, weil der maßgebliche Schwellenwert des § 13a (1) Nr. 1 BauGB unterschritten wurde.

Im Hinblick auf die Vielschichtigkeit der geplanten verkehrlichen Neuordnung hatte der Gemeinderat zunächst in öffentlicher Sitzung am 17.07.2007 beschlossen, auf Basis eines Vorentwurfs ein vorgeschaltetes Beteiligungsverfahren durchzuführen. In diesem Zusammenhang wurden die maßgeblichen Träger öffentlicher Belange beteiligt; außerdem wurde am 27. September 2007 eine öffentliche Informationsveranstaltung in Form einer Bürgerversammlung in der Stadthalle durchgeführt.

Die Anregungen aus diesen Verfahrensschritten wurden anschließend weitgehend in den Entwurf des Bebauungsplans und der Örtlichen Bauvorschriften eingearbeitet, der Entwurf wurde nach dem Beschluß des Gemeinderat vom 11.12.2007 öffentlich ausgelegt; parallel wurde das Beteiligungsverfahren nach § 4(2) BauGB durchgeführt.

Nach Abschluß der Beteiligungsverfahren hat sich der Gemeinderat am 19.02.2008 auf Basis einer detaillierten Vorlage in öffentlicher Sitzung mit den eingegangenen Stellungnahmen beschäftigt. Im Ergebnis wurde der Bebauungsplan geringfügig ergänzt und mit den Örtlichen Bauvorschriften jeweils als Satzung beschlossen.

Die vorgenommenen Ergänzungen des Bebauungsplans betreffen:

- die zusätzliche Kennzeichnung des Sieges- und Gefallenendenkmals am Bahnhofplatz als Kulturdenkmal sowie Einführung von Vorschriften zur Beteiligung der archäologischen Denkmalpflege im Falle von Bodenfunden im Plangebiet (Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 (6) BauGB),
- Verweis auf die einzuhaltende Bahnrichtlinie 882 bei Neuanpflanzungen in unmittelbarer Nachbarschaft von Bahnanlagen (Nachrichtliche Übernahme gem. § 9 (6) BauGB; betrifft ausschließlich Grundstücke der Stadt bzw. Straßenflächen des Bundes),
- Ergänzende Kennzeichnung der Überlagerungsbereiche der Vorrangfläche für die Bahn mit anderen bestehenden und geplanten Öffentlichen Erschließungsflächen,
- Modifizierte Ausführungen unter Ziffer I.13 der Textlichen Festsetzungen (Ausnahmen für den Bestand gem. § 31 (1) BauGB) sowie in der Begründung, entsprechend der Anregung des Landratsamtes Waldshut,
- redaktionelle Ergänzung des Beiplans M 1:2.500 (Vermerk zum Bedingungseintritt i. S. v. § 9(2) Nr.2 BauGB entsprechend den Ausführungen in der Begründung),
- die hier vorliegenden zusätzlichen Ausführungen der Begründung zu den vorgenommenen Änderungen und zum Ergebnis der Abwägung im Gemeinderat, Aktualisierung benannter Rechtsgrundlagen und andere geringfügige redaktionelle Ergänzungen.

Aufgrund der Stellungnahme einer Eigentümergemeinschaft als Anlieger der Bahnstraße hat sich der Gemeinderat nochmals eingehend mit der Frage der Auswirkungen des geplanten Anschlusses „Mitte“ an die B 518 neu befaßt.

Er ist unter Würdigung der dem Bebauungsplan beigefügten Gutachten zur Verkehrsentwicklung und zur Immissionsbelastung in der Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, daß die Realisierung dieses Anschlusses im Interesse der Stadtentwicklung vorrangig ist und daß die damit verbundenen Belastungen für die Anwohner der Bahnstraße zumutbar sind. Dies insbesondere im Vergleich mit den ungleich höheren Belastungen, die sich für eine größere Zahl von Anwohnern an der Öflinger Straße einstellen würde, wenn der Anschluß „Mitte“ nicht gebaut würde. Auf die weitergehenden Ausführungen in der Sitzungsvorlage für den Satzungsbeschluß des Gemeinderates vom 19. 02. 2008 wird verwiesen.

## **2. Lage und Größe des Plangebiets**

Das Satzungsgebiet liegt am südlichen Rand der Innenstadt von Wehr. Es erstreckt sich auf einer Länge von ca. 500 m bei einer Breite von ca. 60 bis 90 m nördlich der neuen Umfahrungstrasse der Bundesstraße B 518.

Die westliche Grenze liegt im Bereich des Haselbaches die östliche umfaßt noch den vorderen Teil der bestehenden Gebäudezeile östlich der Hauptstraße/ Öflinger Straße.

Es hat insgesamt eine Größe von ca. 4,07 ha. und umfaßt überwiegend das ehemalige, erweiterte Areal des Personen- und Güterbahnhofs, sowie Öffentliche Er-

schließungs- und Grünflächen am westlichen Gebietsrand, am Übergang in die freie Landschaft.

Einbezogen sind auch eine Reihe von Grundstücken und Grundstücksteilen mit einer Gesamtfläche von ca. 0,43 ha, für die entsprechend dem Ergebnis des Schallschutz-Gutachtens lediglich passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern festgesetzt und keine weitergehenden planungsrechtlichen Aussagen getroffen wurden. Das gilt auch für die einbezogene freizuhaltende Sichtfläche an der Einmündung der neuen Zufahrt „Mitte“ in die B 518 neu in Richtung Schopfheim.

Unmittelbar nördlich grenzt der rechtskräftige Bebauungsplan „Ackerrain – Bühl“, Stand 21.05.1979, an, unmittelbar südlich der ebenfalls rechtskräftige Bebauungsplan „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“, letzter Stand 16.05.1990.

### **3. Teilweise Überlagerung rechtskräftiger Bebauungspläne**

Mit Rechtskraft des neuen Bebauungsplanes der Innenentwicklung und der Örtlichen Bauvorschriften „Bahnhofsareal Wehr“ wird jeweils eine Teilfläche der Bebauungspläne „Ackerrain - Bühl“, in Kraft getreten am 21.05.1979, und „Bündtenfeld I Änderung Nr. 3“, zuletzt rechtskräftig am 16.05.1990, **überlagert** zur ergänzenden Festsetzung von Immissionsschutz-Maßnahmen nördlich der Bahnstraße bzw. südlich der B 518 neu.

Für diese Bereiche beider Bebauungspläne werden die bereits getroffenen Festsetzungen und Regelungen lediglich um die hier neu festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen ergänzt.

Eine weitere überlagerte Teilfläche des Bebauungsplans „Ackerrain - Bühl“ (Festsetzung neuer Verkehrsflächen im Zuge der Bahnstraße und auf einer kleinen Teilfläche des Kirchengrundstücks Flurstück Nr. 336) soll mit Inkrafttreten der Satzungen „Bahnhofsareal Wehr“ außer Kraft gesetzt werden.

### **4. Flächennutzungsplan**

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wehr i. d. F. der Genehmigung vom 07. Juli 2006 sind im Geltungsbereich der Satzung Verkehrsflächen, Flächen für Bahnanlagen und Gemischte Bauflächen im Sinne von §1 (1) Nr. 2 BauNVO dargestellt.

