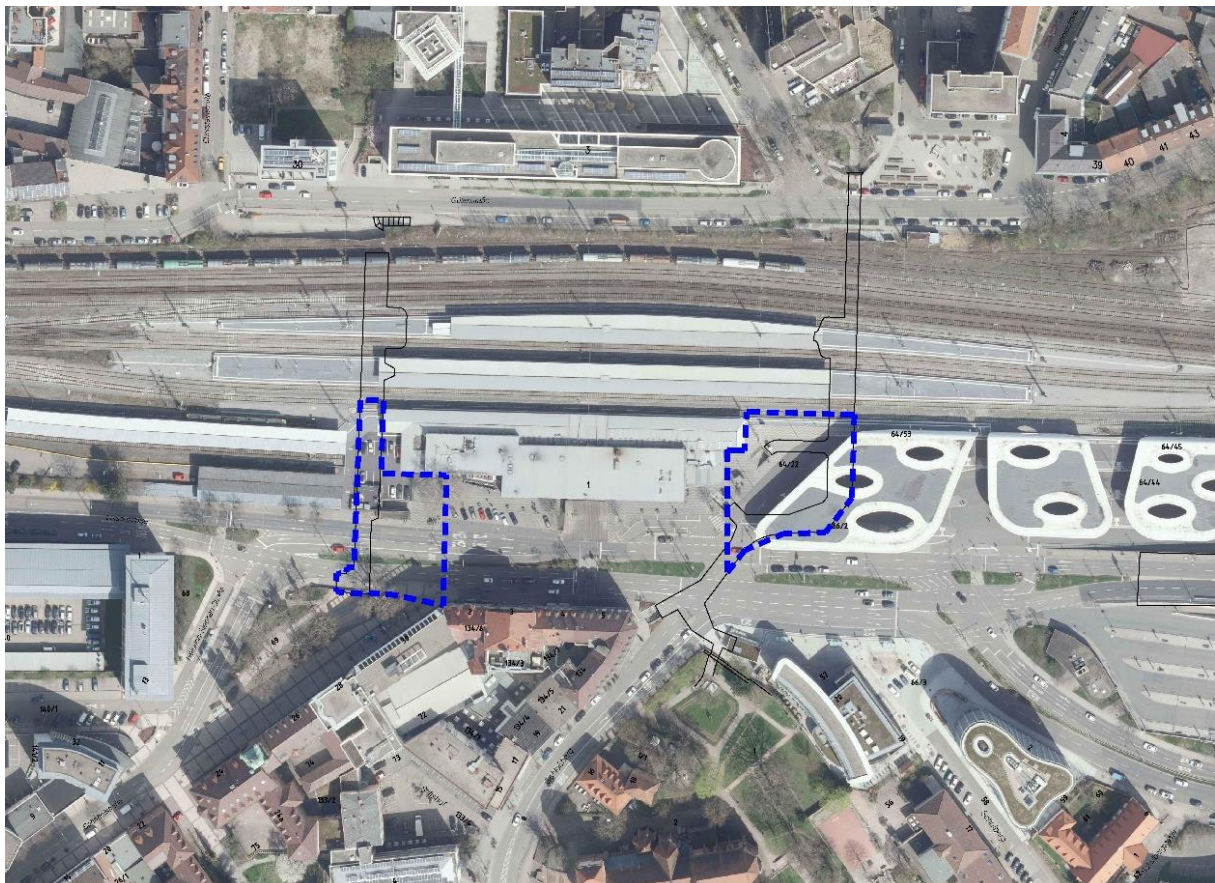


Sanierungsgebiet Nordstadt II Vorbereitende Untersuchungen

Bereiche „Bahnhofsunterführung West“
und „Bahnhofsunterführung Ost“

Abschlussbericht



Der Gemeinderat der Stadt Pforzheim hat in seiner Sitzung am 23.03.2021 beschlossen, für die geplante Erweiterung des Sanierungsgebietes „Nordstadt II“, Bereiche „Bahnhofsunterführung West“ und „Bahnhofsunterführung Ost“ vorbereitende Untersuchungen zur Untersuchung der Sanierungsbedürftigkeit gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen. In den Bereichen der geplanten Erweiterung des Sanierungsgebietes „Nordstadt II“ wurden städtebauliche Missstände gemäß § 136 (2) BauGB vermutet.

Ziel der Vorbereitenden Untersuchungen ist die Gewinnung von Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen. Integration der gesamten Unterführungen in die Förderkulisse des Sanierungsgebietes „SSP Nordstadt II“.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Grundstücke Flst.-Nr. 64, 64/22, 64/53, 66, 66/2 und 138/1 (jeweils anteilig).

Vorbereitende Untersuchungen

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen in Kommunen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet werden sollen (vgl. § 136 (2) BauGB). Voraussetzung für die Durchführung ist das Vorliegen städtebaulicher und sozialer Missstände in dem betreffenden Gebiet. Diese werden im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen ermittelt, um Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung (§ 141 (1) BauGB). Die vorbereitenden Untersuchungen sollen sich auch auf nachteilige Auswirkungen erstrecken, die sich für die von der Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden.

Sanierungsgebiet „Nordstadt II“

Der Gemeinderat beschloss am 20.02.2018 gemäß § 141 BauGB die vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „SSP Nordstadt II“ (vgl. Beschlussvorlage Q 1287). Diese haben unter Einbeziehung der in § 136 (3) BauGB genannten Aspekte erhebliche städtebauliche Missstände nach § 136 (2) BauGB ergeben. Dabei handelt es sich um sogenannte Funktions- und Substanzmängel. Mit Bescheid des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.03.2019 wurde die städtebauliche Erneuerungsmaßnahme „Nordstadt II“ in das Bund-Länder-Programm „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“ (heute Programm „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“) aufgenommen. Der Bewilligungszeitraum wurde vom 01.01.2019 bis zum 30.04.2028 festgesetzt. Der Beschluss der entsprechenden Sanierungssatzung durch den Gemeinderat erfolgte am 08.10.2019, die Rechtskraft der Satzung wurde mit der öffentlichen Bekanntmachung am 31.10.2019 erwirkt.

