

Stellungnahme der Gemeinde Pfinztal zur Vorentwurfsplanung für die Ortsumfahrung Berghausen (B293).

- 1. Allgemeine Stellungnahme zur Vorentwurfsplanung**
- 2. Stellungnahme zu den verkehrsplanerischen Aspekten des Vorentwurfs**

Zu 1.

Die sprachliche Abfassung der Resolution des Gemeinderats Pfinztal vom 18.05.2010 wird im Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg als Ablehnung der gesamten Ortsumgehung der B 293 gewertet. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Position der Gemeinde Pfinztal nochmals deutlich zu machen:

Für die Gemeinde Pfinztal besteht eine dringende und uneingeschränkte Notwendigkeit zum Bau einer B 293-Ortsumgehung von Berghausen. Die Gemeinde spricht sich deshalb für Planung und Bau einer Ortsumfahrung Berghausen aus. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg wird um Anmeldung der Ortsumgehung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Projekte des nächsten Bundesverkehrswegeplans gebeten. Damit soll sichergestellt werden, dass die Ortsumfahrung Berghausen der B 293 vom Deutschen Bundestag in den Vordringlichen Bedarf des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrA-bÄndG.) aufgenommen wird.

In der Resolution des Gemeinderats wurden zum Schutz von Anwohnern der Ortsumgehung Verbesserungen gefordert. Die vorliegende Vorentwurfsplanung lässt nicht erkennen, dass die Planung Verbesserungen enthält und die im Workshop am 09.12.2011 besprochenen Zusagen zur Suche nach der bestmöglichen Variante umgesetzt wurde.

Die Gemeinde Pfinztal vom Regierungspräsidium Karlsruhe Aussagen darüber,

- a) welche Gründe gegen die aus Sicht der Gemeinde vorgetragene Verbesserungsvorschläge sprechen. Diese hatten das Abrücken der Straße vom Baugebiet Untere Au gefordert indem die Bahn und die Pfinz unterquert werden und im weiteren Verlauf ein Teil der Strecke im Bereich Weiherstr., und Sonnenbergviertel überdeckelt wird.
- b) wie sich der Kosten-Nutzen-Faktor der derzeitigen Variante im Vergleich zu der Variante mit den gewünschten Verbesserungsvorschlägen darstellt. Wichtig zu wissen wäre grundsätzlich, welcher Kosten-Nutzen-Faktor für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erforderlich ist.

Zu 2.

1. Das RP hält i. w. an dem seitherigen Höhenverlauf der Jöhlinger-Trasse-Planung fest.
2. Die Planung ist eine reine Straßenbauer-Planung. Auf das vorhandene Geh- und Fußwegesystem wird – soweit aus den Plänen herauslesbar - eigentlich kaum Rücksicht genommen bzw. zumindest ist es bei dem Planmaßstab nicht als solches dargestellt. Jedoch müsste die Gemeinde darauf bestehen, dass die bisherigen Beziehungen – gerade im Bereich von der B 10 bis zur Unteren Au – nach wie vor intakt bleiben.
3. Der Verknüpfungsbereich an der B 10 wurde zwischenzeitlich – gegenüber den Unterlagen für die Planfeststellung des Hopfenbergtunnels (2007) – wesentlich verändert. Der jetzt geplante Kreisel mit eigentlich zwei Bypässen ist das Ergebnis einer Anregung der Gemeindeverwaltung.
4. Es ist nach wie vor festzuhalten, ohne dass dies allerdings ein besonderes Malus sein muss, dass die Fahrbeziehung Pforzheim-Karlsruhe via Hopfenbergtunnel eine Zufahrt zur Jöhlinger-Tal-Trasse nicht vorsieht.
5. Die Verwaltung ist sich bewusst, dass (auch) der Bereich von der B 10 bis zur ICT-Zufahrt als **Verknüpfungsbereich** nach dem Bundesfernstraßengesetz zu werten ist. Dies bedeutet, dass mit Straßenanbindungen sparsam umgegangen werden muss. Aber dennoch ist die Anbindung der Unteren Au an das neue überörtliche Straßennetz, als nicht befriedigend anzusehen. Nach derzeitiger Planung müsste ein Autofahrer aus der Unteren Au, welcher Richtung Karlsruhe will, auf einer neu zu bauenden Straße entlang der Bahn bis zum Haltepunkt der Stadtbahn fahren, dort über die Gewerbestraße in Richtung Ortsmitte abbiegen, um danach über die Dieselstraße zur Weiherstraße zu gelangen, sodann links abbiegen, um so zu dem neu zu schaffenden Knoten (Kreisels oder kreuzungsfreie Anbindung) auf die neue Jöhlinger-Tal-Trasse in Richtung Karlsruhe zu kommen. Dies ist ein Umweg von mehr als einem Kilometer, der wohl keine Akzeptanz finden wird. Es sollte versucht werden, die bisherige Zufahrt zur Unteren Au aufrecht zu erhalten (ggf. unter Zuhilfenahme von Abbiegespuren bzw. Ausfahrkeilen), wobei klar ist, dass die Lärmschutzwand an der B 293 neu auch entlang der bisherigen Zufahrtsstraße in die Siedlungsfläche hinein zu führen ist. Genaueres wäre dann über ein schalltechnisches Gutachten nachzuweisen.
6. Die neu geplante Zufahrt zur Unteren Au parallel zur Bahn erscheint ohnehin als ein Fremdkörper. Die Straße könnte jedoch zusätzlich belassen werden, ggf. als reiner Geh- und Radweg. Denkbar wäre aber auch, dass diese neue Straße zur Unteren Au ab der Gewerbestraße direkt über das Betriebsgelände der Firma Tankbau Ludwig an den neuen Kreisels Weiherstraße / B 293 geführt wird, sodass hier, sollte die volle Funktionsfähigkeit der bisherigen Zufahrt zur Unteren Au nicht gewährleistet sein, auf jeden Fall kürzere Fahrwege für die Bewohner der Unteren Au geschaffen sind, als beim Umweg über die Dieselstraße.
7. Die bisherige Zufahrt zum Umspannwerk könnte aus Sicht der Verwaltung durchaus entfallen, dafür wäre dann eine neue Zufahrt über die neu geplante Straße an der Bahn möglich.
8. Nach dem Bau der B 293 neu wird der Spielplatz „Kohlerwiese“ nicht mehr „so ruhig daliegen“ wie bisher – besonders wenn der (eingeschränkte) Anschluss der Gewerbestraße an die B 293 realisiert wird. Konfliktsituationen aus der Nachbarschaft Stra-