Der Bebauungsplan der Innenentwicklung „Bahnhofsareal Wehr“ entspricht daher dem Flächennutzungsplan bzw. ist als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt anzusehen.

### **5. Erschließung**

Die Planung für die Neuansbindung „Mitte“ und ihre Verknüpfung mit dem innerörtlichen Straßensystem wurde vom Büro Rapp Regioplan, Lörrach, erarbeitet. Zugrunde liegt der aktuelle Stand der Abstimmungsgespräche mit dem Regierungspräsidium Freiburg, der Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Waldshut und der Polizeidirektion.

Zur Plandarstellung wird darauf hingewiesen, daß die im Plan festgesetzten Erschließungsanlagen z. T. in mehreren Ebenen übereinander liegen. Die Überlagerungsbereiche sind durch farbige Schraffuren gekennzeichnet, real werden natürlich geplante und bestehende durchgehende Verbindungen, etwa das geplante Brückenbauwerk der Vorbehaltsfläche für die Bahnanlagen über die neue Zufahrt „Mitte“ oder die Kirchsteigbrücke nicht unterbrochen.

Planungsrechtlich jeweils vorrangig sind, in absteigender Rangfolge:

- Wasserflächen
- Bahnflächen
- Verkehrsflächen des Bundes und des Landes
- sonstige öffentliche Verkehrsflächen

## 5.1 Übergeordnetes Straßensystem

Nach jahrzehntelanger Planung- und Bauphase wurde die Umfahrungstrasse der B 518 im Stadtbereich von Wehr im Herbst 2007 fertiggestellt. Dies entspricht wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung, nämlich der Verkehrsentslastung und der städtebauliche Aufwertung der Innenstadt von Wehr, insbesondere des Hauptstraßenbereiches.

Das obere Wehratal (Todtmooser Straße, L 148) ist bereits über den Anschluß „Wehr Nord“ baulich mit der B 518 neu verknüpft. Dieser Straßenabschnitt über die Friedrichstraße wird mit Fertigstellung der B 518 neu zur L 148 aufgestuft, der bisher nach Süden weiterführende Teil der bisherigen Landesstraße L 148 wird zur Ortsstraße abgestuft. Es handelt sich dabei um eine wesentliche Voraussetzung für die bereits im Vorgriff durchgeführten Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen in der Hauptstraße.

Zu berücksichtigen sind jedoch die verbleibenden Verkehrsbeziehungen aus dem oberen Wehratal, und dem Hotzenwald (Waldstraße, L 155) mit dem Wehratal südlich des Innenstadtbereichs (B 518). Diese Verkehre sollen ebenso wie der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr aus/in Richtung Süden möglichst direkt zur neuen Ortsumfahrung der B 518 geführt werden.

Mit dem geplanten Anschluß „Mitte“ können außer der **L 155** im Zuge der Hauptstraße auch die beiden anderen bestehenden innerörtlichen Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung (Merian-/ Bahnstraße und Talstraße) auf kürzestem Wege mit der B 518 neu verbunden werden.

Hierfür kam nach mehrfacher Abstimmung mit dem Regierungspräsidium wegen der Tieflage der B 518 nur der jetzt im Planteil festgesetzte Verknüpfungspunkt zwischen der Haselbach-Brücke und dem Beginn der Galerie in Frage. Der künftige Straßenverlauf folgt abschnittsweise der provisorischen Trasse, die über Jahre hinweg den ersten, nördlichen Teil der Ortsumfahrung mit dem Knoten Hauptstraße/ Bahnstraße/ Öflinger Straße verband bzw. der früheren Bahnstraße.

Für dieses Provisorium wurde seinerzeit ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt; es wurde nach der Fertigstellung der neuen Anbindung rückgebaut werden.

Die bisherige Verkehrsbeziehung Hauptstraße – Öflinger Straße wird ebenso wie die anderen bestehenden Anbindungen grundsätzlich aufrechterhalten. Mit dem Umbau des Knotens wird eine direkte Verbindung der L 155 zur B 518 geschaffen, in der logischen Konsequenz wird die Öflinger Straße künftig untergeordnet.

Im Oktober 2007 wurde mit dem „Verkehrsgutachten B 518n Anschluß Mitte“ des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH – BSV, Aachen, ein rechnerischer **Nachweis der Leistungsfähigkeit** des neuen Anschlußknotens an die B 518 neu und der beiden anderen neu zu gestaltenden innerörtlichen Knotenpunkte vorgelegt. Um aktuelle, repräsentative Zahlen über die Verkehrsbelastungen des bestehenden und des künftigen Straßennetzes zu erhalten, wurden hierzu im Juli 2007 eigens Verkehrszählungen durchgeführt und das bereits vorliegende rechnerische Netzmodell neu geeicht. Das Verkehrsgutachten ist dem Bebauungsplan beigelegt.



Auf dieser aktuellen Datenbasis wurde auch das **Schall-Immissionsgutachten** erstellt, um abzuklären, ob und in welchem Umfang aktive und / oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, (Vgl. hierzu Ziffer 10 der Begründung). Die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens wurden in der Sitzung des Gemeinderats am 11.12. 2007 vorgestellt und sind auch in die Abwägung anlässlich des Satzungsbeschlusses am 19.02.2008 eingegangen. Sie stützen die vorliegende Planung.

Der im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die B 518 neu festgesetzte und erstellte **Rettungs- und Fluchtweg** zwischen dem westlichen Anfang der Galerie und dem nördlich angrenzenden, höherliegenden Gelände wird mit Realisierung der neuen Anbindung „Mitte“ entbehrlich; er ist jedoch im Planteil noch nachrichtlich dargestellt.

**Zufahrten** zu den angrenzenden Grundstücken **von der B 518 neu** sowie **Ausfahrten zur B 518 neu** und zum westlichen Abschnitt der künftigen Landesstraße L 155 sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, und um die überörtlichen Verkehrsflüsse nicht zu beeinträchtigen, nicht gestattet. Ausnahmen zur ordnungsgemäßen Pflege der angrenzenden öffentlichen Grünflächen sollen in Abstimmung mit dem Träger der Straßenbaulast möglich sein.

Auf das im Planteil bereichsweise festgesetzte **Zugangs-** und **Zufahrtsverbot** wird verwiesen.

#### **Innerörtliches Straßensystem**

Die Grundstücke im Plangebiet werden durch die neue Haupteerschließungsstraße zwischen dem neuen Anschluß „Mitte“ und dem umzubauenden Knotenpunkt Hauptstraße / Öflinger Straße, sowie durch die beiden letztgenannten Straßen erschlossen.

Diese Haupteerschließungsstraße soll nach der vorliegenden Straßenplanung mit einer durchgängigen Breite von 6,50 m ausgebaut werden. Die Bahn- und die Talstraße werden mit einem neuen Kreisverkehrsplatz mit einem Radius von 32 m angebunden, der „Bahnhofplatz“ als nur von Süden befahrbare, untergeordnete Anliegerstraße. Für die Herstellung des Verkehrskreisels (Verschiebung des Fußweges) werden Teilflächen des unmittelbar nordwestlich angrenzenden Grundstücks benötigt.

Die Kirchsteigbrücke bleibt unverändert und dient nach wie vor der direkten Verbindung im Zuge der Merian- / Enkendorfstraße zwischen dem Stadtkern Wehr und dem Enkendorf.