Zwischenzeitlich befindet sich die städtebauliche und soziale Sanierungsmaßnahme in der Umsetzung auf Basis eines integrierten Entwicklungskonzeptes nach § 171e (4) BauGB. Im Laufe der Projektarbeit im Jahr 2020 stellte sich heraus, dass es sich lohnt, die Bahnhofsunterführungen in Gänze einem Neuordnungskonzept zu unterstellen. Erste Sofortmaßnahmen wur-

den bereits umgesetzt, weitere Ideen bestehen. Insofern macht es Sinn, im Rahmen des Sanierungsgebiets „SSP Nordstadt II“ die gesamten Flächen der Unterführungen mit zu bearbeiten und in die Förderkulisse des Sanierungsförderprogramms zu integrieren.

Die Unterführungen stellen wichtige fußläufige Zugänge zur Nordstadt bzw. zur Innenstadt, dem Bahnhof sowie dem Busbahnhof (ZOB) dar. Die derzeitige Gestaltung ist von erheblichen funktionalen und gestalterischen Mängeln geprägt. Beide Durchgangsbereiche werden von der Bevölkerung meist als Angstraum empfunden und bei mehreren Ortsterminen als dringend verbesserungswürdig dargestellt.

Der Hauptbahnhof mit dem Vorplatz und den Unterführungen stellt auch eine wichtige Visitenkarte für den Besucher Pforzheims dar. In den letzten Jahren wurden durch die DB AG die Bahnsteige, die Treppenanlagen und zum Teil auch Gleisanlagen erneuert. Auch sind Aufzugsanlagen eingebaut, die den behindertengerechten Zugang zu den Gleisen ermöglichen. Es ist daher nur folgerichtig, dass nunmehr der Fokus auf die Aufwertung der Unterführungen gelegt wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Beschlusses nach § 141 (3) 2 BauGB über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen fanden die §§ 137, 138 und 139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger Anwendung.

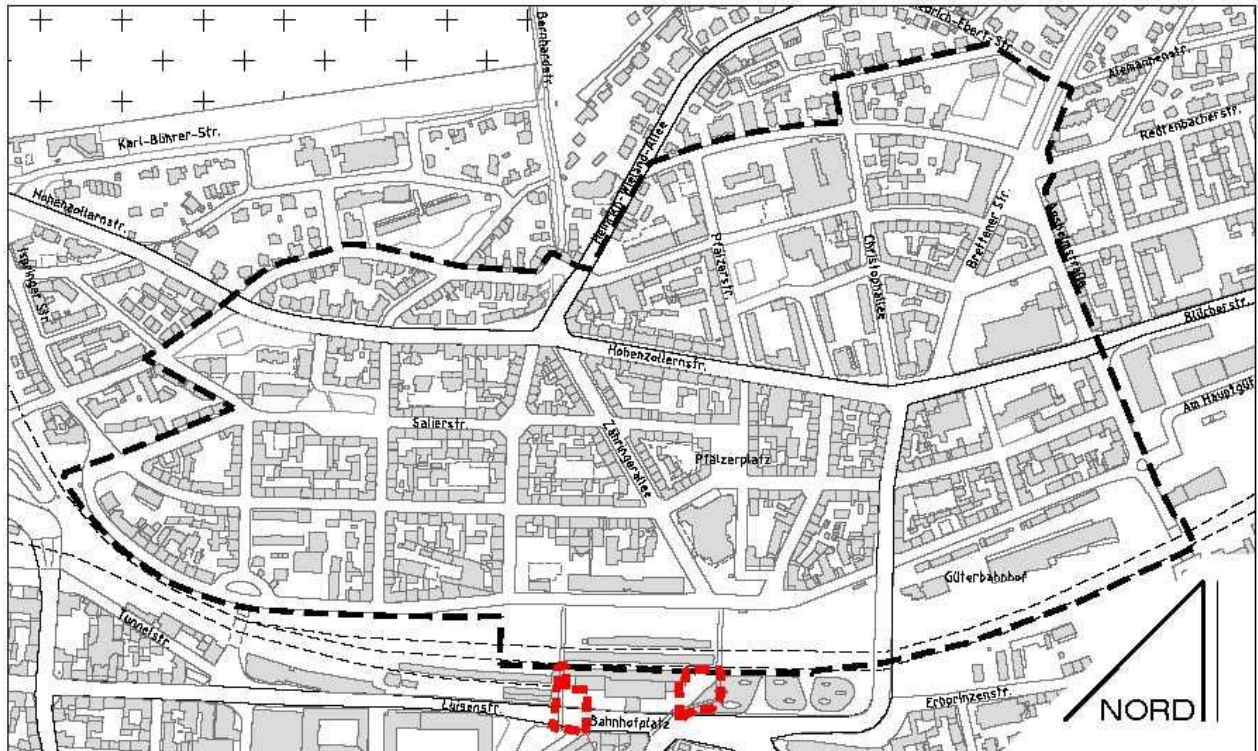
Die Behördenbeteiligung zu den vorbereitenden Untersuchungen für die geplante Erweiterung des Sanierungsgebietes „Nordstadt II“, Bereiche „Bahnhofsunterführung West“ und „Bahnhofsunterführung Ost“ fand vom 30.06.2021 – 06.08.2021, die Betroffenenbeteiligung vom 28.06.2021 – 06.08.2021 und die öffentliche Auslegung vom 21.05.2021 bis 02.07.2021 statt.