ße/Spielplatz werden befürchtet. Es wäre zu überlegen, den Spielplatz zentrumsnah zu verlegen und die so aufgegebene Fläche als Gewerbefläche auszuweisen (?).

9. Eine Planvariante – von 2 übermittelten Lageplänen - sieht das Schließen der Gewerbestraße vor. Danach müsste aller Verkehr in diesem Quartier in Richtung Karlsruhe aus der Ortsmitte über die Dieselstraße zur Weiherstraße und von dort zur neuen B 293 geführt werden. Hiervon wird besonders (nicht nur, aber doch) der Individualverkehr/Pendlerverkehr von und zu Wöchbach betroffen sein. Dieses Zick-Zack-Fahren in der Siedlungsfläche wird als nicht besonders glücklich angesehen.
10. Eine Variante berücksichtigt auch einen Anschluss der Gewerbestraße an die B 293 neu. Dort soll aber nur der Grundsatz „rechts rein, rechts raus“ gelten. Dies bedeutet, dass dieser Anschluss für diejenigen, die aus der unteren Au in Richtung Karlsruhe fahren wollen, nicht sonderlich attraktiv ist, sofern die bisherige (bestehende) Zufahrt zu diesem Wohngebiet nicht vollumfänglich erhalten bleibt.
11. Die Planvariante mit Anschluss der Gewerbestraße an die B 293 neu sieht (daneben) eine Unterführung der Weiherstraße bei der neuen B 293 vor. Die Weiherstraße wird dort dann an die B 293 neu kreuzungsfrei angebunden. Dann auch wieder nach dem System „rechts raus/rechts rein“. Dieser Knoten ergibt zusammen mit dem Knoten neue B 293/Gewerbestraße (auch rechts rein/rechts raus) eine Funktionseinheit. Aber durch das versetzte „rechts raus/rechts rein“ kommt es zu unübersichtlichen Fahrbeziehungen.
12. Der Kreisverkehrsplatz mit Aufnahme der Weiherstraße und der Zufahrt zum Vogelpark/zur Kläranlage verschafft im Hinblick auf seine Verteilerfunktion sicherlich mehr Übersicht, als die vorgenannte Alternative über zwei versetzte Einmündungen mit dem System „rechts raus/rechts rein“.
13. Der Kreis B 293 neu/Weiherstraße berücksichtigt jedoch nicht die Beziehungen der Fußgänger und Radfahrer von diesseits nach jenseits aller hier ausgewiesenen Straßenarme. Nachteilig bei dieser Lösung ist auch, dass hier ein Anschluss (vollverkehrstauglich) der Gewerbestraße an „alter“ Stelle nicht gegeben ist.
Es sollte einmal überprüft werden, ob es nicht sinnvoller wäre, den Kreis zur Aufnahme der Weiherstraße in Richtung Pfinz zu verschieben, sodass dort die Gewerbestraße angebunden werden kann – mit den Vorzügen eines Kreisverkehrsplatzes. Zu- und Abfahrten zum Klärwerk, zur Minigolfanlage und zum Vogelpark und evtl. (über eine weitere Brücke) eine Anbindung an die bisherige Zufahrt zur Unteren Au könnten geschaffen werden. Bei dieser Lösung sollte dann die Weiherstraße lediglich als landwirtschaftlicher Weg in die freie Flur geführt werden. Dies in Form eines Unterführungsbauwerks bei der B 293 neu, so wie es die Planung aus 1993 in etwa auch vorsah.
14. Dort, wo die alte B 293 auf die neue Trasse zugeführt wird (wir sind jetzt am anderen Ende der Baustrecke), sollte eine Fuß- Radweg-Querung mit berücksichtigt werden. – Das Radwegkonzept der Gemeinde Pfinztal sieht schon seit langem vor, die Schülerströme von und nach Walzbachtal in diesem Bereich aus der freien Feldlage in die Siedlungsfläche (zur B 293 alt) zu führen. → Abstimmung mit Gemeinde Walzbachtal.
15. Die Planung der Anbindung der alten B 293 an die neue Trasse berücksichtigt nicht die Möglichkeit einer Zufahrt zu dem Anwesen David (bisherige Anschrift Jöhlinger Straße Nr. 80).