Der einbezogene Teil der Anliegerstraße „Bahnhofplatz“ ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung bzw. als Fußweg festgesetzt und auf den reinen Anliegerverkehr beschränkt.

Den Erschließungsstraßen zugeordnet sind abschnittsweise auch **öffentliche Stellplätze** als Längsparkplätze, vorrangig in den Bereichen mit Geschäftsbesatz, in denen derartige Stellplätze bereits bestehen. Sie sollen wie bisher der Kurzzeit-Parkierung dienen, dies wird jedoch nicht im Bebauungsplan-Verfahren geregelt. Im übrigen sind **private Stellplätze** entsprechend der Verpflichtung nach LBO auf den Privatgrundstücken bereitzustellen, ebenso die notwendigen Lkw-Stellplätze. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt Wehr, mit vergleichsweise hohem Aufwand privat-gewerblich nutzbare Stellplätze im öffentlichen Straßenraum herzustellen.

Den Erschließungsstraßen ebenfalls zugeordnet sind einseitig bzw. zweiseitig angelagerte **Fußwege** und Fußgängerbereiche, zum Teil durch Verkehrsgrünflächen von den Fahrbahnen getrennt. Am Kreisverkehrsplatz und am umgestalteten Knoten an der Hauptstraße/ Öflinger Straße sind Querungshilfen für Fußgänger im Planteil dargestellt. Weitere Querungshilfen können bei Bedarf ggf. in separaten Verfahren angeordnet und eingerichtet werden.

Die straßenbegleitenden Gehwege und Verkehrsgrünflächen können wie bisher von Anliegern mit Motorfahrzeugen gequert werden, um bestehende oder - bei neuen Gebäuden - künftige Grundstückszufahrten zu nutzen. Exemplarisch sind im Planteil für den Bestand entsprechende Flächen für Fahrrechte gekennzeichnet.

Zusätzlich soll das Bahnhofsareal für Fußgänger und Radfahrer von Süden her, vom nördlichen Teil der Bündtenfeldstraße aus, zugänglich gemacht werden.

Entsprechende Wegeverbindungen sind im Planteil festgesetzt. Diese Wege dürfen ausdrücklich **nicht** von PKW oder gar LKW genutzt werden.

Die Wege setzen sich nach Norden fort in zwei ebenerdigen Fußgänger-Passagen mit einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m und einer lichten Weite von mindestens 4,0m im Erdgeschoß einer künftigen Überbauung des Baufensters beim Bahnhof.

Darüber hinausgehend ist noch zu prüfen, wie das örtliche **Radwegesystem** innerhalb des Plangebiets weiter umgesetzt werden kann. Priorität hat die sichere Führung der Radfahrer aus Richtung Süden, vom Radweg Öflingen – Wehr, der derzeit am ehemaligen Bahnübergang an der Öflinger Straße endet, in die Innenstadt. Eine Radwegverbindung nach Westen, zur B 518neu, ist weder erforderlich noch gewünscht.

Da keine der drei nach Norden führenden Straßen (Merian-, Tal- und Hauptstraße) über einen separaten Radweg verfügt, geht es auch im Plangebiet nicht um die Ausweisung separater Radwegtrassen; hier müssen jedoch noch geeignete bautechnische und/oder verkehrsrechtliche Lösungen für die Velofahrer erarbeitet werden, insbesondere für die Querung der Fahrbahnen. Dies ist jedoch nur insofern Sache des Bebauungsplans, als die hierfür benötigten öffentlichen Flächen grundsätzlich zur Verfügung stehen bzw. gestellt werden.

Der südliche und der nördliche Bahnhofsvorbereich sind daher im Planteil als öffentliche Verkehrsflächen im Sinne eines eingeschränkt befahrbaren Fußgängerbereiches festgesetzt.

Die Ausbauplanung für die Erschließung erforderte eine erhebliche Detailarbeit; zu berücksichtigen waren eine Vielzahl von Zwangspunkten (Lage, Höhe und Neigung bestehender Zugänge und Zufahrten zu bestehenden Gebäuden und Garagen, bestehende Einfriedigungen und Nebenanlagen).

### **Bahnflächen**

In einem separaten Beiplan M 1: 2.500 als Bestandteil des Bebauungsplanes sind alle derzeit noch dem Bahnverkehr gewidmeten Flächen der stillgelegten Weh-ratalbahn als **Bahnflächen** dargestellt.

Auf eine überlagernde, zusammenfassende Darstellung im eigentlichen Planteil des Bebauungsplans wurde bewußt verzichtet, weil diese dann nicht mehr lesbar wäre. Maßgebliche Teile dieser im Beiplan dargestellten, aktuell noch bestehenden Bahnflächen werden derzeit ohnehin im Vollzug der abgeschlossenen Planfeststellung für den Ausbau der B 518 neu in einem bereits eingeleiteten Verfahren entwidmet; das betrifft insbesondere deren Trassenabschnitte in der Galerie und im Straßentunnel.

Soweit die verbleibenden Flächen oder Teile dieser Flächen - unter Berücksichtigung einer künftigen Wiederaufnahme des Bahnverkehrs - künftig nicht mehr für den Bahnverkehr benötigt werden, sollen sie auf der Grundlage des hier vorliegenden Bebauungsplanes entwidmet und für die neuen, im Bebauungsplan festgesetzten Zwecke genutzt werden.

Seit der gesetzlichen Änderung des EAG Bau bzw. BauGB im Jahr 2004 können auf Basis von § 9 (2) BauGB nun auch planfestgestellte Flächen - wie im vorliegenden Fall die Bahnflächen - ganz oder teilweise neu überplant werden.

Damit wird es möglich, wenn auch mit der Einschränkung eines sogenannten Bedingungeintritts, frühzeitige Planungssicherheit herzustellen.

Der Bebauungsplan tritt nach Satzungsbeschluß mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft; alle Festsetzungen, die nicht von einer Bedingung abhängen, sind entsprechend sofort zulässig.

Festgesetzte Nutzungen, die mit einer Bedingung verknüpft sind - in diesem Fall mit der Aufhebung der bisherigen Planfeststellung - werden erst zu einem späteren Zeitpunkt zulässig. Die im Bebauungsplan festgesetzte neue Nutzung wird erst mit dem Bedingungeintritt, d. h. der Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken, zulässig.

In dieser Sache steht die Stadt bereits im Gespräch mit dem Eisenbahn-Bundesamt; einen Teil der ehemaligen Bahnbetriebsflächen hat sie bereits 1994 erworben.

Im Planteil des Bebauungsplans festgesetzt ist eine **Vorbehaltsfläche für Bahnanlagen**. Sie umfaßt einen Korridor von 6,0 m bis 8,3 m Breite entlang einer Gleisachse für eine mögliche künftige eingleisige Bahnlinie zur Wiederaufnahme des Bahnverkehrs Schopfheim/ Wehr/ Bad Säckingen. Diese Vorbehaltsfläche liegt bereichsweise auch auf der o. g. noch dem Bahnverkehr gewidmeten Fläche.