Es gingen insgesamt 13 Stellungnahmen von Behörden ein: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr; Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 und Abteilung 4, Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB); Polizeipräsidium Karlsruhe, Referat Prävention; Regionalverband Nordschwarzwald; Handwerkskammer Karlsruhe; Deutsche Bahn AG; Telekom Deutschland GmbH; Stadtwerke Pforzheim; Netze BW GmbH; TransnetBW; Jugend- und Sozialamt. Sie beinhalten Hinweise und Anregungen zu den Themen, welche diese Institutionen vertreten.

Allen Hinweisen und Anregungen wird im weiteren Fortgang des Projekts Rechnung getragen. Bürger haben sich im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nicht zu Wort gemeldet.

Abgrenzung

Die Abgrenzung des vorliegenden Geltungsbereiches erfolgte auf Grundlage von Ortsbegehungen. Neben den Unterföhrungsbereichen, die noch nicht im Geltungsbereich eines Sanierungsgebiets liegen, wurden auch angrenzende öffentliche Bereiche mit aufgenommen, die damit in funktionaler Verbindung, z. B. durch Treppenaufgänge, stehen.



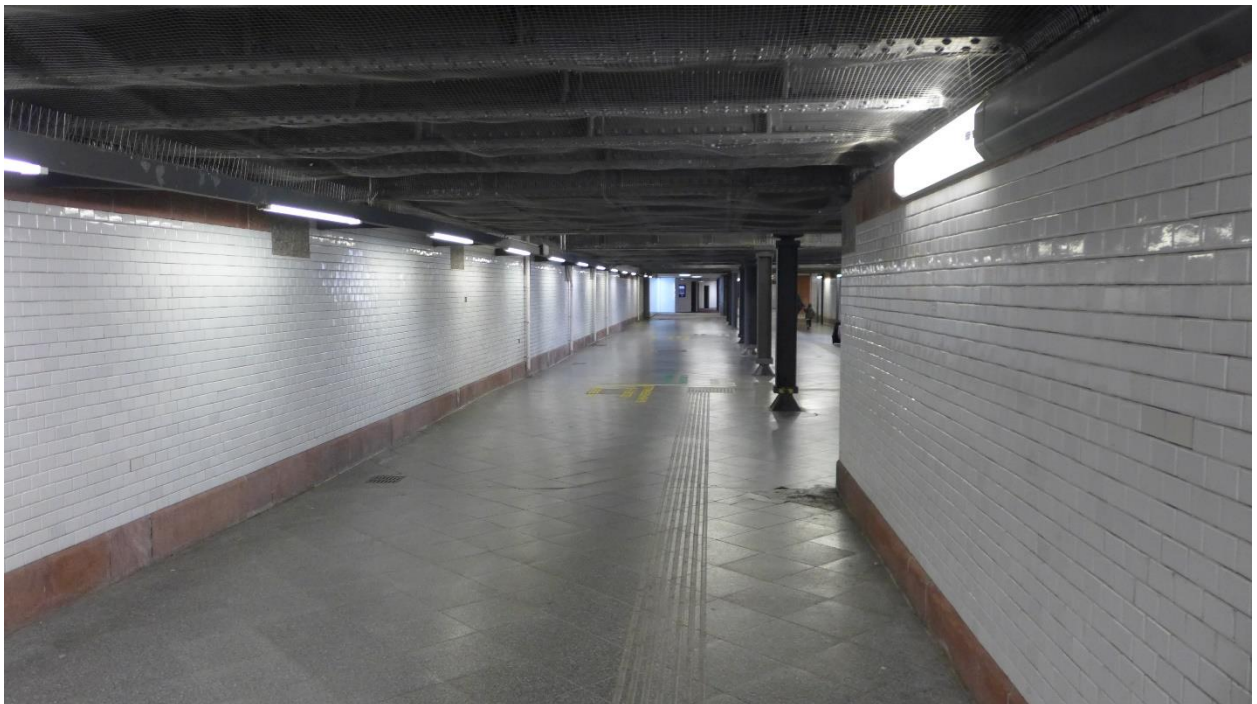
Geltungsbereich des bestehenden Sanierungsgebiets, in Rot die Erweiterungsflächen



Unterföhrung West, von der Nordstadt kommend



Unterführung West, von der Nordstadt kommend



Unterführung Ost, von der Nordstadt kommend

Bestandsaufnahme

Die untersuchten Bereiche beinhalten öffentliche Straßenräume, die sich in städtischem Eigentum befinden. Sie sind Teil der Unterführungen (Ebene 0) sowie von Verkehrsflächen (Ebene 1).

Erweiterungsfläche West:

Die westliche Unterführung verbindet die Bahnhofstraße mit der Güterstraße in der Nordstadt. Es handelt sich um eine fast geradlinige Unterquerung der Bahnanlagen mit einer Länge von 136 Metern und einer Breite von 6 – 8 Metern. Am südlichen Eingang befinden sich ein Kiosk und eine Stadtinformationsanlage. Darüber hinaus bestehen noch einige Werbevitruinen und großformatige Werbeanlagen, die von der Firma DSM/Ströer bewirtschaftet werden. Im weiteren Bereich wurden eine Radabstellanlage (Käfig) eingerichtet sowie moderne Fahrradabstellboxen montiert. Im südlichen Bereich wurde vor ca. 15 Jahren der Belag erneuert.



Radabstellanlage während der Bauzeit

Eine Rolltreppe verbindet die Unterführung mit dem Bahnhofsvorplatz, dieser Auf- bzw. Abgangsbereich ist sehr sanierungsbedürftig. Auf Ebene 1 befinden sich die Verkehrsflächen der Luisenstraße und des Bahnhofsvorplatzes inklusive einiger begrünter Bereiche.

