

Stadt Bad Wildbad

**1. Änderung des Bebauungsplans
und der örtlichen Bauvorschriften**

„BAHNHOF WILDBAD“

Entwurf vom 28.02.2019

Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

BEGRÜNDUNG

Inhaltsverzeichnis

- 1 Erfordernis der Planaufstellung
- 2 Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB
- 3 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse
- 4 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches
- 5 Städtebauliches Konzept
- 6 Erschließung / Technische Infrastruktur
- 7 Gutachten / Untersuchungen
- 8 Umweltbelange
- 9 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen
- 10 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften
- 11 Flächenbilanz
- 12 Bodenordnung / Folgeverfahren
- 13 Auswirkungen des Bebauungsplans

1 Erfordernis der Planaufstellung

Mit dem Bebauungsplan „Bahnhof Wildbad“ aus dem Jahr 2005 wurde die städtebauliche Entwicklung des gesamten Bahnhofareals planungsrechtlich vorbereitet. Damaliger Planungsanlass war das Freiwerden von Bahnflächen, die nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt wurden und einer neuen Nutzung zugeführt werden konnten. Im Zuge dieser Umstrukturierungen bei der Deutschen Bahn AG wurde die Stadt Bad Wildbad an das Stadtbahn-Netz des Karlsruher Verkehrsverbundes angebunden und die Linie S6 (Bad Wildbad – Pforzheim) mit mehreren Haltepunkten in Bad Wildbad geschaffen. Durch die Einrichtung eines Zentralen Omnibus-Haltepunktes auf dem Bahnhofsvorplatz ist eine sehr gute Anbindung der Stadt an den ÖPNV gelungen.

Aufgrund der Lagegunst des Bahnhofareals wurden die Flächen Nutzungen mit gesamtstädtischer Bedeutung wie großflächigem Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Gewerbe zugeführt. In den Übergangszonen zu den durch Wohnbebauung geprägten Bereichen wurde eine Mischung aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen angestrebt.

Der öffentliche Raum im gesamten Areal wurde in den letzten Jahren neugestaltet und durch die Integration der Verkehrsflächen und des Bahnhofs in das Freiflächen- und Begrünungskonzept aufgewertet.

Zwischenzeitlich wurden weitere Teilflächen des Bahngeländes, welche das Bahnhofsgebäude sowie den Zentralen Omnibus-Haltepunkt umfassen, für die Bahnnutzungen entbehrlich und an einen privaten Investor verkauft. Die Funktion als Empfangsgebäude ist nicht mehr erforderlich, daher ist ein neues Nutzungskonzept geplant.

Da die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Bahnhof Wildbad“ (rechtsverbindlich seit dem 28.06.2006), der für den Bereich ein Bahngelände vorsieht, der geplanten Nutzungsänderung und -erweiterung des Bahnhofsgebäudes entgegenstehen, ist eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich. Durch die 1. Änderung „Bahnhof Wildbad“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung und Erweiterung des Bahnhofs Bad Wildbad mit einer Nutzungsmischung aus Gastronomie, Dienstleistung, Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen geschaffen werden. Der Zentrale Omnibus-Haltepunkt, welcher bisher vertraglich gestattet ist, wird durch den Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 0,82 ha.

2 Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB erfolgen. Dazu bedarf es bestimmter Voraussetzungen, die im Folgenden dargelegt werden.

2.1 Nachweis der Zulässigkeit des Aufstellungsverfahrens nach § 13a BauGB

2.1.1 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB

Durch den Bebauungsplan soll die Umnutzung des Bahnhofgebäudes von Bad Wildbad für ein gemischtes Nutzungskonzept aus Gastronomie, Gewerbe und Wohnen vorbereitet werden. Der bereits bestehende Zentrale Omnibus-Haltepunkt wird planungsrechtlich gesichert. Innerstädtische Flächen und Gebäude werden reaktiviert. Es handelt sich dabei um eine Maßnahme der Innenentwicklung

Damit ist die inhaltliche Voraussetzung für die Anwendung des § 13a BauGB gegeben.

2.1.2 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB

Gemäß § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB kann das beschleunigte Verfahren nur gewählt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt ist von insgesamt...

- weniger als 20.000 m² (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB) oder
- 20.000 m² bis weniger als 70.000 m² wenn auf Grund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des Baugesetzbuches genannten Kriterien die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls) (§ 13a Abs.1 Satz 2 Nr. 2 BauGB).

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 0,82 ha. Die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt rund 2.000 m² und liegt damit weit unterhalb des Schwellenwertes, für den das beschleunigte Verfahren ohne Vorprüfung des Einzelfalls nach Anlage 2 BauGB gewählt werden kann. § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 kann angewendet werden.

2.1.3 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB

Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen (§ 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB).

Gemäß § 50 UVPG ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu prüfen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich der Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt werden muss.

Dies ist im vorliegenden Fall nicht notwendig, da durch den Bebauungsplan keine Vorhaben begründet werden, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG oder nach Landesrecht unterliegen und die jeweiligen Prüfwerte nicht überschritten werden.

2.1.4 Voraussetzung nach § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB

Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter (Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im

Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)) oder dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 S. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Eine Beeinträchtigung wird im vorliegenden Fall nicht gesehen, da sich entsprechende Schutzgebiete in ausreichender Entfernung zum Plangebiet befinden.

→ **Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB kann daher angewandt werden.**

2.2 Verfahrensvereinfachungen nach § 13a Abs. 2 BauGB

2.2.1 Verfahrensvereinfachungen nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 und 3 BauGB

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 BauGB entsprechend. Es kann von der frühzeitigen Beteiligung abgesehen werden und es bestehen Wahlmöglichkeiten bei der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden.

Im vorliegenden Verfahren wird von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB Gebrauch gemacht (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB). Bei der Wahlmöglichkeit für die förmliche Beteiligung wird die Auslegung nach § 3 Abs. 2 und die Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB angewandt (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 2 und 3 BauGB).

Des Weiteren wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 3 BauGB im vereinfachten Verfahren abgesehen:

- von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB
- vom Umweltbericht nach § 2a BauGB,
- von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind,
- von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB,
- vom Monitoring nach § 4c BauGB.

2.2.2 Verfahrensvereinfachung nach § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB (Berichtigung des FNPs)

Im beschleunigten Verfahren kann ein Bebauungsplan der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets darf nicht beeinträchtigt werden. Der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen.

2.2.3 Verfahrensvereinfachung nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB (Naturschutzrechtliche Ausgleichsregelung)

Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Bei kleingebietlichen Bebauungsplänen (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1; weniger als 20.000 m² Grundfläche), wie im vorliegenden Fall, gelten somit alle Eingriffe als nichtausgleichsbedürftig. Damit ist die Bilanzierung und Durchführung eines Ausgleiches nicht erforderlich.

Eine Berücksichtigung der Umweltbelange findet dennoch statt (siehe hierzu Kapitel 8).

3 Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

3.1 Flächennutzungsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft „Oberes Enztal“ (rechtswirksam seit dem 29./30.10.2004) ist das Plangebiet für den überwiegenden Teil als Bahnanlage dargestellt. Die geplanten Nutzungen (Mischgebiet, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Zentraler Omnibus-Haltepunkt / Bahnhofsvorzone“) können nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von Darstellungen des Flächennutzungsplans abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist, wenn die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets nicht beeinträchtigt wird. Der Flächennutzungsplan ist in diesem Fall im Wege der Berichtigung anzupassen.

