

Gemeinde Pfinztal
Landkreis Karlsruhe

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan „Alter Bahnhof Söllingen“ im Ortsteil Söllingen

Zur Situation

Straßenverkehr

Der Ortsteil Söllingen der Gemeinde Pfinztal ist in den letzten Jahren auf über 5.600 Einwohner angewachsen. Diese wohnen etwa jeweils zur Hälfte rechts und links zu der annähernd von Norden nach Süden verlaufenden und den ganzen Ort durchschneidenden Bahnlinie.

Die östlich dieser Verkehrsader liegenden Siedlungsflächen sind mit dem älteren Ortsteil mit seinem Anschluss an den überregionalen Straßenverkehr (B 10) in voll verkehrstauglicher Art nur über den bestehenden schienengleichen Bahnübergang an der Bahnhofstraße, der durch den Stadtbahn- und DB-Betrieb stark frequentiert ist, verbunden. Dieser Übergang ist mit automatisierten, von den Zügen gesteuerten Halbschranken gesichert. Die hieraus entstehenden verkehrlichen Missstände werden dadurch noch verschärft, dass die einzige Verbindung zwischen den Ortsteilen Söllingen und Wöschbach ebenfalls auf diesen Bahnübergang und die Bahnhofstraße zuläuft. Mittelfristig wird auch noch der Verkehr aus dem zukünftigen Baugebiet „Heilbrunn, Klupperter Bäum“ mit ca. 600 Einwohnern hinzukommen.

Die Situation in der Bahnhofstraße ist auch dadurch geprägt, dass diese neben dem erwähnten Verkehr von und zu den Gebieten östlich der Bahnlinie auch den zum Gewerbegebiet „Hochwiesen“ führenden Verkehr aufnehmen muss, welches sich am nördlichen Ende der Reetzstraße befindet.

Schienenverkehr

Der öffentliche, schienengebundene Personenverkehr auf der Strecke Karlsruhe – Pforzheim wird weitgehend durch Stadtbahnwagen des Karlsruher-Verkehrs-Verbundes abgewickelt. Um diesen Verkehr für die Bevölkerung bedarfsgerecht gestalten zu können, ist zu einem späteren Zeitpunkt östlich – parallel – zu den zwei vorhandenen Bahngleisen der Bau eines dritten Gleises vorgesehen. Dies wird bei der Dimensionierung der PKW- und der Fußgängerunterführung bereits berücksichtigt, wobei mit dem Bebauungsplan die bodenrechtliche Regelung für den Bereich der Verknüpfung des 3. Gleises mit den vorhandenen Gleisen vorgenommen wird. Daneben hat der Träger des ÖPNV alle übrigen rechtlichen Voraussetzungen für den Bau und Betrieb seiner Anlagen zu schaffen.

Die Zugbelastung des Haltepunktes „Bahnhof Söllingen“ liegt nach den bisher vorliegenden Ermittlungen derzeit bei ca. 289 Zügen/24 h. Dadurch entstehen beträchtliche Schließzeiten, auch wenn nur etwas mehr als die Hälfte aller Züge den Bahn-

übergang kreuzt. Einsätze der Feuerwehr und anderer Notfallorganisationen sind dabei deutlich behindert. Zu bedenken ist auch, dass die Schließzeiten eine Verstärkung der Umweltbelastung durch haltende und anfahrende Fahrzeuge bei den Schranken mit sich bringen. Dass damit auch eine Zunahme der Verkehrsbehinderungen auf den Straßen in den angrenzenden Siedlungsbereichen durch Rückstau westlich und östlich des Bahnübergangs einhergeht, führt zu einer weiteren Minderung der Wohnqualität im Ortsetter von Söllingen.