Die westliche Unterführung stellt die kürzeste Verbindung der Innenstadt mit der Nordstadt dar. Sie ist auch eine wichtige Radwegeverbindung, weshalb an dieser Stelle verschiedene Radabstellanlagen installiert wurden. Direkte Verbindung zu den Bahngleisen ist von Vorteil. Im Vergleich zu der östlichen Unterführung ist sie durch ihre Breite, Geradlinigkeit und lichten Raumhöhe am attraktivsten, wenn gleich auch hier Handlungsbedarf besteht.

Erweiterungsfläche Ost:

Die östliche Unterführung verbindet die Straße Am Schloßberg mit der Güterstraße in der Nordstadt. Es handelt sich um eine verwinkelte Bahnunterführung von über 150 Metern mit punktuellen Aufweitungen, jedoch auch mit vielen schwer einsehbaren Ecken. Die Decke der Unterführung ist mit weniger als 2,50 m relativ niedrig, sodass sich ein sehr beengter Eindruck

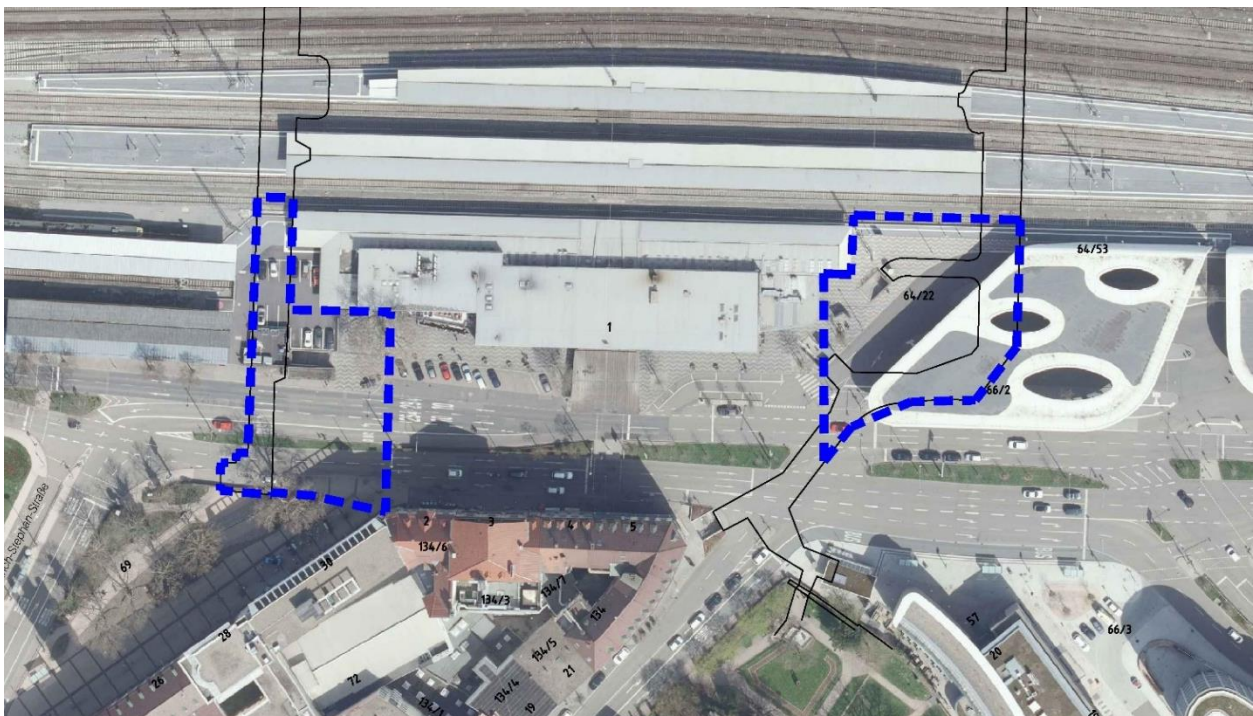
ergibt. Die Erweiterungsflächen führen mittels Treppenaufgängen und Rolltreppen zum Bahnhofsvorplatz bzw. zum ZOB sowie über eine Treppenanlage zur Straße Am Schloßberg und ebenerdig zum Schloßpark. Die Wandbekleidung besteht aus Klinkerriemen und wurde vor einigen Jahren mit großformatigen Fotomotiven bestückt. Beim Bodenbelag handelt es sich überwiegend um befestigte Flächen mit Asphalt und Betonpflaster.

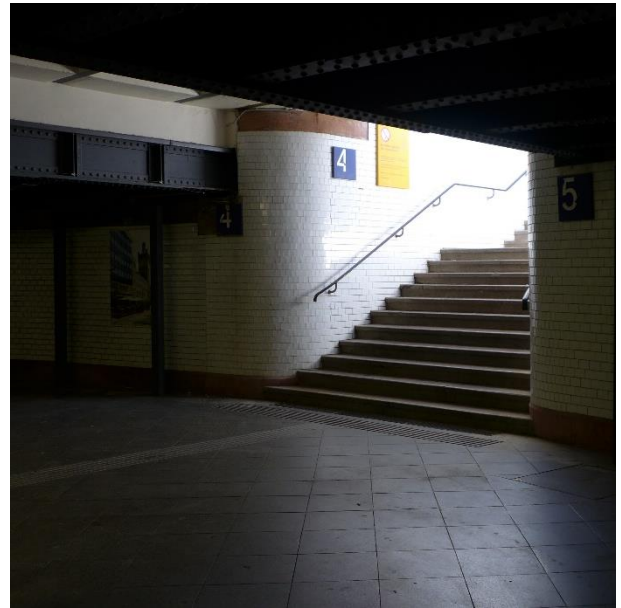
Aufgrund der geringen lichten Raumhöhe spielt die Unterführung Ost für den Radverkehr eine eher untergeordnete Rolle.