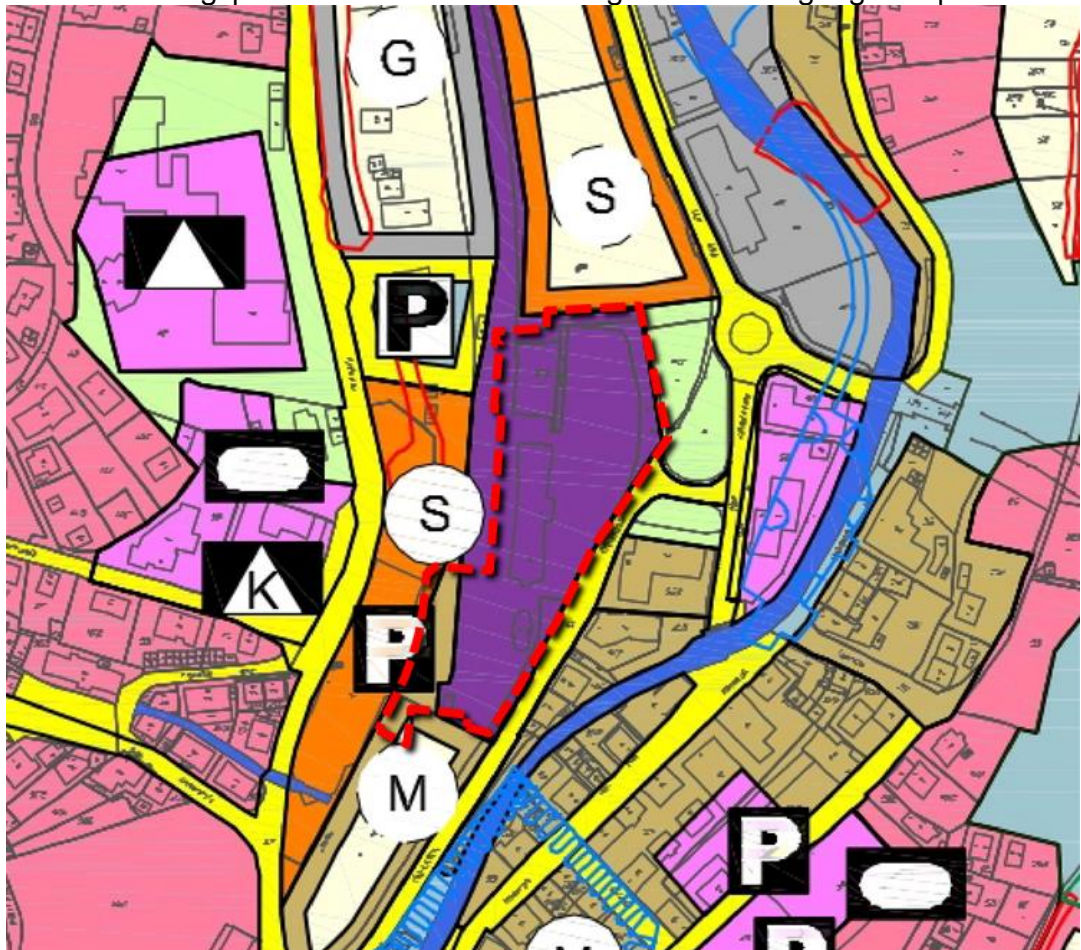


Abbildung 1: Auszug rechtswirksamer Flächennutzungsplan (rechtswirksam seit dem 29./30.10.2004), Abgrenzung Plangebiet in **rot**

Durch das Bebauungsplanverfahren „Bahnhof Wildbad“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die zum damaligen Zeitpunkt freigewordenen Bahnflächen einer neuen Nutzung zuzuführen. Das vorliegende Än-

1. Änderung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhof Wildbad“

derungsverfahren ist nun erforderlich, da das Bahnhofsgebäude und der Bahnhofsvorplatz ebenfalls nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt werden und einer neuen Nutzung zugeführt werden können. Die städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets wird nicht beeinträchtigt. Der Flächennutzungsplan ist daher im Wege der Berichtigung anzupassen.

3.2 Bebauungspläne

Für das Plangebiet besteht der rechtsverbindliche Bebauungsplan „Bahnhof Wildbad“ (rechtsverbindlich seit dem 28.06.2006). Der Bebauungsplan wird durch die vorliegende 1. Änderung im maßgeblichen Geltungsbereich geändert.

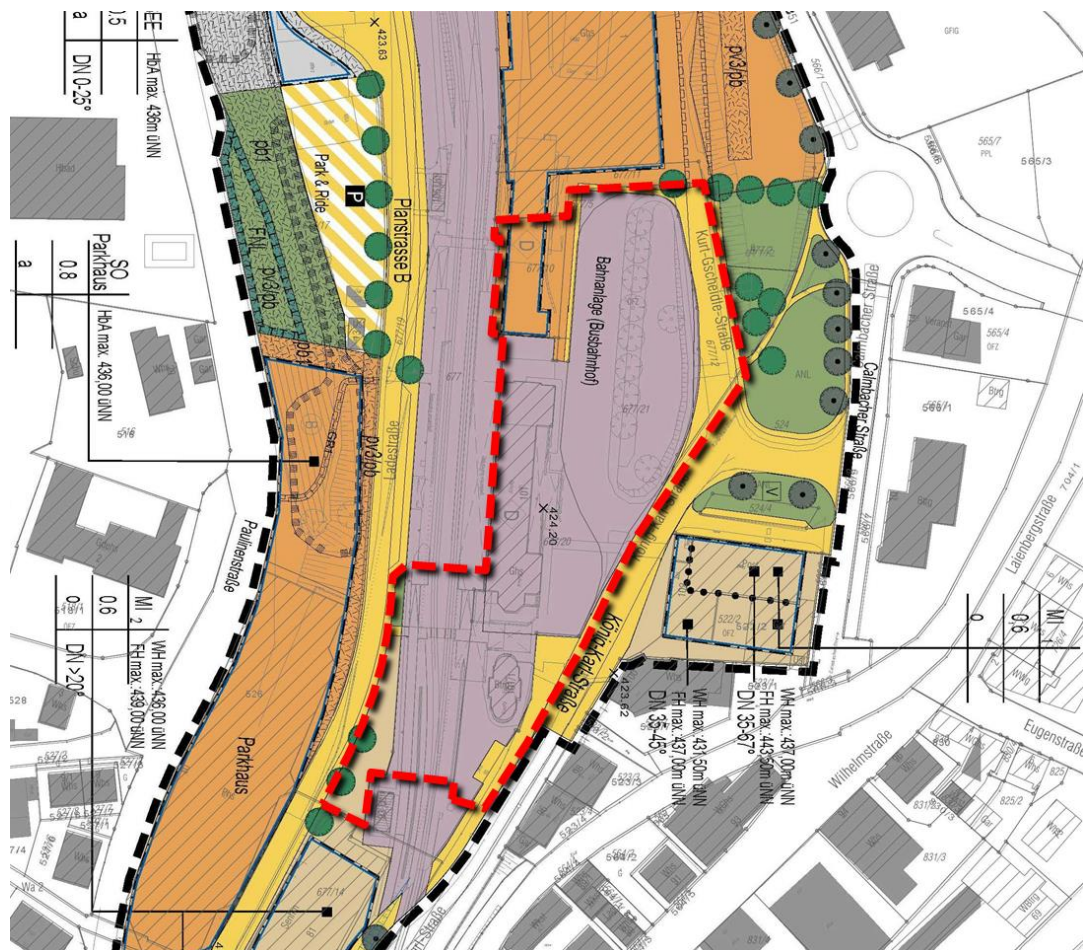


Abbildung 2: Auszug rechtsverbindlicher Bebauungsplan „Bahnhof Wildbad“ (rechtsverbindlich seit dem 28.06.2006), Abgrenzung Plangebiet in **rot**

4 Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches

4.1 Lage im Siedlungsraum

Die Stadt Bad Wildbad liegt eingebettet im schmalen Tal der Enz. Wenn man die Tallängsachse betrachtet, liegt das Areal zwischen der historischen Kernstadt im Süden und gewerblichen Bauflächen in den Talauen der Enz nach Norden. Öst-

1. Änderung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhof Wildbad“

lich vom Plangebiet schließen verschiedene kommunale Einrichtungen an, darauf folgend beginnt die Wohnbebauung entlang der Hanglagen des Rennbächle. Im Westen folgen auf eine schmale Bebauung entlang der Hangkante die Waldflächen des Grindenschwarzwald und der Enzhöhen.

