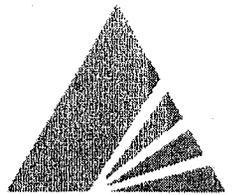


# Bebauungsplan

**Augustenburgstraße (Tunnel B10)/  
Stadtbahn Berghausen, Wiesen-  
ackerweg, Karlsruhe-Grötzingen  
Satzungsänderung „Bereich Bahn-  
übergang Kampmannstraße“**



Begründung,  
Textfestsetzungen  
31. Juli 2002



Der vom Gemeinderat am 18.03.2003 als  
Satzung beschlossene Änderungsbebau-  
ungsplan ist nach § 10 BauGB mit der Be-  
kanntmachung am 17.04.2003 in Kraft ge-  
treten.

Karlsruhe, den 22.04.2003

Stadt Karlsruhe

  
Merx  
Stadtsyndikus



## Verfahrensvermerke/Ausfertigung

Auslegungsbeschluss gemäß  
§ 3 Abs. 2 BauGB, § 74 Abs. 7 LBO

am 24.09.2002

Öffentliche Auslegung gemäß  
§ 3 Abs. 2 BauGB, § 74 Abs. 7 LBO

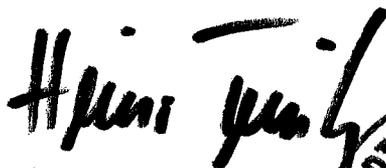
vom 28.10.2002 bis 28.11.2002

Satzungsbeschluss gemäß  
§ 10 Abs. 1 BauGB

am 18.03.2003

Der Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften sind unter Beachtung des vorstehenden Verfahrens als Satzung beschlossen worden. Sie werden hiermit ausgefertigt.

Karlsruhe, 28.03.2003



Heinz Fenrich  
Oberbürgermeister



In Kraft getreten (§ 10 Abs. 3 Satz 4  
BauGB, § 74 Abs. 7 LBO) mit der  
Bekanntmachung

am 17.04.2003

Beim Stadtplanungsamt zu jeder-  
manns Einsicht bereitgehalten  
(§ 10 Abs. 3 Satz 2 BauGB)

ab 17.04.2003

## **A. Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)**

### **1. Aufgabe und Notwendigkeit**

Der seit 17.11.1995 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 694 „Augustenburgstraße (Tunnel B 10)/Stadtbahn Berghausen, Wiesenäckerweg“ sieht als Ersatz für den Bahnübergang Kampmannstraße eine Fußgängerunterführung an gleicher Stelle vor.

Durch den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vom 28.10.1999 wurde hierzu eine Lösung mit der Deutschen Bahn AG gefunden, wonach eine von der Kampmannstraße abgeknickte und rechtwinklig zu den Bahngleisen verlaufende Unterführung realisiert werden sollte.

Diese Lösung überschreitet den ursprünglichen in der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung von 1993 zwischen der DB AG, dem Bund und der Stadt Karlsruhe festgeschriebenen Kostenrahmen. Die Mehrkosten wären in einer Ergänzungsvereinbarung zwischen den Beteiligten festzulegen.

Um die damit verbundenen weiteren erheblichen Zeitverzögerungen bei der Ausführung dieser Maßnahme zu vermeiden und den ursprünglichen Kostenrahmen einzuhalten, soll anstelle der Fußgängerunterführung eine kostengünstigere Fußgängerbrücke hergestellt werden. Unter allen Beteiligten (DB AG, Tiefbauamt, Ortsverwaltung und Ortschaftsrat Grötzingen) besteht außerdem die einhellige Meinung, dass eine Brücke aus Akzeptanzgründen ohnedies die bessere Alternative sei.

Um die für eine baldige Verwirklichung dieser Überquerungsmöglichkeit erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist es notwendig, den Bebauungsplan Nr. 694 im Bereich Bahnübergang Kampmannstraße zu ändern.

### **2. Planungskonzept**

Das Brückenbauwerk soll in Verlängerung der Kampmannstraße im Grundriss schräg verlaufend die Bahn- bzw. Stadtbahngleise überqueren. Die Spannweite beträgt ca. 32,00 m, die lichte Breite des Überbaus zwischen den seitlichen Geländern bzw. Brüstungen 3,00 m.

Zur Überwindung der Bahnanlagen wird von der DB eine einzuhaltende lichte Höhe von 6,00 m gefordert. Unter dieser Randbedingung ergeben sich beidseits der Brücke ca. 7,50 m Höhenunterschiede, die jeweils durch eine Treppenanlage mit ca. 48 Stufen überwunden werden müssen.