Unterführung Ost, vom Schloßberg kommend

Es sei angemerkt, dass der Bahnhofsvorplatz sich innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets „Innenstadt-Ost“ befindet. Die blau gekennzeichneten Erweiterungsflächen grenzen somit unmittelbar an das andere Fördergebiet an, es gibt jedoch keine Überschneidungen.





Bahnhofsunterführung Ost, Aufgänge zum Bahnhofsvorplatz und zu dem Gleis 4



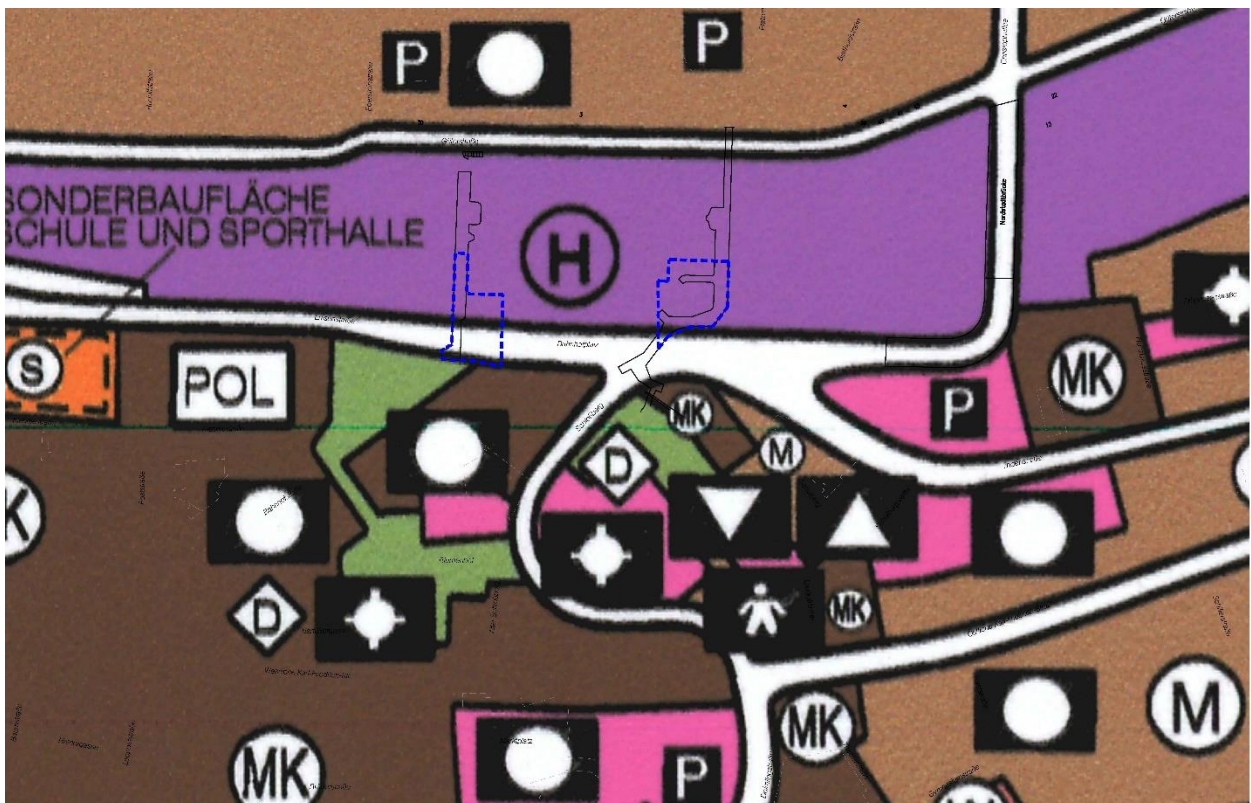
Bahnhofsunterführung West, Aufgänge zum Bahnhofsvorplatz

Ver- und Entsorgung

Alle Leitungen und Kanäle der Ver- und Entsorgung sind im öffentlichen Straßenraum vorhanden.

Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung, Satzungen

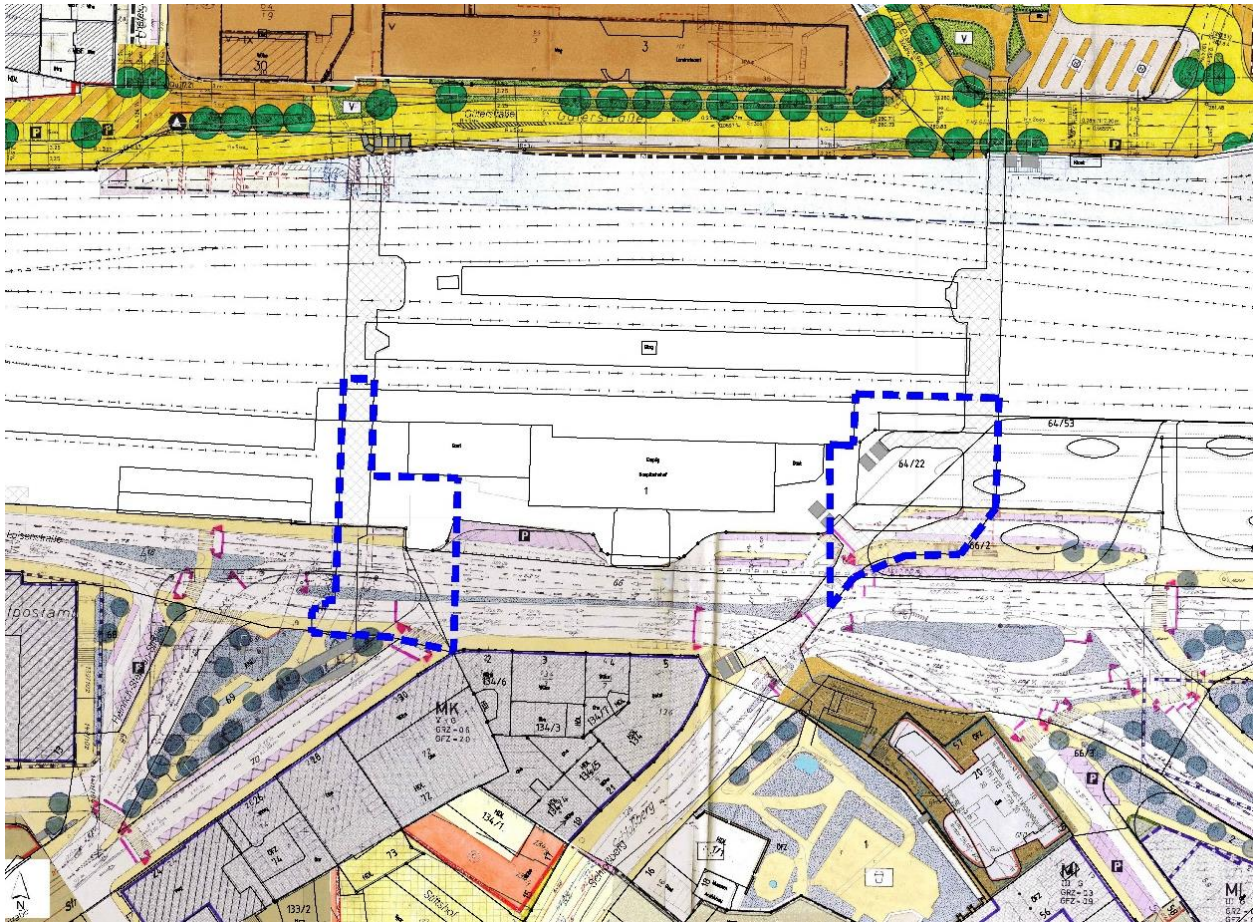
Im Flächennutzungsplan liegt das Erweiterungsgebiet (blau gestrichelte Flächen) innerhalb der Bahnanlagen (violette Farbe) bzw. der Verkehrsflächen der Luisenstraße.



Flächennutzungsplanausschnitt

Für den Bereich gilt der Bebauungsplan Teilgebiet „Innenstadt“, Ausschnitt „Bahnhofsbplatz und Umgebung“, dieser wurde am 08.01.1968 rechtskräftig.

Weite Teile der Bahnhoftsunterführungen befinden sich im unbeplanten Bereich des Hauptbahnhofes, der Rest ist als Verkehrsfläche dargestellt.



Lageplan mit rechtskräftigen Satzungen

Für den Bereich bestehen weitere städtische Satzungen:

- Stellplatzsatzung der Stadt Pforzheim vom 03.06.2011
- Gestaltungs- und Werbeanlagensatzung Pforzheim Innenstadt vom 22.12.2015, geändert am 06.12.2019
- Vergnügungstättensatzung „Südlich der Innenstadt“ vom 10.07.2020

Gestattungsvertrag

In einem Gestattungsvertrag von 1971 wurden zwischen der (damaligen) Deutschen Bundesbahn und der Stadt Pforzheim die Zuständigkeiten bzgl. der Unterhaltung, Reinigung und Beleuchtung der Unterführungen geregelt.

Der Bundesbahn obliegt die Unterhaltung und Verkehrssicherung folgender Bauteile (Auszug):

Unterführung West: Fundamente, Wände, Widerlager und Deckenkonstruktionen und Stützen von der südlichen Eigentumsgrenze bis zur nördlichen Wegerampe.

Unterführung Ost: Fundamente, Wände, Widerlager und Deckenkonstruktionen und Stützen von der nördlichen Eigentumsgrenze bis zur Abzweigung des nach Westen verlaufenden Aufgangs zum Bahnhofsvorplatz.

Die Gehbahn, Beleuchtung und Wandverkleidung und die Reinigung der Unterführungen obliegt der Stadt Pforzheim.

Änderungen an der Beleuchtungsanlage und den Wandbekleidungen usw. in den auf Bahngelände stehenden Teilen wird die Stadt nur mit Zustimmung der Bahn ausführen. Das gleiche gilt für die Verlegung von Kabeln, Leitungen usw.

Im Anhang sind die Zuständigkeiten in Übersichtsplänen dargestellt.

Geologie

Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) vorhandenen Geodaten im Verbreitungsbereich von großflächigen anthropogenen Ablagerungen und Lösslehm. Im tieferen Untergrund stehen vermutlich die Gesteine des Unteren und Mittleren Muschelkalk an.

Die lokalen Aufführungen vorangegangener Nutzungen sind gegebenenfalls nicht zur Lastabtragung geeignet.

Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonigen-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen.

Verkarstungserscheinungen (offene oder lehrerfüllte Spalten, Hohlräume, Turbinen) sind nicht auszuschließen. Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächengewässer geplant bzw. Wasser wirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA- A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr der Ausspielung lehrerfüllter Spalten ist bei Anlage von Versickerungseinrichtungen auf ausreichenden Abstand zu Fundamenten zu achten.

Weitere Hinweise des LGRB sind der Anlage (Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit) zu entnehmen.