4.2 Topographie

Das Plangebiet ist im Bereich des Bahnhofgebäudes auf einer Höhe von ca. 424 m ü. NN relativ eben. Nach Osten fällt das Gelände ab und hat im Einmündungsbereich König-Karl-Straße / Kurt-Gscheidle Straße mit einer Höhe von ca. 421,9 m ü. NN seinen tiefsten Punkt.

4.3 Bestehende Nutzungen

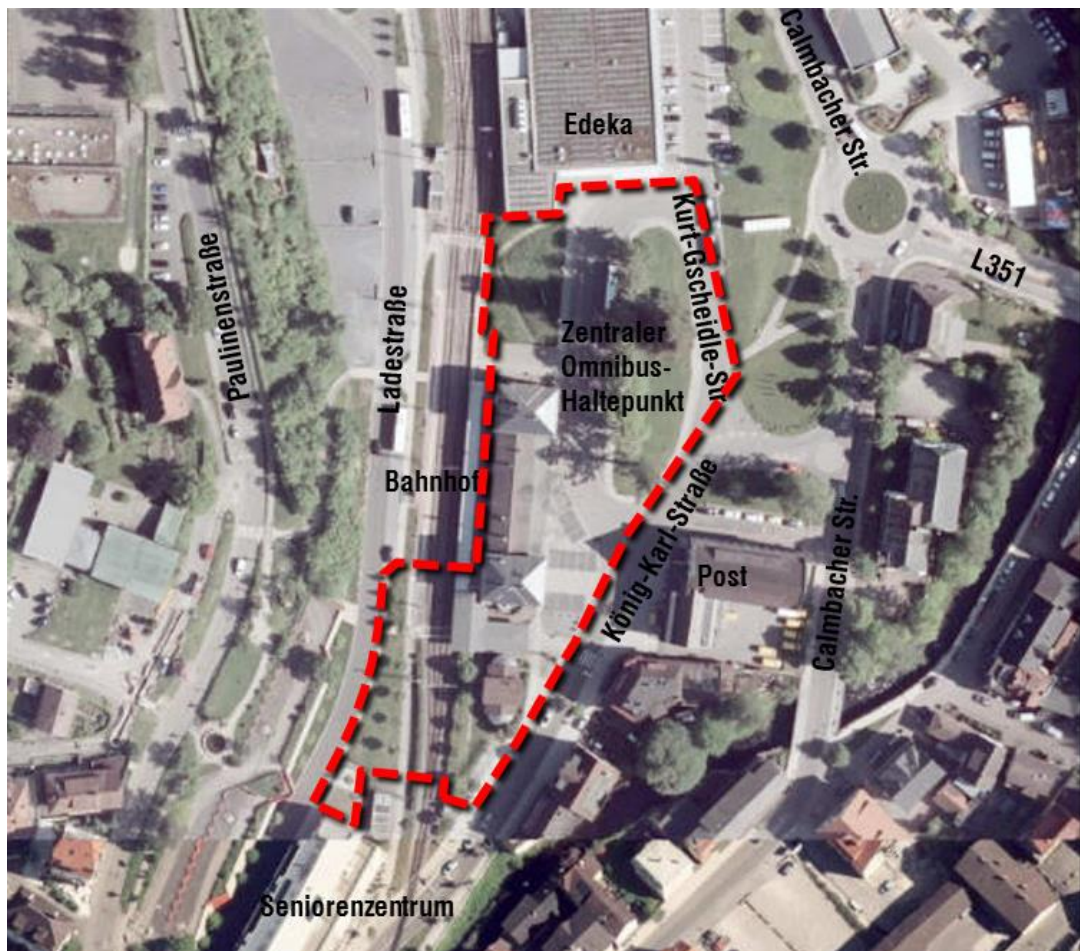


Abbildung 3: Luftbild, Abgrenzung Plangebiet in rot

Bestehende Nutzungen innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet liegt überwiegend östlich der Gleise und ist durch das Bahnhofgebäude, welches aus Empfangsgebäude und Wasch- und Toilettenhaus als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz steht, überbaut. Nördlich des Empfangsgebäudes befindet sich eine Wiesenfläche. Der Bereich vor dem Bahnhofgebäude wird als Parkplatzfläche genutzt. Zwischen Empfangsgebäude und Wasch- und Toilettenhaus führt ein überdachter Fußweg zum Bahnsteig. In diesem Bereich ist eine schienengleiche Bahnquerung zur Ladestraße möglich. Die Flächen um das Wasch- und Toilettenhaus sind als Wiesenflächen angelegt. Zur König-Karl-Straße befinden sich überdachte Fahrradstellplätze.

1. Änderung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhof Wildbad“

Der Zentrale Omnibus-Haltepunkt ist als zwei-spurige-Schleife mit zwei Haltespuren für jeweils drei Busse (bis 15 m Länge) angelegt. Im Bereich der Bussteige gibt es mehrere Sitzmöglichkeiten. Innerhalb der Verkehrsinsel besteht ein hochwertiger Baumbestand aus Einzelbäumen.

Der Bereich westlich der Gleise ist als Wiesenfläche mit Einzelbäumen angelegt.

Des Weiteren befinden sich die Gleisanlagen mit Bahnsteig zum Teil innerhalb des Plangebiets.



Abbildung 4: Empfangsgebäude / Zentraler Omnibus-Haltepunkt



Abbildung 5: Parkplätze Bahnhofsvorplatz



Abbildung 6: Verkehrsinsel, Blick in Richtung Süden



Abbildung 7: Wasch- und Toilettenhaus, überdachte Fahrradstellplätze

Bestehende Nutzungen außerhalb des Plangebietes

Im Norden grenzen Einzelhandelsflächen an das Plangebiet. Im Osten wird das Plangebiet durch die Kurt-Gscheidle-Straße und eine Grünanlage begrenzt. Auf der gegenüberliegenden Seite der König-Karl-Straße befinden sich die Post sowie eine Mischbebauung aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen. Das Seniorenzentrum „König-Karl-Stift“ grenzt südlich an das Plangebiet. Im Bereich der Ladestraße befinden sich ein P&R-Parkplatz und ein Parkhaus sowie darauf folgend verschiedene kommunale Einrichtungen (Stadtwerke, Schwimmbad, Enztal-Gymnasium, Kindergarten).

1. Änderung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhof Wildbad“



Abbildung 8: Karl-König-Straße, Blick in Richtung Süd-Westen



Abbildung 9: Einzelhandel, Blick in Richtung Norden

4.4 Geltungsbereich

Im Einzelnen umfasst das Plangebiet folgende Flurstücke, die sich vollständig innerhalb der Abgrenzung befinden: 677/5, 677/12, 677/21 und 677/20.

Nur teilweise innerhalb der Abgrenzung liegen die Flurstücke mit den folgenden Nummern: 677/10, 524, 677 und 677/19.

Maßgeblich für die Abgrenzung ist der zeichnerische Teil des Bebauungsplanes.

5 Städtebauliches Konzept

5.1 Städtebauliche Gesamtsituation

Mit dem Bebauungsplan „Bahnhof Wildbad“ aus dem Jahr 2005 wurde die städtebauliche Entwicklung des gesamten Bahnhofareals planungsrechtlich vorbereitet. Damaliger Planungsanlass war das Freiwerden von Bahnflächen, die nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt wurden und einer neuen Nutzung zugeführt werden konnten. Im Zuge dieser Umstrukturierungen bei der Deutschen Bahn AG wurde die Stadt Bad Wildbad an das Stadtbahn-Netz des Karlsruher Verkehrsverbundes angebunden und die Linie S6 (Bad Wildbad – Pforzheim) mit mehreren Haltepunkten in Bad Wildbad geschaffen. Durch die Einrichtung eines Zentralen Omnibus-Haltepunktes auf dem Bahnhofsvorplatz ist eine sehr gute Anbindung der Stadt an den ÖPNV gelungen.