Ob und wann diese Bahnstrecke wieder eingerichtet wird, kann erst entschieden werden, wenn die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie vorliegt. Zum derzeitigen Planstand handelt es sich lediglich um die Sicherung der Trasse. Im Falle einer Realisierung muß zur Überquerung des dann bereits bestehenden Straßenschlusses „Mitte“ ein Brückenbauwerk errichtet werden, das im Verknüpfungsbereich der Zufahrt mit der B 518 ausreichende Sichtverhältnisse und ein Mindestlichtraumprofil von 4,5 m gewährleistet. Nach der Vorabklärung der Erschließungsplaner kann diese Aufgabe mit einer leicht überwölbten Dreifeldbrücke gelöst werden.

Der bestehende **Busbahnhof** ist im Planteil des Bebauungsplans dargestellt. Er kann grundsätzlich am vorhandenen Standort erhalten werden, solange die im Bebauungsplan als weitergehende bauliche Option festgesetzte, potentielle neue Bebauung am „Stadteingang Süd“ nicht in Angriff genommen wird.

Eine Entscheidung hierüber bleibt dem Gemeinderat vorbehalten, da alle betreffenden Flächen im Eigentum der Gemeinde sind. Im Falle einer neuen baulichen Nutzung innerhalb des auf dem bisherigen Busbahnhof festgesetzten Baufensters kann für die Aufstellung der Busse eine modifizierte Lösung im Bahnhofs-Vorfeld erarbeitet werden.

**Garagen** sind nur zulässig innerhalb der im Planteil festgesetzten Baufenster. Sie können, auch als Tiefgaragen, ausnahmsweise auch an anderen Standorten zugelassen werden, sofern verkehrliche Sicherheitsaspekte und städtebauliche Gestaltungsvorstellungen nicht entgegenstehen.

## 6. Ver- und Entsorgung

Die Wasserversorgung der neuen Gebäude im Plangebiet kann ebenso wie die Abwasserbeseitigung im Regelfall über die Herstellung neuer Hausanschlußleitungen sichergestellt werden.

Die Versorgung der neuen Gebäude mit Gas, Elektrizität, Telefon und sonstigen Informationsmedien kann über eine Erweiterung der bestehenden Netze und neu herzustellende private Anschlußleitungen erfolgen.

Die durch das Plangebiet verlaufende überörtliche Gas-Hochdruckleitung kann voraussichtlich in die verkehrliche und bauliche Neustrukturierung integriert werden.

Die Stadt Wehr kann im Plangebiet auf eigenen Flächen ein geeignetes Grundstück für die Aufstellung einer zusätzlichen 20 kV Transformatoren-Station bereitstellen.

Ein geeigneter Standort ist im Planteil gesichert; in Abstimmung mit dem Versorgungsträger sind noch Modifikationen möglich. Es ist beabsichtigt, entweder ein eigenes Grundstück zu bilden, oder eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit grundbuchlich einzutragen.

## 7. Art und Maß der Nutzung / Zulässige Bebauung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird festgesetzt als **Mischgebiet (MI)** gem. § 6 BauNVO.

Wegen des Emissions- und Gefährdungspotentials sind **Tankstellen** i.S.v. § 4 (3) Nr. 5 BauNVO auch ausnahmsweise **nicht zulässig**.

Den kommunalen Zielvorstellungen für den neuen „Stadteingang Süd“ entsprechen auch keine **Vergnügungsstätten** oder gar Betriebe des sog. „Rotlicht-Milieus“. Diese Nutzungen sind daher im gesamten Plangebiet nicht zugelassen. Vergnügungsstätten aller Art führen außerdem erfahrungsgemäß zu einem vergleichsweise sehr hohen Verkehrsaufkommen und – um Verkehrsstörungen zu vermeiden – zu einem größeren Geländeverbrauch für Parkplätze.

Nicht zugelassen werden Betriebe und Einrichtungen, die auf Darstellungen oder Handlungen mit sexuellem Charakter sowie Veräußerung entsprechender Produkte ausgerichtet sind, gleichgültig in welcher rechtlichen Form (Gaststätten, Gewerbe im Sinne der Gewerbeordnung, privater Club, Handelsgesellschaft, Verein o. ä.) sie betrieben werden.

Die besonderen städtebaulichen Gründe für diesen Ausschluß liegen darin, daß mit dieser Regelung verhindert werden kann, daß das geschäftliche Niveau des Gebietes am südlichen Rand der Innenstadt absinkt, Betriebe von einer Niederlassung in diesem Bereich Abstand nehmen oder sich nach anderen Standorten umsehen.

Aus den genannten Gründen sind Vergnügungsstätten i. S. des § 4a (3) Nr.2 bzw. des § 6 (3) BauNVO im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans **auch ausnahmsweise nicht** zugelassen.

Insofern ist das Allgemeine Mischgebiet gem. § 1 (5) und (6) BauNVO eingeschränkt.

Im Plangebiet sind insgesamt drei größere Baufenster festgesetzt, in denen neue Wohn- und Geschäftshäuser als Einzelhäuser erstellt werden können. Innerhalb des südöstlichen Baufensters liegt das denkmalgeschützte ehemalige Bahnhofsgebäude. Die entsprechende Kennzeichnung erfolgte als nachrichtliche Übernahme gem. § 8 (6) BauGB.

Die überbaubaren Flächen sind durch **Baugrenzen** gem. § 23 (3) BauNVO definiert. Ein Vortreten von untergeordneten Gebäudeteilen kann zugelassen werden; als Orientierung dient § 5 (6) der Landesbauordnung (LBO).

Da die künftigen Grundstücksgrößen unterschiedlich groß ausfallen, werden mit den Baufenstern incl. der zulässigen vortretenden untergeordneten Gebäudeteile auch die maximalen Grundflächen (**GR**) der neuen Gebäude definiert. Diese Grundfläche kann jeweils mit Tiefgaragen und für Stellplätze mit deren Zufahrten i.S.v. § 14 BauNVO um bis zu 50% überschritten werden. Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO können außerhalb der überbaubaren Flächen nur ausnahmsweise zugelassen werden, sofern sie sich städtebaulich einfügen und die angestrebte Gestaltqualität im neuen Stadteingangsbereich Süd gewahrt bleibt.

Zugelassen werden sollen maximal **3 Vollgeschosse** als Höchstwert. Darüber hinaus kann ein oberstes Geschöß lediglich als Dachgeschöß, d.h. als Nicht-Vollgeschöß ausgebildet werden.

Die maximal zulässigen **Traufhöhen (Th)** betragen für den höchsten in Erscheinung tretenden Traufpunkt maximal 9,5 m über den festgesetzten Höhenkoten **EG** für die Oberkante Rohfußboden des Erdgeschosses.

Die maximal zulässigen **Gebäudehöhen (Gh)** liegen maximal 3,5 m oberhalb der o. g. maximal zulässigen Traufhöhen, es handelt sich dabei um eine Kappungsgrenze.

In einem Schemaschnitt M 1 : 100 als Anlage 1 der Textlichen Festsetzungen sind diese Festsetzungen zu den maximalen Trauf- und Gebäudehöhen exemplarisch dargestellt.

Die Festsetzung der **Höhenlage** für die Gebäude erfolgt, um einen eindeutigen Bezug zur Höhe der zugeordneten Erschließungsstraßen sicherzustellen. Außerdem soll über die Steuerung der Höhenlage eine möglichst wenig aufwendige Abwasserbeseitigung im freien Gefälle erreicht werden.