Geplante Verkehrstrassenentwicklung

Bereits Ende der 70er Jahre bekundete die Bundesbahn die Absicht, sämtliche schienengleiche Bahnübergänge entlang von Hauptverkehrsstrecken zu beseitigen. Gründe der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs auf der Straße und auf den Schienen machen die Schließung schienengleicher Bahnübergänge zumindest in Ortslagen grundsätzlich erforderlich. Daneben sprechen auch städtebauliche Gründe für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und der Schaffung eines adäquaten Ersatzes mittels Über-/Unterführungen. Diese allgemein formulierte Absicht und die konkreten innerörtlichen Verkehrsprobleme sind Ausgangspunkt für folgende Planungen:

- ⇒ Bau einer neuen Entlastungsstraße – außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes – am nördlichen Ortsrand von Söllingen mit Überquerung der Pfinz und Unterfahrung der Bahnlinie (Nordumgehung Söllingen)
- ⇒ Bau einer möglichst kurzen Verbindung für den innerörtlichen PKW-Verkehr zwischen den Ost- und Westseiten der Bahnlinie im Bereich des bestehenden Übergangs
- ⇒ Bau einer möglichst direkten fußläufigen Verbindung zwischen den Ortsteilen östlich und westlich der Bahnlinie im Bereich des bestehenden Übergangs
- ⇒ Ausweisung von Verkehrsflächen zugunsten eines 3. Gleises im Bereich des Bahnübergangs einschließlich eines Verknüpfungsgleises zwischen Stadtbahn- und DB-Anlage.

Ziel des Bebauungsplans „Alter Bahnhof Söllingen“ ist es deshalb, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für

1. den Neubau einer Eisenbahnunterführung in Form einer PKW-fähigen Verbindung zwischen Reetzstraße und Hebelstraße/Wesebachstraße,
2. den Neubau einer Geh- und Radwegunterführung im Bereich des bestehenden Übergangs,
3. den Neubau eines Kiosks in der Reetzstraße und eines Wohnhauses mit Carport/Garage in der Königsbacher Straße 4, als teilweiser Ersatz wegfallender Bauwerke,
4. die bodenrechtlichen Voraussetzungen für die neuen Stadtbahnanlagen

zu schaffen.

Die Neustrukturierung des Bahnübergangs führt zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit dort. Die Verkehrsabwicklung sowohl auf der Schiene als auch im übrigen Verkehrsbereich (Straßen/Wege) wird durch die geplante Maßnahme deutlich verbessert. Gerade der Bau von Über-/Unterführungen stellt die häufigste und wirksamste Maßnahme zur Verbesserung niveaugleicher Kreuzungen Schiene/Straße dar. Die Gemeinde bedient sich im Einvernehmen mit Bahn, Albtal-Verkehrs-gesellschaft mbH und dem Land Baden-Württemberg dieses Mittels.

Umweltbericht

Vorliegender Bebauungsplan regelt im Wesentlichen die Umgestaltung bzw. Ergänzung vorhandener Verkehrsflächen. Die Neubaumaßnahmen beschränken sich auf den Bereich öffentlicher Straßen bzw. vorhandener Bahnanlagen. Im östlichen Bereich wird durch die Ausweisung einer Fläche für das 3. Stadtbahngleis in vorhandene Hausgärten eingegriffen. Letztere befinden sich heute schon im Einwirkungsbereich des Bahnbetriebes, sodass von daher, aber auch aufgrund der Nutzung der Gärten, keine merkliche Beeinträchtigung der im § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter zu erwarten ist. – Im Geltungsbereich des BPl. befinden sich keine Flächen mit besonderer Bedeutung für den Arten-/Biotopschutz.

Im Übrigen werden durch die geplanten Maßnahmen die Grundzüge des innerörtlichen Bereiches bzw. die vorhandene Eigenart des sich aus der näheren Umgebung ergebenden Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert.

Nach dem Gesetz zur Anpassung des BauGB an EU-Richtlinien kann somit von einem Umweltbericht in diesem Verfahren abgesehen werden, wovon die Gemeinde Gebrauch macht. Dies deshalb, weil die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren – wie oben dargelegt – nach § 13 BauGB vorliegen.

Aufgestellt:

Pfintzal, 10.05.2005, zuletzt geändert am 30.01.2006.