Aufgrund der Lagegunst des Bahnhofareals wurden die Flächen Nutzungen mit gesamtstädtischer Bedeutung zugeführt. Nördlich des Bahnhofgebäudes wurde großflächiger Einzelhandel angesiedelt sowie Ergänzungen mit Dienstleistungsnutzungen und kulturellen und gastronomischen Angeboten. Im Bereich der König-Karl-Straße wurde eine Mischung aus Dienstleistungsangeboten, nicht zentrenrelevantem Einzelhandel und Wohnen angestrebt. Westlich der Gleise entlang der Ladestraße wurden gewerbliche Nutzungen sowie ein Park&Ride-Parkplatz und ein Parkhaus angesiedelt.

Der öffentliche Raum im gesamten Areal wurde zwischenzeitlich neugestaltet und durch die Integration der Verkehrsflächen und des Bahnhofs in das Freiflächen- und Begrünungskonzept aufgewertet. Es wurde eine fußläufige Durchwegung und Anbindung des Areals geschaffen, wodurch das Gebiet an die Stadtmitte angebunden und gesamtstädtisch integriert ist.

Mit dem repräsentativen Bahnhofsgebäude entstand im Bereich des Bahnhofvorplatzes ein städtischer Platzcharakter, der über die König-Karl-Straße hinweg die Bebauung zusammenbindet.

Zwischenzeitlich wurden weitere Teilflächen des Bahngeländes, welche das Bahnhofsgebäude sowie den Zentralen Omnibus-Haltepunkt umfassen, für die Bahnnutzungen entbehrlich und an einen privaten Investor verkauft. Die Funktion als Empfangsgebäude ist nicht mehr erforderlich, daher ist ein neues Nutzungskonzept geplant.

5.2 Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Das Empfangsgebäude im Bahnhof Bad Wildbad wurde im Jahre 1868 errichtet und spiegelt wie vielerorts in seiner baukulturell wertvollen Bahnhofsarchitektur die Begeisterung für das Verkehrsmittel Eisenbahn wider. Der Bahnhof Bad Wildbad steht unter Denkmalschutz. Zwischen Empfangsgebäude und Wasch- und Toilettenhaus wurde nachträglich eine Überdachung errichtet, die entlang der westlichen Gebäudefassade den Bahnsteig umfasst.

Aufgrund seiner wertvollen Bausubstanz ist eine Sanierung des Gebäudes geplant. Das geplante Nutzungskonzept aus Gastronomie, Dienstleistung, Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen/Ferienappartements reagiert auf die zentrale Lage, sodass das Areal weiterhin als Bindeglied zur südlich gelegenen Innenstadt dient.

Im Erdgeschoss sind ein Café, ein Feinkostgeschäft, eine Buchhandlung und eine Gaststätte geplant. Der Bereich des Bahnhofsvordaches soll verglast werden und für Sitzplätze genutzt werden.

Im ersten und zweiten Obergeschoss sind Büroflächen sowie Personal- und Nebenräume der gastronomischen Nutzungen und Wohnnutzungen/Ferienappartements vorgesehen.

Das ehemalige Wasch- und Toilettenhaus soll als Imbiss und Biergartenshank umgenutzt werden. Zudem sind ein Blumenladen und im Dachgeschoss Ferienappartements geplant. Auf den Freiflächen zwischen Wasch- und Toilettenhaus und den Bahngleisen soll ein Biergarten entstehen.

Nördlich des Bahnhofsgebäudes soll ein ehemaliger Speisewagen der Deutschen Bahn aufgestellt werden, der als Imbisswagen mit innenliegender Gastronomie und Außenbestuhlung genutzt wird. In diesem Bereich sind auch Stellplätze für die Kunden bzw. Mitarbeiter vorgesehen. Aufgrund des schmalen Grundstückszchnitts werden auf der gegenüberliegenden Seite der Bahngleise Flächen für Mitarbeiter-Stellplätze sowie für die Müllentsorgung vorgesehen.

Der Zentrale Omnibus-Haltepunkt bleibt in seiner Funktion und Gestaltung erhalten, ebenso die bestehenden Parkplätze in der Bahnhofsvorzone und die Grünanlage mit dem hochwertigen Baumbestand.

6 Erschließung / Technische Infrastruktur

6.1 Verkehrserschließung

Das Plangebiet bildet den zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Personen-Nahverkehrs in Bad Wildbad aus. Der Haltepunkt „Bahnhof Wildbad“ dient als

Umsteigeknotenpunkt von Bahn auf Bus, Taxi oder Pkw. Die S-Bahn verkehrt halbstündlich bis stündlich nach Pforzheim, der Endhaltepunkt ist Bad Wildbad Kurpark. Der Zentrale Omnibus-Haltepunkt wird von den Linien 201, 420, 632, 719 und 723 angefahren.

Verkehrlich ist die örtliche wie auch überörtliche Anbindung durch die König-Karl-Straße und im weiteren Verlauf nach Norden durch die Calmbacher-Straße – L351 gegeben. Die L351 stellt die Hauptzufahrt nach Wildbad von Norden her dar und endet als Tunnelmund für die Innenstadtumfahrung und Richtung Enzklösterle. Die König-Karl-Straße fungiert als Hauptzufahrt zur Innenstadt aus Richtung Norden.

Fußläufig ist das Plangebiet sehr gut erschlossen. Die Gleise können im Bereich des Empfangsgebäudes an zwei Stellen schienengleich gequert werden.

Für Mitarbeiter und Kunden sind nördlich des Bahnhofgebäudes sowie östlich der Ladestraße Stellplätze geplant. Die bestehenden Parkplätze im Bereich der Bahnhofsvorzone bleiben erhalten. Des Weiteren sind parallel zur König-Karl-Straße sowie westlich der Ladestraße (außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Änderungsverfahrens) öffentliche Parkplätze geplant.

6.2 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser, Abwasser und Telekommunikation ist über die bestehenden Leitungen und Kanäle gegeben.

Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt über den bestehenden Mischwasserkanal.

7 Gutachten / Untersuchungen

Zur grundsätzlichen Beurteilung der Planung wurden Fachgutachter beauftragt, um die fachlichen Aspekte Artenschutz und Schall zu beantworten / zu prüfen. Die erarbeiteten Gutachten / Untersuchungen sind dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt. Nachfolgend wird daher nur eine kurze Zusammenfassung des jeweiligen Untersuchungsergebnisses aufgeführt.

(Hinweis: Die innerhalb der Auszüge aus den Gutachten angeführten Nummerierungen, Abbildungsverweise und Quellenangaben beziehen sich auf die Gutachten selbst.)

7.1 Artenschutzrechtliche Betrachtung

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans erfolgen Eingriffe in Bestandsgebäude, Gehölzbestände, Ruderaflächen sowie versiegelte Wegeflächen. Mit diesen Eingriffen könnten Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich relevanter Tiergruppen und -arten verbunden sein. Die mit dem Vorhaben einhergehenden artenschutzrechtlichen Auswirkungen werden im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Betrachtung abgeschätzt. Die Untersuchung „Bebauungsplan ‚Bahnhofsgelände, König-Karl-Str. 101‘, Stadt Bad Wildbad, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Planbar Gühler GmbH, Ludwigsburg, 30.01.2018“ ist dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt, auf diese wird verwiesen. Das Ergebnis stellt sich zusammenfassend wie folgt dar (Auszug S. 12-13):

1. Änderung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften „Bahnhof Wildbad“

„Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsgeländes in Bad Wildbad erfolgen Eingriffe in Bestandsgebäude, Gehölzbestände, Ruderalflächen sowie versiegelte Wegeflächen. Mit der Umsetzung des Bauvorhabens können Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich relevanter Tiergruppen verbunden sein. Im Rahmen einer Übersichtsbegehung wurde eine erste grobe Erfassung geeigneter Lebensräume und Habitatstrukturen artenschutzrechtlich relevanter Tiergruppen bzw. -arten durchgeführt.