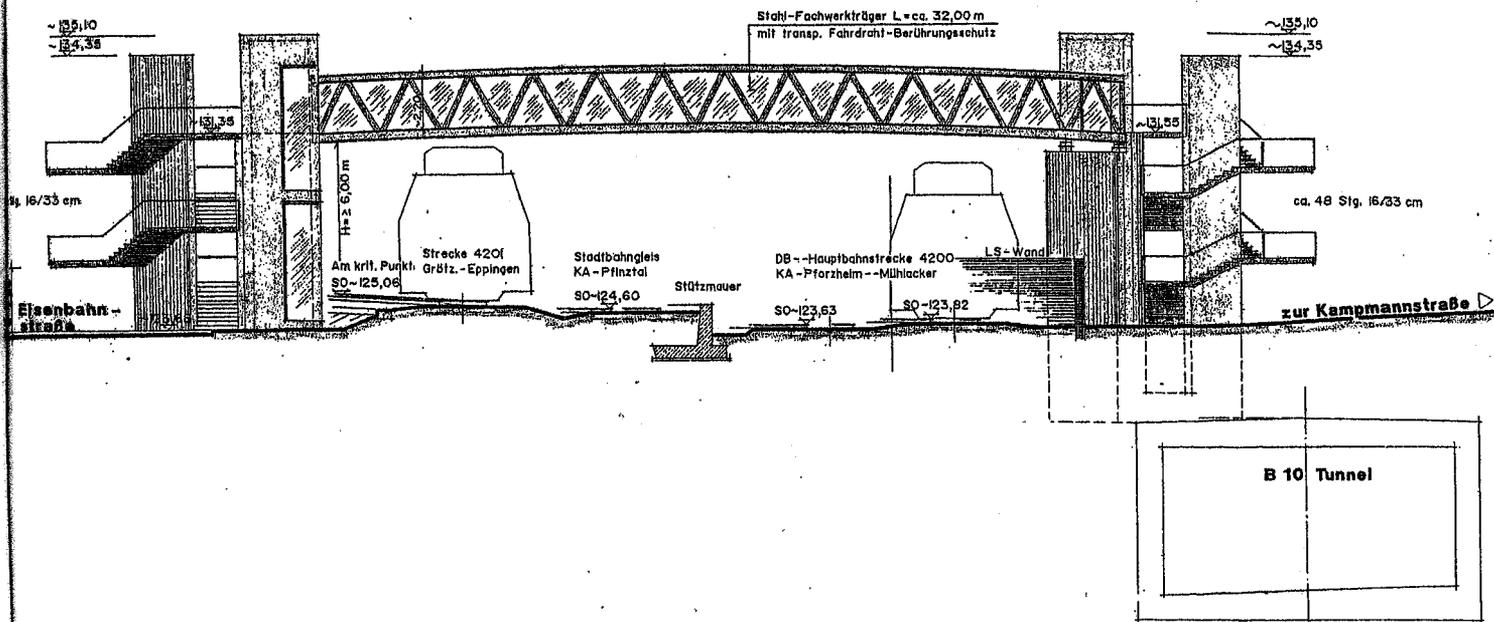
Da an den beiden Widerlagern der Brücke nicht genügend Platz vorhanden ist, um eine Rampe mit 6 % Neigung für Behinderte vorzusehen, sollen statt dessen gläserne Aufzüge für Behinderte und Radfahrer hergestellt werden.

Der Überbau wurde im Stadium eines Vorentwurfs vom Tiefbauamt als Trogbrücke mit Stahlfachwerk konzipiert. Es ist vorgesehen, diesen Vorentwurf gestalterisch zu überarbeiten. Denkbar wäre z.B. im Sinne einer „Brückenfamilie“ eine gleichartige Überbauausbildung mit seitlichen Glasbrüstungen wie bei der demnächst auszuführenden Rodbergwegbrücke.

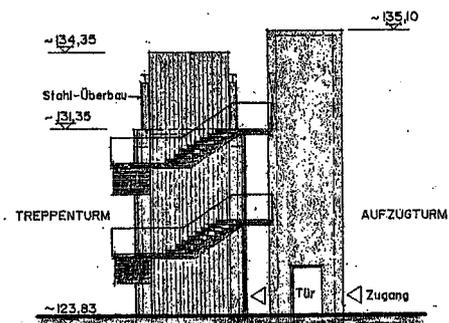
(Schematische Darstellung der Brücke siehe Seite 4).