Städtebauliche Kriminalprävention

Eine der wichtigsten Anlässe für eine Neugestaltung der Bahnhofo unterführungen stellt die Sicherheit und Ordnung dar. Damit wird auch das Themenfeld der städtebaulichen Kriminalprävention berührt, welches im folgenden genauer dargelegt wird. Das Polizeipräsidium Pforzheim, Referat Prävention, hat hierzu eine ausführlichen Stellungnahme gefertigt, die im folgenden zitiert wird:

Wenn möglich, sollte auf Unterführungen und Tunnel für den Fußgänger und Radverkehr verzichtet werden. Sollten sie dennoch nötig sein, ist auf Überschaubarkeit durch möglichst kurze, geradlinige Wegführung, Vermeidung von Nischen, helle Farbgebung und angemessene Beleuchtung zu achten. Auch durch den Einsatz von Spiegeln kann mehr Übersichtlichkeit erreicht werden. Wichtig ist eine übersichtliche und gut ausgeleuchtete Beschilderung.

Die Installation und Ausweisung von Notruf und Video-Überwachungsanlagen kann je nach Gefährdung als unterstützende Maßnahme sinnvoll sein. Auf eine behinderten- und kindgerechte Gestaltung von Ein- und Ausgängen, wie zum Beispiel Rampen für Rollstühle und Kinderwagen, ist zu achten. Um Beschädigungen, insbesondere durch Graffiti, vorzubeugen, sollten Wände mit vandalismusresistenten Materialien versehen oder gezielt künstlerisch gestaltet werden.

Überschaubarkeit und Transparenz

Die Unterführung Ost verläuft nicht gerade, es gibt immer wieder Nischen sowie Kurven und an einigen Stellen teilen sehr breite Stützen den Verkehrsweg. Der öffentliche Raum ist daher nicht überschaubar. Eine freie Sicht erhöht jedoch das Entdeckungsrisiko für Täter und beeinflusst das Sicherheitsgefühl erheblich.

Hier wären an den Biegungen der Einsatz von Spiegelfolien oder ähnlichen Werkstoffen, wie poliertem Edelstahl (zum Schutz gegen mutwillige Zerstörung) zu empfehlen, um eine bessere Überschaubarkeit zu erreichen.

Beleuchtung

In beiden Bahnunterführungen ist die Beleuchtung im Bereich unter den Gleisen und an den Ausgängen zu selbigen nicht ausreichend. Es entstehen dort unter anderem dunkle Nischen und die Gesichter der Passanten können nicht ausreichend erkannt werden. Ebenso, vor allem an der Unterführung Ost, geht man an allen Eingängen in ein „dunkles Loch“. Auch hier sollte die Beleuchtung wesentlich heller sein.

Der nördliche Eingang zur Bahn Unterführung Ost ist relativ stark bewachsen und bietet so einige uneinsehbare Versteckmöglichkeiten. Hier sollte durch entsprechenden Rückschnitt oder anderer Gestaltung eine bessere Übersichtlichkeit geschaffen werden.

Anthropologische Gutachten belegen, dass die Beleuchtung so ausgerichtet sein sollte, dass der Gesichtsausdruck und das Verhalten eines Passanten in einer Entfernung von 4 m erkennbar sind, um eine mögliche Bedrohung zu erkennen und entsprechend darauf reagieren zu können. Daher wird ein entsprechendes Beleuchtungskonzept empfohlen.

Räumliche Orientierung

Eine eindeutige und übersichtliche Beschilderung sowie ein konsequentes und strukturiertes Wegesystem zur Orientierung im öffentlichen Raum bewirken Handlungssicherheit und sind wichtig für das subjektive Sicherheitsgefühl. Des weiteren vermeidet es unnötige Wege und mindert somit auch Tatgelegenheiten.

Die Beschilderung in den Unterführungen ist teilweise unzureichend und wenn vorhanden, dann ist dieser häufig beschädigt und/oder unvollständig. Weiterhin ist die Gestaltung der Beschilderung (zum Beispiel Schriftbild und Schriftgröße) sowie deren Informationsgehalt nicht ausreichend. Hier sollte ein zeitgemäßes Wegeleitsystem entwickelt und angewandt werden.

Sauberkeit und Vandalismus

Die Sauberkeit und ein intaktes Erscheinungsbild sind wichtig für das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger. Dazu gehört auch, die Spuren von Vandalismus und Graffiti konsequent und vor allem schnell zu beseitigen. Hier spielt die Auswahl der Oberflächenmaterialien eine große Rolle (vandalismusresistent, gut zu reinigen, etc.).

Der Bereich unter den Gleisen wirkt durch das Eintreten von Wasser sehr schmutzdelig. Das Wasser hinterlässt auch bei trockenem Wetter dauerhaft an den Oberflächen seine Spuren, was ebenso dreckig wirkt. Des weiteren sind unzählige Beschädigungen von Vandalismus dauerhaft vorhanden und werden nicht konsequent beseitigt. Einige Stellen werden als Urinal benutzt, was optisch und auch am Geruch deutlich zu erkennen ist. Hier sollte dringend Wert auf eine bessere Erhaltung der Substanz und Sauberkeit gelegt werden. (siehe hierzu auch Pforzheimer Sicherheit Audit 2020, Tab. 7: die Einwohnerinnen und Einwohner benennen als größtes Problem mit jeweils über 80 % „Gruppen Betrunkener am Bahnhofsvorplatz inklusive Unterführungen“.)

Ergänzend sind die ungenutzten Schautafeln und das ehemalige Kiosk ein starker Hinweis auf Zerfall, was ebenfalls ein ungutes Gefühl hinterlässt. Generell laden verschmutzte und ungepflegte Areale zu noch mehr Verschmutzung ein (sogenannte „Broken-Windows-Theorie“).