Im Untersuchungsgebiet können Gehölze von freibrütenden Vogelarten als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte sowie als Nahrungshabitate genutzt werden. Ebenso können gebäudebrütende Vogelarten die Gebäude als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten nutzen. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist somit für die im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommenden Vogelarten dieser Gilden nicht auszuschließen.

Vereinzelte potenzielle (Einzel-) Quartierstandorte für Fledermäuse finden sich überwiegend an den Außenfassaden der Gebäude. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist somit auch für die Tiergruppe Fledermäuse nicht auszuschließen.

Ein Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Vertretern der Tiergruppe Reptilien im Untersuchungsgebiet wird aufgrund der strukturarmen Grünflächen sowie anthropogener Störungen für unwahrscheinlich erachtet.

Ein Vorkommen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Tiergruppen und -arten im Untersuchungsgebiet wird aufgrund der Verbreitung der Arten in Baden-Württemberg oder ihrer artspezifischen Lebensraumansprüche ausgeschlossen.

Da die Gebäude im Untersuchungsgebiet potenziell als Niststandort von gebäudebrütenden Vögeln oder als Quartierstandort von gebäudebewohnenden Fledermäusen genutzt werden können, müssen als Ausgleich für die entfallenden Gebäudestrukturen im Sinne einer worst-case-Betrachtung ohne vertiefende faunistische Untersuchungen, Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen durchgeführt werden.

Um artenschutzrechtliche Konfliktsituationen in Bezug auf die (potenziell) vom Bauvorhaben betroffenen Tiergruppen Vögel und Fledermäuse zu vermeiden, sind folgende **Vermeidungsmaßnahmen** zu beachten:

- Die Entfernung von Gehölzen ist außerhalb der Brutzeit der freibrütenden Vogelarten, also im Zeitraum zwischen 15. Oktober und 28./29. Februar durchzuführen.
- Die Umbau- und Sanierungsmaßnahmen der Bestandsgebäude müssen außerhalb der Brutzeit der potenziell betroffenen gebäudebrütenden Vogelarten und außerhalb der Hauptaktivitätszeit der Fledermäuse im Zeitraum vom 1. November bis zum 28./29. Februar durchgeführt oder zumindest begonnen werden.

Alternative: Ist die Einhaltung des o.g. Zeitraums nicht möglich, müssen die vom Bauvorhaben betroffenen Gebäude unter ökologischer Baubegleitung (durch qualifiziertes Fachpersonal) auf ein aktuelles Brutvorkommen bzw. eine aktuelle Nutzung durch Fledermäuse hin überprüft werden. Das weitere Vorgehen ist den Ergebnissen dieser Untersuchung anzupassen.

- Die entfallenden, potenziell geeigneten Strukturen für gebäudebewohnende Fledermausarten müssen ersetzt werden um langfristig das Angebot an Quartiermöglichkeiten zu erhalten und Kumulationswirkungen vorzubeugen. Dies kann durch eine konstruktive Integration von sechs je 1 m² gro-

Ben Spaltquartieren bzw. künstlichen Ersatzquartieren einschlägiger Hersteller in die Gebäudefassade der zu sanierenden Gebäude umgesetzt werden (vgl. Anhang, Kapitel 7). Alternativ zur Integration können sechs Fledermaus-fassadenquartiere auch an Außenfassaden der Bestandsgebäude angebracht werden.

- Im Zuge der Umbau- und Sanierungsarbeiten entfallen potenzielle Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten für gebäude- bzw. nischenbrütende Vogelarten. Als Ersatz für den Verlust der potenziellen Brutplätze sind zwei Sperlingskolonien mit je drei Brutkammern (vgl. Anhang, Kapitel 7) in die Gebäudefassade der zu sanierenden Gebäude zu integrieren, um das Angebot an Nistplätzen dauerhaft zu wahren. Alternativ zur Integration können die Sperlingskolonien auch an Außenfassaden der Bestandsgebäude angebracht werden.

In Bezug auf die Tiergruppe Vögel sind als **CEF-Maßnahmen** (Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion) umzusetzen:

- Bereitstellung von drei Nisthilfen für Nischen- und Halbhöhlenbrüter (Herleitung: drei Vogelnisthilfen für das nachweislich genutzte Nest einer nischenbrütenden Vogelart an der Ostfassade des südlichen Gebäudes) im räumlich-funktionalem Zusammenhang zum Eingriffsbereich.

Abschließend wird die Umsetzung folgender **Maßnahmen** empfohlen:

- Um zusätzlich das Nahrungsangebot für Vögel im Umfeld des Vorhabens dauerhaft zu sichern, sollten bei Pflanzungen Vogelnährgehölze, wie heimische Obst- und Laubbäume (z.B. Süß- oder Sauerkirsche, Apfel, Felsenbirne, Feldahorn, Eberesche) und beerentragende Sträucher (Schwarzer Holunder, Liguster, Hartriegel, Weißdorn, Pfaffenhütchen, Schlehe oder Wolliger Schneeball) verwendet werden.
- Zusätzliche Anlage von Fassadenbegrünung oder extensiver Dachbegrünung mit Gräsern, Kräutern und ggf. Stauden an den Bestandsgebäuden führen ebenfalls zur Erhöhung des Nahrungsangebots.

Werden die oben dargestellten Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen in Bezug auf die Tiergruppen Vögel und Fledermäuse umgesetzt, so ist das geplante Bauvorhaben nicht geeignet artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG auszulösen und damit in artenschutzrechtlicher Hinsicht zulässig.“

[Bebauungsplan ‚Bahnhofsgelände, König-Karl-Str. 101‘, Stadt Bad Wildbad, Artenschutzrechtliche Betrachtung, Planbar Gütthler GmbH, Ludwigsburg, 30.01.2018]

Die genannten Vermeidungs-, CEF-Maßnahmen sowie die Maßnahmenempfehlungen werden im Textteil unter Ziffer C Hinweise aufgenommen. Die Maßnahmenempfehlungen sind durch die Festsetzungen z.T. planerisch berücksichtigt.

7.2 Schalltechnische Untersuchung

In einer schalltechnischen Untersuchung werden die Schallimmissionen betrachtet, die vom gewerblich genutzten Teil des Areals ausgehen (Gastronomie) und auf die umliegende Bebauung einwirken. Außerdem werden die Schallimmissionen ermittelt, die vom angrenzenden Straßen- und Schienenverkehr auf die geplante Bebauung einwirken. Das Gutachten „Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan ‚1. Änderung Bahnhof Wildbad‘ in Bad Wildbad, Heine + Jud, Inge-

nieurbüro für Umweltakustik, Büro Stuttgart, Projekt: 2272/3 – 8. Oktober 2018“ ist dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt. Auf dieses wird verwiesen. Das Ergebnis stellt sich zusammenfassend wie folgt dar (Auszug S. 46f):

„9 Zusammenfassung

Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „1. Änderung Bahnhof Wildbad“ in Bad Wildbad kann wie folgt zusammengefasst werden:

Zur Beurteilung der Immissionen durch die geplante gewerbliche Nutzung wurden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm¹ herangezogen. In Mischgebieten gelten Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen sollen den Tagrichtwert um nicht mehr als 30 dB(A) und den Nachtrichtwert um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Zur Beurteilung der künftigen Situation wurden die Orientierungswerte der DIN 18005² herangezogen. Für das Bauvorhaben wurden die Orientierungswerte für Verkehr entsprechend denen eines Mischgebietes von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) herangezogen.