## 8. Städtebauliche Gestaltung

Um die angestrebte architektonische und städtebauliche Qualität rechtlich zu sichern, insbesondere zur Einbindung der neuen Gebäude in das bauliche und landschaftliche Umfeld enthalten die Textlichen Festsetzungen und in die Örtlichen Bauvorschriften entsprechende Gestaltungsfestsetzungen und Regelungen. Hierzu gehören insbesondere die Festsetzungen zur Höhenlage, zur Höhenentwicklung und zur Ausrichtung der Gebäude, sowie zu Nebenanlagen, Einfriedigungen und Freileitungen.

Dachaufbauten (Dachgaupen, Zwerchgiebel, Dächer über auskragenden Gebäudeteilen) sollen in einem angemessenen Verhältnis zur Größe der Hauptdachflächen stehen und sich unterordnen.

Die Stellung der Gebäude und baulichen Anlagen ergibt sich aus der Lage und Dimension der festgesetzten Baufenster. Die Firste von Satteldächern müssen parallel zur längeren Gebäudeseite verlaufen.

Neue Niederspannungs- und Telekommunikationsleitungen sollen verkabelt werden, weil Freileitungen nicht den gestalterischen Zielvorstellungen der Stadt Wehr für die neue Stadteinfahrt entsprechen und mit dem anstehenden Umbau der Erschließungsflächen hierfür gute Voraussetzungen geboten werden. Freileitungen entsprechen darüber hinaus allenfalls dem technischen Standard der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Wesentliche Elemente zur städtebaulichen Gestaltung des Plangebiets bilden auch die festgesetzten Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum und auf den privaten Baugrundstücken. Angestrebt wird eine dem traditionellen Stadtbild entsprechende Grünstruktur, in Ergänzung zu den baulichen Nutzungen. Die Pflanzempfehlungen als Anlage zu den textlichen Festsetzungen verweisen insbesondere auf standortgerechte, heimische Arten.

### **Regelungen zu Werbeanlagen**

Das Plangebiet liegt unmittelbar an der neuen südlichen Stadteinfahrt von Wehr, der westliche Teil bildet einen Übergang zur freien Landschaft, gegen die Talauve des Haselbaches.

Erfahrungsgemäß wirken sich Werbeanlagen ebenso wie die Gestaltung der Gebäude, der öffentlichen Straßenräume und der Grünmaßnahmen in erheblichem Umfang imagebildend nicht nur für das eigentliche Plangebiet, sondern im vorliegenden Fall für die gesamte Innenstadt aus. Außerdem spielen sie eine nicht unerhebliche Rolle bezüglich der Einbindung oder Nichteinbindung in das vorhandene Siedlungs- und Landschaftsgefüge.

Bezogen auf die konkrete örtliche Situation ist auch sicherzustellen, daß die Verkehrsteilnehmer auf der B 518 bzw. des künftigen Anschlusses „Mitte“ nicht durch eine Vielzahl unterschiedlicher Werbeanlagen unterschiedlichen Typus irritiert und ggf. abgelenkt werden, insbesondere sollten Blendwirkungen und andere Irritationen (Stroboskopeffekte, sog. Himmelsstrahler) zur Abend- und Nachtzeit ausgeschlossen werden. Daher enthalten die Örtlichen Bauvorschriften Regelungen zur Art, Größe und Intensität der Werbeanlagen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es durchaus angemessen, Werbeanlagen auf den Ort der Leistung zu beschränken.

## **9. Denkmalschutz**

Beim Sieges- und Gefallenendenkmal am Bahnhofplatz und beim ehemaligen Bahnhofsgebäude (Flurstück Nr. 340/20) handelt es sich nach Mitteilung des Regierungspräsidiums Freiburg, Ref. Raumordnung und Denkmalpflege, um Kulturdenkmale i. S. v. § 2 DSchG, deren Erhaltung insbesondere wegen des dokumentarischen und exemplarischen Werts im öffentlichen Interesse liegt. Beide Kulturdenkmale sind im Wege einer nachrichtlichen Übernahme im Plan- und Textteil des Bebauungsplans dargestellt.

Der Standort des bestehenden **Siegesdenkmals** kann grundsätzlich auch beim beabsichtigten Umbau des Knotens Bahnstraße/ Hauptstraße/ Öflinger Straße beibehalten werden. Eine Verlagerung wäre ggf. zu diskutieren im Falle einer künftigen Überbauung des bisherigen Busbahnhofs. Es ist jedoch weder notwendig, noch beabsichtigt, den vorhandenen oder einen anderen Standort planungsrechtlich festzusetzen.

## **10. Ausnahmen für den Bestand gem. § 31 (1) BauGB**

Bei Umbauten und Ergänzungen bestehender Gebäude und baulicher Anlagen können Ausnahmen von den Festsetzungen zur Höhenlage und Höhenentwicklung der Gebäude sowie zur Dimensionierung der festgesetzten Fußgänger-Passagen im EG des Baufensters beim bestehenden Bahnhofsgebäude zugelassen werden, soweit die angestrebte städtebauliche und architektonische Qualität gewahrt bleibt und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Darüber hinaus bleibt im Geltungsbereich des hier vorliegenden Bebauungsplans grundsätzlich auch § 32(2) BauGB (Befreiungen) anwendbar.



## 11. Immissionssituation

Dem Bebauungsplan beigelegt ist das **Gutachten** des Büros für Umwelt- Engineering, Bad Bellingen, vom 30. November 2007 **zu den schalltechnischen Auswirkungen** der geplanten Anbindung Mitte an die B 518 neu.

Basis für die Immissionsprognose war das „**Verkehrsgutachten** B518n Anschluß Mitte“ des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung – **BSV**, Aachen, vom Oktober 2007, das dem Bebauungsplan ebenfalls beigelegt ist.

Auf Grundlage einer umfassenden, nicht nur punktuellen, repräsentativen Zählung vom 17. Juli 2007 konnte das aktuelle Verkehrsgeschehen in Wehr abgebildet und das Ergebnis in das bereits vorhandene, im Zuge des verkehrsstädtebaulichen Konzepts für die Hauptstraße entwickelte Netzmodell eingebaut werden. Berücksichtigt wurden jedoch zusätzlich die Prognosefälle B 518neu mit und ohne Vollanschluß „Mitte“.

Das Immissionsgutachten vergleicht die Auswirkungen der unterschiedlichen Prognosefälle mit dem aktuellen Ist-Zustand. Es enthält Aussagen darüber, inwieweit mit der Realisierung der im Bebauungsplan festgesetzten Erschließungsanlagen für die betroffenen Anlieger ein Anspruch auf Durchführung aktiver und/oder passiver Lärmschutzmaßnahmen entsteht.

Entsprechend der Empfehlung des Gutachters sind im Bebauungsplan Schallschutzmaßnahmen festgesetzt:

Innerhalb der im Planteil dargestellten Flächen sind **passive Schallschutzmaßnahmen** an bestehenden und neuen Gebäuden durchzuführen, soweit nicht bereits im Bestand faktisch realisiert. Die innerhalb dieser Flächen gelegenen Außenbauteile der Aufenthaltsräume von Wohnungen müssen gem. DIN 4109 ein Schalldämmmaß von mindestens 30 bzw. 35 dB(A) aufweisen. Das bedeutet in der Praxis, daß passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern der Schutzklasse II bzw. Schallschutzklasse III entsprechend Planeintrag erforderlich werden, soweit im Bestand nicht bereits vorhanden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Berücksichtigung der DIN 4109, (Bauteile nach den Anforderungen der **Schallschutzklasse II**) **im Neubau bereits dem „normalen“ Stand der Technik entspricht**, also faktisch keinen Mehraufwand erfordert.