# Schematische Darstellung der Brücke

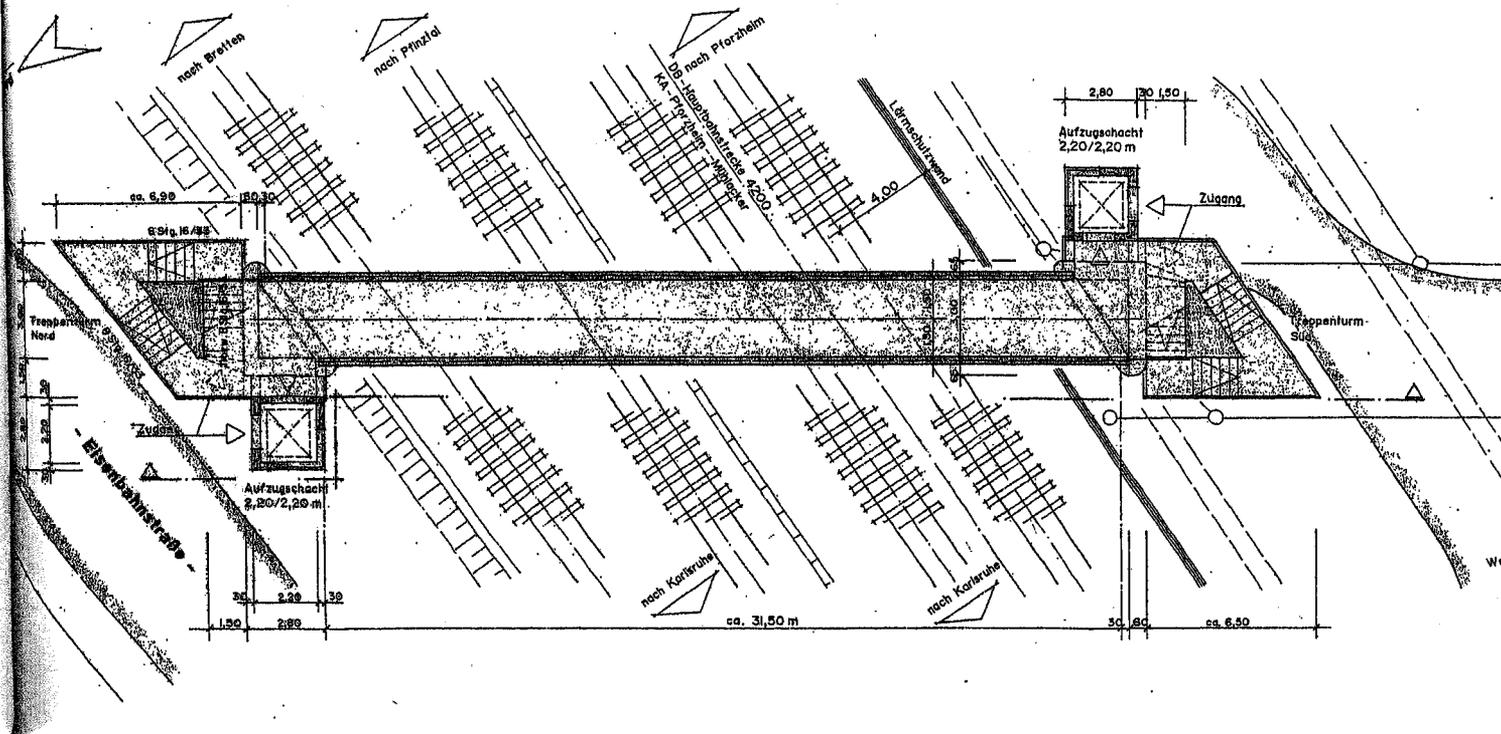
## Brückenansicht von Nordwesten



## Turm - Ansicht von Südwesten



## Grundriß / Brückendraufsicht



**3. Kosten**

Die vorgesehene Fußgängerbrücke ist Bestandteil der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zur „Beseitigung der Bahnübergänge in Karlsruhe-Grötzingen“. Über die in diesem Rahmen zu beseitigenden Bahnübergänge Kirch-, Kampmann-, Oberausstraße und Krappmühlenweg ist 1993 eine entsprechende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung abgeschlossen worden. Für die hier geplante Fußgängerbrücke im Zuge der Kampmannstraße ist ein Kostenrahmen von ca. 2.400.000 € veranschlagt. Diese Kosten werden zwischen Bund, der DB und der Stadt gedrittelt. Die Stadt erhält für ihren Anteil einen Zuschuss nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von 80 %

**4. Finanzierung**

Die Kosten sind in den Haushaltsplanungen der kommenden Jahre zu berücksichtigen.

**B. Verbindliche Festsetzungen des Bebauungsplanes, bestehend aus Planzeichnung und Textfestsetzungen**

- Örtliche Bauvorschriften gemäß § 74 Landesbauordnung (LBO) in der Fassung vom 08.08.1995 (GBl. S. 617), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.12.2000 (GBl. S. 760).

**Zeichnerische Festsetzungen**

Die Planzeichnung ersetzt den bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 694 vom 17.11.1995 im Abgrenzungsbereich.

**Textfestsetzungen**

Die textlichen Festsetzungen des seit 17.11.1995 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 694 gelten unverändert weiter.

Karlsruhe, 31.07.2002  
Stadtplanungsamt

i.V.



Dr. Harald Ringler