Durch die geplante gewerbliche Nutzung werden an der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung Beurteilungspegel bis 54 dB(A) tags und bis 43 dB(A) in der „lautesten Nachtstunde“ hervorgerufen. Die zulässigen Immissionsrichtwerte werden tags sowie nachts an allen Immissionsorten eingehalten.

An der bestehenden schutzbedürftigen Bebauung treten tags Pegelspitzen bis 78 dB(A) durch „Betriebsbremse Lkw“ (König-Karl-Straße 98) sowie nachts bis zu 64 dB(A) durch „Türenschielen Pkw“ (König-Karl-Stift) auf. Die zulässigen Werte für Geräuschspitzen für Mischgebiete von 90 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts werden tags und nachts eingehalten.

Das Irrelevanz-Kriterium der TA Lärm wird tags erfüllt, für die Betriebszeit der Anlage im Zeitraum nachts wird davon ausgegangen, dass an den maßgeblichen Immissionsorten keine relevante Vorbelastung auftritt. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte im Zeitraum nachts ausgeschöpft werden können.

Durch den Straßenverkehr werden Beurteilungspegel bis 63 dB(A) tags und bis 54 dB(A) nachts erreicht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden durch den Straßenverkehr bis 3 dB(A) tags und bis 4 dB(A) nachts überschritten. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden tags und nachts eingehalten.

Durch den Schienenverkehr werden Beurteilungspegel bis 61 dB(A) tags und bis 53 dB(A) nachts erreicht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete werden tags bis 1 dB(A) und nachts bis 3 dB(A) überschritten. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden eingehalten.

Es werden Schallschutzmaßnahmen gegenüber den Schallimmissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr erforderlich. Diese werden in Kap. 8 diskutiert.

Zur Kennzeichnung des maßgeblichen Außenlärmpegels bei der Auslegung von Außenbauteilen der geplanten Gebäude wurden die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 (Januar 2018)^{1,2} berechnet und dargestellt. Die geplanten Gebäude liegen nach DIN 4109-1 (2018) maximal im Lärmpegelbereich IV.

Es werden Lüftungseinrichtungen für Schlafräume erforderlich.“

[Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan , 1. Änderung Bahnhof Wildbad‘ in Bad Wildbad, Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltakustik, Büro Stuttgart, Projekt: 2272/3 – 8. Oktober 2018]

Die in der Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen zum passiven Schallschutz werden soweit rechtlich möglich als Festsetzungen übernommen.

8 Umweltbelange

Zwar bedarf es bei einem Verfahren nach § 13a BauGB keines Umweltberichtes (siehe Kapitel 2), dennoch müssen die verschiedenen Umweltbelange hinreichend gewürdigt werden. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und den Menschen und seine Gesundheit werden demnach kurz dargestellt.

Der Betrachtung wird vorangestellt, dass es sich bei der vorliegenden Planung um eine Wiedernutzbarmachung und damit um eine Innenentwicklungsmaßnahme eines ursprünglich bereits bebauten Bereiches handelt. Das bestehende Empfangsgebäude mit Wasch- und Toilettenhaus wird saniert und umgenutzt. Die Innenentwicklung wird daher gefördert und die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich vermieden.

Im Bebauungsplan werden ökologische Festsetzungen getroffen, die den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima zu Gute kommen, wie z.B.:

- das Einsetzen einer insektenfreundlichen Außenbeleuchtung,
- der Erhalt von Bäumen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Um die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen beurteilen zu können, wurde eine Einschätzung artenschutzrechtlicher Belange durchgeführt. Da die Gebäude im Untersuchungsgebiet potenziell als Niststandort von gebäudebrütenden Vögeln oder als Quartierstandort von gebäudebewohnenden Fledermäusen genutzt werden können, müssen als Ausgleich für die entfallenden Gebäudestrukturen im Sinne einer worst-case-Betrachtung ohne vertiefende faunistische Untersuchungen, Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen durchgeführt werden. Werden die Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen (Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und der Umbau- und Sanierungsmaßnahmen, Anbringen von sechs Fledermausquartieren, Anbringen von zwei Sperlingskolonien, Anbringen von drei Nisthilfen für Nischen- und Halbhöhlenbrüter) in Bezug auf die Tiergruppen Vögel und Fledermäuse umgesetzt, so ist das geplante Bauvorhaben nicht geeignet artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG auszulösen und damit in artenschutzrechtlicher Hinsicht zulässig.

Schutzgut Boden

Die Planung sieht die Sanierung und den Umbau des Bahnhofsgebäudes vor. Der überwiegende Teil des Plangebiets ist bereits bebaut bzw. versiegelt. Auf teilweise derzeit nicht bebauten Flächen sind Stellplätze und die Aufstellung eines Bahnwagons geplant. Die Auswirkungen auf die Bodenfunktionen werden sich daher nur unwesentlich verändern.

Schutzgut Wasser

Westlich des Plangebiets in rund 100 m Entfernung verläuft die Enz. Gemäß der Hochwassergefahrenkarte (HWGK, Baden-Württemberg, Typ 2, Übersichtskarte vom 18.11.2015) sind im Plangebiet keine Überflutungsflächen dargestellt.

Wasserschutz- oder Quellschutzgebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Die Regelungen zum Heilquellenschutzgebiet sind zu beachten.

Schutzgut Luft und Klima

Da es sich um eine Umnutzung und Sanierung eines bestehenden Gebäudes handelt ist von keinen negativen Auswirkungen auf die Frisch- und Kaltluftentstehung sowie den Luftaustausch auszugehen.

Schutzgut Landschaft

Das Plangebiet befindet sich im Stadtgebiet von Bad Wildbad. Das Landschaftsbild wird daher nicht verändert. Das Stadtbild wird durch die qualitätsvolle Sanierung gegenüber dem Bestand aufgewertet.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Das Empfangsgebäude mit Wasch- und Toilettenhaus steht als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Die Gebäude sollen saniert und umgenutzt werden. Für das Vorhaben ist, unabhängig von der Baugenehmigung, eine denkmalrechtliche Genehmigung, welche bau-, sanierungs- und denkmalrechtliche Aspekte mit einschließt, erforderlich.

Schutzgut Mensch

Ggfs. kann es durch die Sanierungs- und Baumaßnahmen zu einer Zunahme von Lärm, Staub- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen kommen, die sich zeitweise negativ auf das bauliche Umfeld auswirken können. Diese baubedingten Auswirkungen sind allerdings nicht zu vermeiden, wirken aber nur temporär.

Zwar wird die Funktion des Bahnhofgebäudes als solche aufgegeben, jedoch stehen weiterhin alle für den Haltepunkt erforderlichen Einrichtungen wie Fahrkartenverkauf, Überdachungen, Sitzmöglichkeiten, etc. für die Fahrgäste zur Verfügung. Das neue Nutzungskonzept stärkt die Innenstadt und das Bahnhofsareal und ergänzt die Versorgungsfunktion der Stadt.

Zum Schutz vor Verkehrslärm werden passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Arten und Biotope durch die Planung nicht stärker als bisher eingegriffen wird. Insgesamt findet durch die Sanierung und Erweiterung eine Aufwertung des Bahnhofareals statt.

9 Begründung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen

A1 Art der baulichen Nutzung

A1.1 MI – Mischgebiet

Die Umnutzung und Erweiterung des Bahnhofgebäudes soll an die angrenzenden Mischnutzungen aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen anbinden. Die zulässigen Nutzungen sind breit gefächert, um langfristig das Bahnhofsareal zu stärken.

Gartenbaubetriebe sind an dieser zentralen und repräsentativen Stelle in Bad Wildbad nicht gewünscht und werden daher ausgeschlossen. Tankstellen sind im Plangebiet ebenfalls nicht zulässig, da sich bereits unweit des Plangebiets an der Calmbacher Straße eine Tankstelle befindet. Vergnügungsstätten werden aufgrund der davon ausgehenden Störeinflüsse auf das benachbarte Wohnen, insbesondere auf das Seniorenzentrum, nicht zugelassen.