Die betreffenden Grundstückseigentümer haben einen Anspruch auf Kostenerstattung durch den Straßenbauträger für infolge des Straßenneubaus erforderlich werdende neue Schallschutzfenster.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wurde wegen der festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Vorentwurf um ca. 0,43 ha erweitert.

Als **aktive Lärmschutzmaßnahmen** in den Planteil aufgenommen sind außerdem zwei Abschnitte der im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die B 518 definierten Lärmschutzwände (LSW 4a und LSW 4b) mit jeweils 3,0 m Höhe über Gelände, die grundsätzlich auch nach der Herstellung des neuen Anschlusses „Mitte“ bestehen bleiben.

Der auf der Vorbehaltsfläche für Bahnanlagen stehende Teil der LSW 4b muß mit der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes baulich an die neue Bahntrasse angepaßt, das heißt geringfügig abgedreht und näher an die B 518 herangerückt werden. Dies ist möglich, weil mit Realisierung des Anschlusses „Mitte“ der bisherige Rettungsweg entfallen kann. Die Wirkung der Lärmschutzwand wird durch die Verschiebung gegen die Lärmquelle (B 518neu) nicht beeinträchtigt, sondern tendenziell verbessert.

## 12. Freizuhaltende Sichtflächen

Die im Planteil dargestellten Sichtflächen im Einmündungsbereich der neuen Zufahrt „Mitte“ in die B 518 neu sind aus Gründen der Verkehrssicherheit von ständigen Sichthindernissen zwischen 0,8 und 2,5 m Höhe über Straßenniveau freizuhalten (u. a. von Einfriedigungen und Nebenanlagen). Zulässig sind jedoch Verkehrszeichen, Lichtmasten und die Anpflanzung einzelner hochstämmiger Laubbäume. Zur rechtlichen Sicherung des Sichtfeldes in Richtung Schopfheim wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes erweitert.

## 13. Umweltaspekte / Eingriffsermittlung gem. § 1a BauGB / Grünordnungs- und Gestaltungsmaßnahmen

Der Bebauungsplan „Bahnhofsareal Wehr“ wurde entsprechend dem Beschluß des Gemeinderats der Stadt Wehr vom 22.05.2007 gem. § 13a (1) Nr. 1 BauGB als sog. Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Die Voraussetzungen des § 13a (1) Nr. 1 BauGB liegen vor: Es handelt sich um eine klassische Nachverdichtung als Maßnahme der Innenentwicklung. Der dort genannte Schwellenwert von 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzter Grundfläche wird mit den hier vorliegenden ca. 4.200 m<sup>2</sup> **weit** unterschritten.

Durch den Bebauungsplan wird auch keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

FFH-Gebiete oder Europäische Vogelschutzgebiete sind keinesfalls betroffen.

Ein Umweltbericht wurde daher gemäß § 13 (3) BauGB nicht vorgelegt, es wird auch von der Angabe nach § 3 (2) Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 (5) Satz 3 und § 10 (4) BauGB.

Dennoch werden die **ökologischen Belange in die Abwägung eingestellt**, aufbauend auf den folgenden Aussagen zur Eingriffssituation i. S. v. § 1a BauGB.

Ausgangspunkt ist die vorgefundene Situation:

Bei dem zur modifizierten öffentlichen Erschließung und Überbauung vorgesehenen Bereich handelt es sich überwiegend um das ehemalige Bahnareal im Anschluß an das noch bestehende, ehemalige Bahnhofsgebäude sowie um Verkehrsflächen. Es sind dies:

- die **ehemaligen Bahnanlagen** (Bahnhofsvorplatz, Bahnsteige, Gleisanlagen und ehemaliges Güterbahn-Areal mit befestigten Lagerplätzen) der einbezogene Abschnitt der ehemaligen Bahntrasse Schopfheim – Bad Säckingen.  
Die Bahnanlagen sind bislang noch nicht völlig entwidmet.
- die neue **Umfahrungstrasse der B 518**, abschnittsweise im Tunnel, in der einseitig offenen Galerie bzw. in Tieflage/ ebenerdig geführt,
- die einbezogenen Teile der anschließenden **Ortsstraßen** (Haupt-, Öflinger, Bahn-, Tal- und Merianstraße und Bahnhofplatz mit jeweils angelagerten Gehwegen) sowie die provisorische Verbindungsstraße mit dem bisherigen Ende des ersten Bauabschnitts der B 518 neu ,
- die Fläche des bisherigen Busbahnhofs und
- einzelne unmittelbar an die Öffentlichen Verkehrsflächen angrenzende private Verkehrsflächen.

Die bestehende Kirchsteigbrücke (Merianstraße) bleibt in diesem Zusammenhang unberücksichtigt, weil an ihr keine Änderungen erforderlich oder vorgesehen sind.

Ein großer Teil des Plangebiets stellte sich – bedingt durch die umfangreichen Bauarbeiten im Zuge der B 518 neu und die provisorische Verbindungsstraße – noch im ersten Halbjahr 2007 als klassische Baustelle dar. Die maßgeblichen Eingriffe in diverse Schutzgüter fanden bereits vor Aufstellung dieses Bebauungsplans im Zusammenhang mit dem Straßenbau auf anderer rechtlicher Grundlage (Planfeststellungen B 518 neu und Provisorium) statt und sind noch unmittelbar ablesbar.

Durch die geplante verkehrliche und bauliche Umstrukturierung betroffen sind auch einzelne kleinere, eingestreute **Verkehrsgrünflächen**.

Der Bereich im westlichen Teil des Plangebiets, am Übergang in die freie Landschaft, ist bisher von den verkehrlichen Umstrukturierungsmaßnahmen unberührt geblieben und soll auch nach Maßgabe dieses Bebauungsplans bis auf die neue Anbindungstrompete und die erforderlichen Geländemodellierungen zur Herstellung der nördlichen Sichtfläche nicht verändert werden; die betreffenden Flächen sind als Grünflächen festgesetzt.

Es handelt sich bei dem zur Umstrukturierung vorgesehenen Teil des Plangebiets unzweifelhaft weder um Biotopflächen i.S.v. § 32 BNatSchG, noch um anderweitig unter Schutz stehende oder ökologisch hochwertige Bereiche.

Dieser Begründung sind als Anlage zwei Bestandsfotos, Stand 02.02.2007, beige-fügt, die einen Überblick über die Situation zum Zeitpunkt kurz vor dem Aufstellungsbeschluß für den Bebauungsplan „Bahnhofsareal Wehr“ geben.

Die mit dem Bebauungsplan **zusätzlich zulässigen Eingriffe** in die vorhandene Vegetation und in das Bodengefüge ermitteln sich wie folgt:

#### **Eingriffe durch Straßenbau und Bahnanlagen**

Das Plangebiet des ehemaligen Bahnhofsareals ist bereits entscheidend geprägt durch die o. g. umfangreichen Verkehrsanlagen und die bisherige Baustellensituation.