A2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird abgeleitet aus der bestehenden sowie angrenzend vorhandenen räumlichen und baulichen Struktur des Ortes sowie der gewünschten baulichen Struktur in diesem Bereich.

A2.1 Grundflächenzahl

Die festgesetzte Grundflächenzahl orientiert sich an der angrenzenden Bebauung und der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete.

Um eine der zentralen Lage und bisherigen Ausnutzung entsprechende Ausnutzung zu ermöglichen, wurde in den Bebauungsplan die Festsetzung aufgenommen, dass die festgesetzte Grundflächenzahl mit Garagen und Stellplätzen, Nebenanlagen und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (§ 19 Abs. 4 Nr. 1, 2 und 3 BauNVO) bis zu einem Wert von 0.9 überschritten werden darf.

A2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die Höhenfestsetzungen orientieren sich an den bestehenden Gebäuden und sind analog zum Bebauungsplan „Bahnhof Wildbad“ in m ü. NN festgesetzt. Ebenfalls berücksichtigt werden die Anforderungen des geplanten Speisewagens.

Die Regelungen für haustechnische Anlagen und Brüstungen werden getroffen, da diese Anlagen üblicherweise erforderlich sind, sich aus gestalterischen Gründen jedoch nicht auf die festgesetzte optisch wirksame Gebäudehöhe auswirken sollen.

A3 Bauweise

Die Festsetzung der Bauweise wird aus der bestehenden Bebauung abgeleitet. Dabei gilt im Prinzip die offene Bauweise, die Längenbeschränkung wurde jedoch aufgehoben, da aufgrund der funktionalen und städtebaulichen Anforderungen von Bahnhofsgebäuden eine bestimmte Gebäudelänge erforderlich ist. Diese soll bei einer Umnutzung weiterhin möglich sein. An der westlichen Grundstücksgrenze reicht der Bahnsteig (Bahnflächen) direkt an das Empfangsgebäude. Daher ist hier Grenzbau zulässig.

A4 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind ausreichend groß festgesetzt und orientieren sich an der bestehenden Bebauung. Für die Aufstellung des Speisewagens wird ein separates Baufenster festgelegt.

Der Bereich zwischen Empfangsgebäude und Wasch- und Toilettenhaus ist mit einem Vordach, welches über den Bahnsteig ragt, überbaut. Des Weiteren besteht im Bereich des Haupteinganges zum Bahnhofsgebäude ein Vordach. Diese werden durch die Festsetzung berücksichtigt.

A4.1 Sonstige untergeordnete Bauteile und Vorbauten

Die Möglichkeit der Überschreitung der Baugrenze für sonstige untergeordnete Bauteile und Vorbauten ist im Vorhaben begründet. Durch die ausnahmsweise Überschreitungsmöglichkeit für untergeordnete Bauteile wie z.B. Eingangsüberdachungen oder Tür- und Fenstervorbauten soll bei der Sanierung der Gebäude ausreichend Spielraum eingeräumt werden ohne das Baufenster im Ganzen zu vergrößern. So soll verhindert werden, dass die Kubatur zu groß werden könnte.

A4.2 Offene Stellplätze und Garagen

Die Stellplatzversorgung soll auf den privaten Grundstücken erfolgen. Daher sind zusätzlich zur Unterbringung der Stellplätze innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen Flächen für Stellplätze festgelegt. Diese sind aus gestalterischen sowie verkehrlichen Gründen so angeordnet, dass die Freianlagen im Bereich des Wasch- und Toilettenhauses von Stellplätzen freibleiben.

A4.3 Nebenanlagen

Aus städtebaulichen Gründen ist es wünschenswert, dass die Freibereiche nicht mit zahlreichen Nebenanlagen in Form von Gebäuden bebaut werden. Somit soll die Festsetzung zu einem städtebaulich ruhigen Erscheinungsbild im Straßenraum beitragen. Da überdachte Fahrradabstellplätze, Mülleinhausungen, überdachte Sitzmöglichkeiten (z.B. Biergarten) und Wartestände funktional angeordnet werden müssen, sind diese Anlagen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche möglich.

A5 Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen

A5.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Die öffentlichen Verkehrsflächen dienen der Erschließung des Plangebiets. Auf eine Aufteilung der Verkehrsflächen in z.B. Fahrbahn und Gehweg wird verzichtet, da so Umgestaltungen möglich sind, ohne den Bebauungsplan ändern zu müssen.

A5.2 Öffentliche Verkehrsflächen Zweckbestimmung: „Parkfläche“

Im Bereich der König-Karl-Straße sind parallel zur Straße Parkplätze geplant. Die Fläche hierfür wird als „Parkfläche“ festgesetzt.

A5.3 Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Zentraler Omnibus-Haltepunkt / Bahnhofsvorzone

Im Zuge der Anbindung von Bad-Wildbad an die Stadtbahn wurde auf dem Bahnhofsvorplatz der Zentrale Omnibus-Haltepunkt eingerichtet. Dieser wird durch die Festsetzung gesichert. Für spätere Umgestaltungen, die der Ausführungsplanung obliegen, soll durch den aufgeführten Zulässigkeitskatalog der notwendige Spielraum sichergestellt werden.

A5.4 Ein- und Ausfahrtsbereich

Die Festlegung des Ein- und Ausfahrtsbereiches dient der Verkehrssicherheit auf dem Zentralen Omnibus-Haltepunkt / der Bahnhofsvorzone. Es soll verhindert werden, dass es zwischen dem Kundenverkehr und dem Busverkehr zu verkehrlichen Konflikten kommt. Daher ist nur eine Zu- und Abfahrt im nördlichen Bereich des Geländes zu den Stellplätzen vorgesehen. Die geplanten Stellplätze im Bereich der Ladestraße können über diese angefahren werden. Die Festlegung der Ein- und Ausfahrtsbereiche bezieht sich nur auf die öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

A6 Grünflächen

Die Festsetzung sichert die bestehende Grünanlage mit dem hochwertigen Baumbestand. Durch die aufgeführten zulässigen Nutzungen soll bei Umgestaltungsmaßnahmen der notwendige Spielraum sichergestellt werden.

A7 Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

A7.1 Dezentrale Rückhaltung des Niederschlagswassers

Das Wassergesetz Baden-Württemberg beinhaltet die Forderung, dass in geeigneten Fällen das Niederschlagswasser am Ort des Entstehens zu versickern oder in ein ortsnahe Gewässer einzuleiten ist.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist dies nicht möglich. Um jedoch das anfallende Niederschlagswasser zurückzuhalten bzw. zeitverzögert in die öffentliche Kanalisation einzuleiten wurde die Festsetzung getroffen.

A7.2 Dachdeckungen

Sofern bei den genannten Dachdeckungen durch Beschichtung oder andere Behandlung eine Auswaschung von Schadstoffen nicht verhindert werden kann sind diese ausgeschlossen, um eine Verunreinigung des Regenwassers auszuschließen.

A7.3 Außenbeleuchtung

Durch die nächtliche Straßenbeleuchtung angezogen, verlassen nachtaktive Insekten ihre in der Umgebung gelegenen Lebensräume. Sie werden durch das dauernde Umfliegen der Lichtquelle geschwächt und sterben bzw. werden zur leichten Beute für größere Tiere. Entscheidend für die Lockwirkung einer Lampe ist der Spektralbereich des Lichts. Die meisten Insekten nehmen überwiegend Licht im Wellenlängenspektrum zwischen 380nm und 400nm wahr. Liegt die abgestrahlte Wellenlänge einer Lampe über diesem Spektralbereich verliert sie ihre Lockwirkung und wird von Insekten kaum oder gar nicht wahrgenommen. Als besonders geeignet haben sich Natriumdampf-Hochdrucklampen und LEDs erwiesen. Insbesondere der Einsatz von gelben oder warm-weißen LED-Lampen zeigte im Versuchen deutlich geringere Lockwirkungen auf nachtaktive Insekten.

A8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen

Die eingetragenen Flächen für Gehrechte sichern die öffentliche Zugänglichkeit und Durchwegung des Plangebiets und das Erreichen der Bahnsteige. Die Erreichbarkeit der bestehenden überdachten Fahrradstellplätze wird gesichert.

A9 Die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur

Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen

A9.1 Passiver Schallschutz gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1

Auf das Plangebiet wirken Lärmimmissionen durch den umliegenden Straßen- und Schienenverkehr insbesondere der König-Karl-Straße, der Calmbacher Straße / L 351 und der Schienenstrecke Abschnitt Calmbach – Bad Wildbad. Aufgrund der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Schienen- und Straßenverkehrslärm werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. eine Lärmschutzwand kommen aufgrund der Erschließungssituation im Plangebiet nicht in Betracht. Daher ist der erforderliche Schallschutz durch passive Maßnahmen zu erbringen. Unter passivem Schallschutz werden unter anderem bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftschalldämmung der Außenbauteile von Gebäuden verstanden wie z.B. Schallschutzfenster, und deren Zusatzeinrichtungen wie z.B. Lüftungseinrichtungen.

Auf die „Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan ‚1. Änderung Bahnhof Wildbad‘ in Bad Wildbad, Heine + Jud, Ingenieurbüro für Umweltakustik, Büro Stuttgart, Projekt: 2272/3 – 8. Oktober 2018“ und die darin enthaltenen Darstellungen der Beurteilungspegel und der Lärmpegelbereich wird verwiesen.

A9.2 Lüftungseinrichtungen für Schlafräume

Neben der grundsätzlichen Anforderung zur Luftschalldämmung von Außenbauteilen ist die Bedeutung der Frischluftzufuhr in schutzbedürftigen Räumen unter anderem aus Gründen der Hygiene und der Begrenzung der Luftfeuchte hervorzuheben. Im Tagzeitraum wird davon ausgegangen, dass eine Stoßlüftung durch ein kurzzeitiges Öffnen der Fenster (in Abhängigkeit des Außenlärmpegels) zugemutet werden kann. Im Nachtzeitraum sollten dagegen insbesondere Räume, die dem Schlafen dienen, über eine ausreichende, vom Handeln der Bewohner unabhängige Frischluftzufuhr verfügen. Daher sind Lüftungseinrichtungen für Schlafräume vorgesehen.

A10 Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und Bindungen für Bepflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern

A10.1 Pflanzbindung

Pflanzbindung 1 (pb 1) – Einzelbäume

Ein neu gepflanzter Baum benötigt viele Jahre, um eine Krone zu entwickeln, die die angestrebten Funktionen Klimaregulierung, Staubbinding, Verringerung des Wasserabflusses und Lebensraum für Vögel und Insekten erfüllt. Die im zeichneri-

schen Teil gekennzeichneten Einzelbäume sollen zur Erfüllung dieser Aufgabe und aufgrund ihrer ökologischen Wertigkeit geschützt und erhalten werden.

A10.2 Pflanzzwang

Die Pflanzzwänge dienen allgemein der Minimierung der Flächenversiegelung und garantieren somit die Grundwasserneubildung. Gleichzeitig dienen sie dem Klimaschutz und der Gestaltung des Gebietes.

Pflanzzwang 1 (pz 1) – Einzelbäume

Die Pflanzfestsetzungen dienen zum einen dem positiven städtebaulichen Erscheinungsbild des Baugebietes und der Gliederung des Straßenraums. Die bestehende Baumreihe wird vervollständigt.

10 Begründung zu den örtlichen Bauvorschriften

B1 Äußere Gestaltung der baulichen Anlagen

B1.1 Dachgestaltung

Die Festsetzungen zur Dachgestaltung berücksichtigen die bestehende Bebauung und die gewünschte bauliche Erweiterung im Norden des Plangebiets. Im Übergang zu den großflächigen Einzelhandelsflächen ist ein die Aufstellung eines Bahnwagons (Speisewagen) vorgesehen.

B1.2 Fassadengestaltung / Materialien

Die Festsetzung soll zu einer einheitlichen und ansprechenden Gestaltung führen und sich in das städtebauliche Bild einfügen. Die nachbarlichen Belange werden ebenfalls berücksichtigt.

B2 Werbeanlagen

Die innerstädtische Lage und die unmittelbare Lage an der Hauptdurchfahrtsstraße und der Bahn bedingen eine Regelung für Werbeanlagen, da diese sehr stadt- bildprägend sind. Die Festsetzungen treffen Regelungen zur Anzahl, Lage und Größe sowie Gestaltung um sie verträglich ins städtebauliche Erscheinungsbild zu integrieren. Die Belange des Denkmalschutzes wurden ebenfalls in die Regelungen eingestellt.

Werbeanlagen mit bewegtem, wechselndem oder laufendem Licht sind wegen der von ihnen ausgehenden Irritation und Blendwirkung ausgeschlossen. Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnbevölkerung, der Straßenverkehrsteilnehmer und des Bahnbetriebs werden dadurch vermieden.

B3 Anforderungen an die Gestaltung und Nutzung der unbebauten Flächen, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen

B3.1 Grundwasserschutz

Die Festsetzung dient dem Schutz der für Mensch, Tier und Pflanzen lebenswichtigen Ressource Wasser. Mit den geforderten Maßnahmen soll eine negative Beeinflussung des Grundwassers vermieden oder zumindest auf ein unbedenkliches Maß beschränkt werden.

B3.2 Gestaltung der Müllbehälterstandplätze

Diese Festsetzung dient der Gestaltung des Gebietes und der Einhaltung hygienischer Grundvoraussetzungen.

B3.3 Einfriedungen

Die Festsetzung soll zu einem optisch offenen lebendigen Straßenraum beitragen und die Grundstücke nicht abschotten. Die betrieblichen Anforderungen werden ebenfalls berücksichtigt.

11 Flächenbilanz

Die geplanten Flächen innerhalb des 0,82 ha großen Plangebietes verteilen sich folgendermaßen:

Mischgebietsfläche:	ca.	2.790 m ²
<i>davon überbaubare Grundstücksfläche (Baufenster einschl. Vordächer)</i>	ca.	1.380 m ²
Verkehrsflächen:	ca.	1.130 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung:	ca.	2.200 m ²
Grünflächen:	ca.	1.050 m ²
Bahnflächen:	ca.	980 m ²

12 Bodenordnung / Folgeverfahren

Die Grundstücke sind durch die bestehenden Straßen und Ver- und Entsorgungsleitungen bereits voll erschlossen.

Das Bahnhofsgebäude einschließlich des Bahnhofsvorplatzes mit dem Zentralen Omnibus-Haltepunkt ist in Privatbesitz. Der bisher bestehende städtebauliche Vertrag zwischen der Stadt Bad Wildbad und dem Grundstückseigentümer wird an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Da der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung anzupassen ist, ist derzeit auch hier kein weiteres Verfahren anzustreben.

13 Auswirkungen des Bebauungsplans

Durch den Bebauungsplan werden die Umnutzung des Bahnhofsgebäudes ermöglicht. Durch das gemischte Nutzungskonzept aus Gastronomie, Dienstleistung, Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen werden der Standort und die nördliche Innenstadt funktional gestärkt. Der zentrale Umsteigepunkt von Bahn, Bus, Taxi und Pkw wird langfristig gesichert. Zudem erfährt das Areal durch die Sanierung des Gebäudes eine gestalterische und städtebauliche Aufwertung.

Bad Wildbad, den

.....

Klaus Mack,
Bürgermeister