Das Areal ist außerdem erheblich geprägt durch die jahrelange provisorische Verbindung des ersten Teilstücks der Umfahrung mit dem Knoten Bahnstraße/Hauptstraße sowie durch die Baumaßnahmen an der B 518 neu im freien Abschnitt, in der Galerie und im Tunnel (Erhebliche Eingriffe durch Nutzung als Baustelle, Arbeitsraum, für Materiallagerungen und Baustelleneinrichtung); insbesondere wurde die ursprünglich ohnehin nur spärlich vorhandene Vegetation weitgehend beeinträchtigt bzw. beseitigt.

Die **Trasse der B 518 neu**, incl. Galerie- und Tunnelabschnitt, und **die provisorische Anbindung** an das Ortsstraßennetz wurden bereits auf anderer rechtlicher Grundlage genehmigt und im vorliegenden Bebauungsplan-Verfahren **als Bestand** bewertet.

Die im Plan festgesetzte Vorbehaltsfläche für ein neues Bahngleis beansprucht nur eine vergleichsweise geringe Teilfläche der ehemaligen Bahnanlagen, die bislang nicht entwidmet sind.

Mit der vorliegenden Planung entstehen daher gegenüber dem derzeitigen Zustand durch Straßenbau oder künftige Bahnanlagen **nur geringe zusätzliche Eingriffe** in einzelne bestehende Verkehrsgrünflächen. Diese Eingriffe werden durch die Umwandlung bisheriger versiegelter Flächen mehr als kompensiert.

### Neue Baufenster, zugehörige versiegelte Außenanlagen

Die Flächen der neuen Baufenster und der Grundstücksteile, die voraussichtlich für die Herstellung der Außenanlagen versiegelt werden, sind bereits bebaut oder infolge Oberflächenbefestigung versiegelt. Es handelt sich um maximal ca. 3.500 m<sup>2</sup> zulässiger Grundfläche innerhalb der festgesetzten Baufenster und um maximal ca. 1.500 m<sup>2</sup> Außenanlagen.

Für die Realisierung der in den ausgewiesenen Baufenstern zusätzlich möglichen Gebäude müssen ggf. einzelne bestehende Nebengebäude (Fertigaragen bzw. Container sowie der westliche Vorbau des Bahnhofsgebäudes, Kiosk und WC-Anlage) abgerissen werden.

Durch die Neufestsetzungen des Bebauungsplans werden **keine zusätzlichen Eingriffe** in die Schutzgüter Boden oder Vegetation erforderlich.

Die **Eingriffsbilanz** stellt sich unter diesem Aspekt wie folgt dar:

#### Bodenversiegelung/Wasserhaushalt

• Bauflächen innerhalb von Baufenstern	ca. 3.500 m <sup>2</sup>
• neue private Erschließungsflächen	ca. 1.500 m <sup>2</sup>
• <u>zusätzliche öffentliche Erschließungsflächen</u>	<u>ca. 1.600 m<sup>2</sup></u>
• <b>künftige Flächeninanspruchnahme:</b>	<b>ca. 6.600 m<sup>2</sup></b>

davon:

auf bereits versiegelten Flächen	ca. 4.900 m <sup>2</sup>
<u>auf bisherigen Grün- und Verkehrsgrünflächen</u>	<u>ca. 1.700 m<sup>2</sup></u>

Dem steht gegenüber:

• die Umwandlung von Bahngelände und <u>anderen bisher befestigter Flächen in Grünflächen</u>	<u>ca. - 2.300 m<sup>2</sup></u>
--	----------------------------------

**In der Summe reduzieren sich die Eingriffe daher um ca. 600 m<sup>2</sup>**

Dazu kommen temporäre Eingriffe zur Freilegung des nordwestlichen Sichtfeldes an der Einmündung des Anschlusses „Mitte“ an die B 518neu; hier müssen auf einer Fläche von ca. 200 m<sup>2</sup> Geländemodellierungen vorgenommen werden, jedoch ohne Versiegelung und mit Wiederherstellung der Begrünung.

Die mit der Erschließung und Überbauung incl. der baulichen Nebenanlagen verbundenen Eingriffe in den Boden werden durch die im Bebauungsplan festgesetzten Rückbaumaßnahmen/ Umwandlung bisher befestigter Flächen in Grünflächen mehr als kompensiert.

Zusätzliche Eingriffe in das Grundwasser sind nicht zu erwarten; wegen der in der Gesamtbetrachtung überwiegenden Reduzierung bisheriger Eingriffsflächen sind eher positive Auswirkungen auf die Grundwasser-Neubildungsrate zu erwarten.

#### Flora/Fauna

Bei den zur Überbauung und Erschließung vorgesehenen Grundstücken handelt es sich überwiegend um bisheriges Bahngelände, bisher bereits vorhandene und auf anderer rechtlicher Basis neu hergestellte Verkehrsflächen sowie anderweitig befestigte Flächen. Schützenswerte Gehölzbestände sind mit Ausnahme einzelner Straßenbäume nicht mehr vorhanden.

Fünf dieser Bäume können mit Realisierung der im Plan festgesetzten Erschließungsmaßnahmen bzw. Durchführung der zulässigen Baumaßnahmen nicht erhalten werden. Mit den ebenfalls festgesetzten Grünordnungs- und Bepflan-

zungsmaßnahmen wird jedoch ein mehrfacher Ersatz geschaffen; auf die im Planteil festgesetzten Pflanzbindungen und Pflanzgebote wird verwiesen.

Wegen der bisherigen Nutzung, der langjährigen Baustellensituation und der Lage des Plangebiets unmittelbar an die Stadtmitte angrenzend, kann auch unterstellt werden, daß keine schützenswerten Tierpopulationen betroffen sind.

Die vergleichsweise kleinen verbliebenen Grünflächenanteile im Westen des Plangebiets werden durch die Herstellung und Bepflanzung der festgesetzten zusammenhängenden, größeren öffentlichen Grünflächen als potentielle Biotop bzw. Standorte für schützenswerte Tierpopulationen aufgewertet.

Zusätzliche Verbesserungen werden sich durch die im Planfeststellungsverfahren der B 518 neu bereits geregelten Rekultivierungsmaßnahmen im bisherigen Bau-  
feld ergeben.

### **Klimatische Auswirkungen**

Aus den o.g. Gründen können auch potentielle klimatische Auswirkungen vernachlässigt werden; es ist nicht davon auszugehen, daß die zusätzlichen Gebäude mit geringer Verdichtungswirkung lufthygienische Austauschprozesse innerhalb der Ortslage behindern oder unzumutbare Immissionssituationen schaffen.

### **Lärmimmissionen/ Lärmschutz**

Vgl. die Ausführungen unter Ziffer 10 der Begründung.

### **Kein Ausgleichsbedarf**

Die Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans der Innenentwicklung „Bahnhofsareal Wehr“ gem. § 13a (2) Nr. 4 BauGB zu erwarten sind, gelten jedoch als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Ein Ausgleichsbedarf besteht daher nicht.

### **Maßnahmen der Grünordnung und Grüngestaltung**

Gleichwohl werden im Bebauungsplan Maßnahmen der Grünordnung und Grüngestaltung festgesetzt. Die Eingriffe sollen minimiert, eine harmonische Gestaltung der Straßenräume und die Einbindung der Bebauung in die bestehenden Strukturen sichergestellt werden.

Hierzu dienen:

- maßvolle Ausbaustandards für die neuen Erschließungsflächen und den Umbau der bestehenden Knotenpunkte,
- eine maßstäbliche Neubebauung,
- Festsetzung einzelner Grundstücksbereiche als private Grünflächen,
- Festsetzung und Herstellung größerer zusammenhängender Grünflächen mit Ausgleichsfunktion im westlichen Teil des Plangebiets, am Übergang zur Tal-  
au des Haselbaches,
- Bepflanzungen auf den Privatgrundstücken und im Straßenraum, Erhaltung von Mindestgrünanteilen, empfohlen werden heimische Gehölze,
- Wiederverwendung von Oberboden,
- Versickerung von Niederschlagswässern auf den privaten Parkierungs- und Freiflächen (Erhalt der Grundwasser-Neubildungsrate).

Weitergehende Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Niederschlagswassers, wie Versickerung des Dachwassers oder dezentrale Ableitung, scheiden aufgrund der Hanglage und fehlender Vorflut aus.

Als Anlage 2 sind den Textlichen Festsetzungen Pflanzempfehlungen beigelegt. Sie enthalten Vorschläge für geeignete Bäume und andere Gehölze im öffentlichen Straßenraum, in den neuen Grünflächen und auf den Privatgrundstücken sowie Empfehlungen zur Begrünung der Böschungen und neuen Verkehrsbauwerke sowie für Laubhecken zur Einfriedigung der Grundstücke.

Auf die Pflanzempfehlungen in der Anlage zu den Textlichen Festsetzungen wird verwiesen, im Detail ist Ziffer II.5 der nachrichtlich übernommenen Festsetzungen (Mindestpflanzabstände zu Bahnanlagen) zu beachten.

#### **Altlasten**

Im nordwestlichen Teil des Planungsgebiets befindet sich nach Angaben des Umweltschutzamtes beim Landratsamt Waldshut die **Altlastenverdachtsfläche** „Heizöllager Röchling“, die als OU- Fläche (Orientierende Untersuchung) eingestuft ist. Die Fläche ist im Planteil nachrichtlich dargestellt.

Hier sind weitere Untersuchungen notwendig, um abzuklären, ob eine Altlast vorliegt oder nicht. Im Zuge der Bauarbeiten an der B 518 neu wurden in diesem Bereich bereits umfangreiche Grabarbeiten durchgeführt; bei zahlreichen Untersuchungen des dort angefallenen Erdmaterials wurden leicht erhöhte Werte von PAK, Quecksilber und Zink festgestellt.

Im weiteren Verfahren soll auch für die verbliebene Teilfläche des ehemaligen Heizöllagers geklärt werden, ob hier ebensolche Belastungen vorliegen und der Altlastverdacht evtl. ausgeräumt oder bestätigt wird.

#### **Überschwemmungsgebiet „Hasel“**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans erfaßt nach Angaben des Umweltschutzamtes beim Landratsamt Waldshut im nordwestlichen Bereich eine Teilfläche des Überschwemmungsgebietes „Hasel“. Die Abgrenzung des ÜSG ist im Planteil nachrichtlich dargestellt. Bedenken gegen die teilweise Einbeziehung in das Plangebiet bestehen seitens der Fachbehörde nicht, weil keine relevanten Veränderungen an der Höhenlage des Geländes vorgenommen werden sollen.

### **14. Realisierung / Kosten**

Nach Rechtskraft des hier vorliegenden Bebauungsplanes kann die neue Anbindung an die B 518 hergestellt und das innerörtliche Verkehrssystem umgebaut werden. Erforderlich werden jedoch entsprechende Vereinbarungen mit dem Regierungspräsidium Freiburg sowie die Freistellung der für den Straßenbau benötigten Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken im Einvernehmen mit der Bahn.

Für die Herstellung der Erschließungsanlagen und die Bebauung der im Bebauungsplan festgesetzten neuen Baufenster ist bereichsweise eine Grundstücksneuordnung erforderlich. Soweit die maßgeblichen Flächen sich noch nicht im Eigentum der Stadt Wehr befinden, soll der Grunderwerb auf der Rechtsgrundlage dieses Bebauungsplanes erfolgen.

Nach der vorliegenden detaillierten Kostenberechnung der Erschließungsplaner ist für die Realisierung der im Plan festgesetzten Straßenbaumaßnahmen mit Kosten in einer Größenordnung von ca. 2,45 Mio. € brutto, ohne Grunderwerb und Planungskosten, zu rechnen.

Für die Herstellung dieser Verkehrsanlagen können Erschließungsbeiträge nach BauGB nicht erhoben werden, das gilt auch für eine ggf. zu einem späteren, derzeit noch nicht absehbaren Zeitpunkt realisierbare Reaktivierung der Bahnlinie auf der im Plan festgesetzten Vorbehaltsfläche.



Entsprechend der Vorabklärung mit dem Regierungspräsidium Freiburg wurde eine Förderung der im Plan festgesetzten Straßenbaumaßnahmen nach dem Entflechtungsgesetz (Nachfolgegesetz zum GVFG) in Aussicht gestellt, so daß die Stadt Wehr lediglich den verbleibenden Eigenanteil finanzieren muß.

Eine Realisierung der Maßnahmen wird voraussichtlich nur in mehreren Abschnitten bzw. zeitlichen Etappen möglich sein.

erarbeitet:

Lörrach, Stand: 11.12.2007

ergänzt zum 19.02.2008

LÖRRACHER STADTBAU-GmbH  
ppa.

*W. Arens*

Winfried Arens, Dipl. Ing.

Wehr, den 20.02.2008

*Michael Thater*

Michael Thater,  
Bürgermeister



Anlage: 2 Fotoblätter mit Bestandsdarstellungen, Stand: 02. Februar 2007

## Stadt Wehr Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften „Bahnhofsareal Wehr“

Anlage zur Begründung

Bestandsfoto 1, Stand 02.02.2007



Blick von der Kirchsteigbrücke in Richtung Westen.  
Am linken Bildrand das Ende der Galerie der B 518 neu.  
Im Hintergrund das damalige Ende der B 518 neu, von dort ausgehend  
die provisorische Anbindung an das Ortsstraßennetz  
über das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs.

Aufnahme: Lörracher Stadtbau-GmbH

## Stadt Wehr Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften „Bahnhofsareal Wehr“

Anlage zur Begründung

Bestandsfoto 2, Stand 02.02.2007



Blick von der Kirchsteigbrücke in Richtung Osten.  
Am rechten Bildrand der mittlere Abschnitt der Galerie der B 518 neu,  
mit Übergang in den Tunnelbereich.  
In der Bildmitte die provisorische Anbindung der B 518 neu an das  
Ortsstraßennetz, über das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs,  
im Hintergrund der Knoten mit der Hauptstraße/ Öflinger Straße.  
Hinter den Kränen das alte Bahnhofsgebäude.  
Am linken Bildrand die ansteigende Bahnstraße mit Baumbestand.

Aufnahme: Lörracher Stadtbau-GmbH