Die Bahn-Unterführungen sollten belebter und attraktiver werden. So macht die Unterführung West durch den Kiosk und die hellere Gestaltung einen wesentlich

angenehmeren Eindruck als die niedere, viel zu dunkle und kurvige Bahnunterführung-Ost. Hier stellt sich generell die Frage, ob zwei in unmittelbarer Nähe liegende Unterführungen überhaupt infrastrukturell notwendig sind.

Videoüberwachung

Die Videoüberwachung sollte alle Bereiche erfassen und sehr gut ersichtlich sein. Ebenso die dazugehörigen Hinweisschilder. Eine gut sichtbare Überwachung reduziert deutlich Straftaten wie Körperverletzungen und Vandalismus und erleichtert durch eine Aufzeichnung die Ermittlung der Verursacher. Hier sind die Vorgaben des Landesdatenschutzgesetzes zu beachten. Siehe hierzu auch Pforzheimer Sicherheitsaudit 2020, Punkt 6: knapp die Hälfte der Befragten kennt die Videoüberwachung in den Bahnunterführungen und bewertet diese mit einem guten Ergebnis (2,0).

Hinweise der Verwaltung

Die genannten Anregungen, Bedenken und Hinweise müssen in das Gesamtkonzept zur Umgestaltung integriert werden. Mit der Durchführung von Sofortmaßnahmen im Jahr 2020 wurden einzelne Themenbereiche bereits behandelt.

Beide Unterführungen sollen auf jeden Fall beibehalten werden, da sie für die Wegeführung innerhalb des Stadtgebiets, den Bahngleisen, sowie zwischen dem Bahnhofsgelände, dem Bahnhofsvorplatz und dem ZOB zwingend erforderlich sind. Die Schließung einer Unterführung wäre mit erheblichen finanziellen Mitteln verbunden.

Sofortmaßnahmen 2020

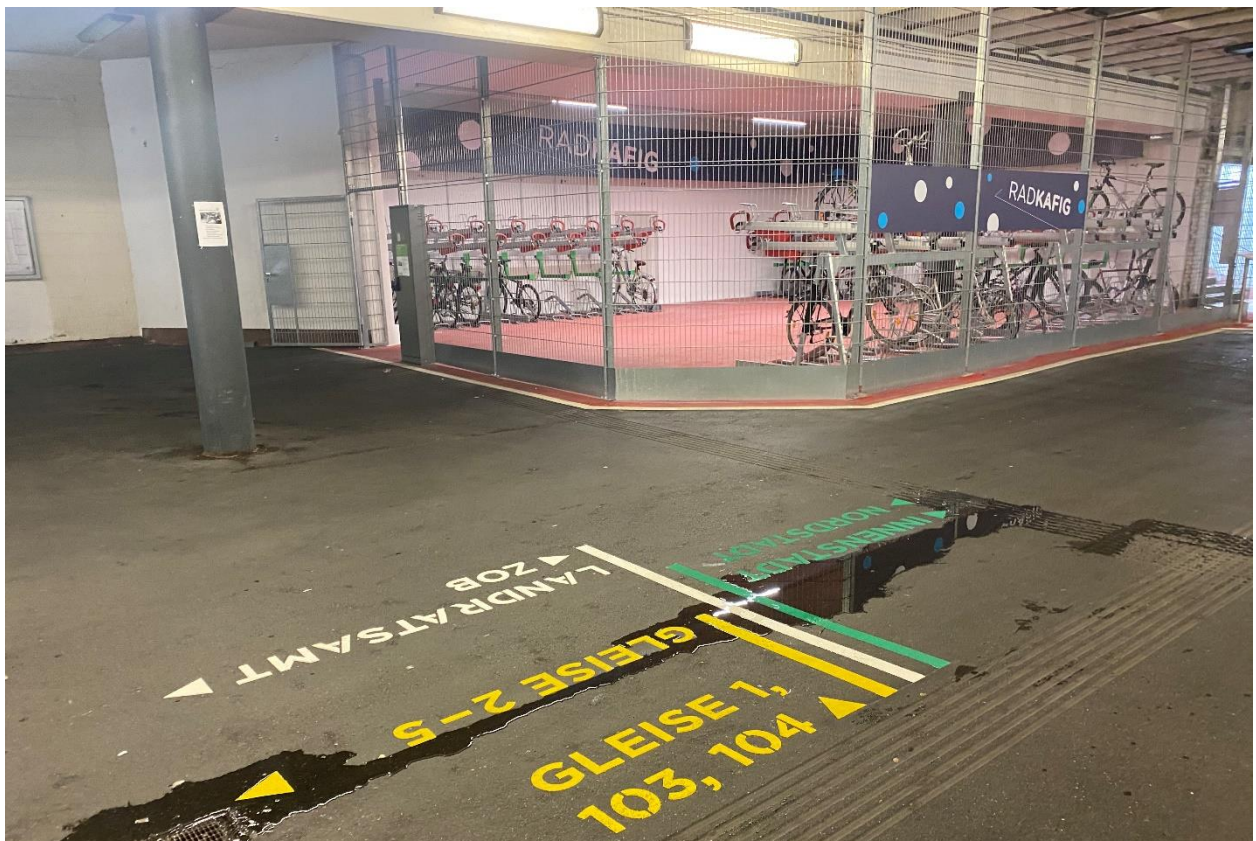
Die Unterführungen stellen die wichtigsten fußläufigen Zugänge zur Nordstadt bzw. zur Innenstadt, dem Bahnhof sowie dem Busbahnhof (ZOB) dar. Die derzeitige Gestaltung ist von erheblichen funktionalen und gestalterischen Mängeln geprägt. Beide Durchgangsbereiche werden von der Bevölkerung meist als Angstraum empfunden und bei mehreren Ortsterminen als dringend verbesserungswürdig dargestellt.

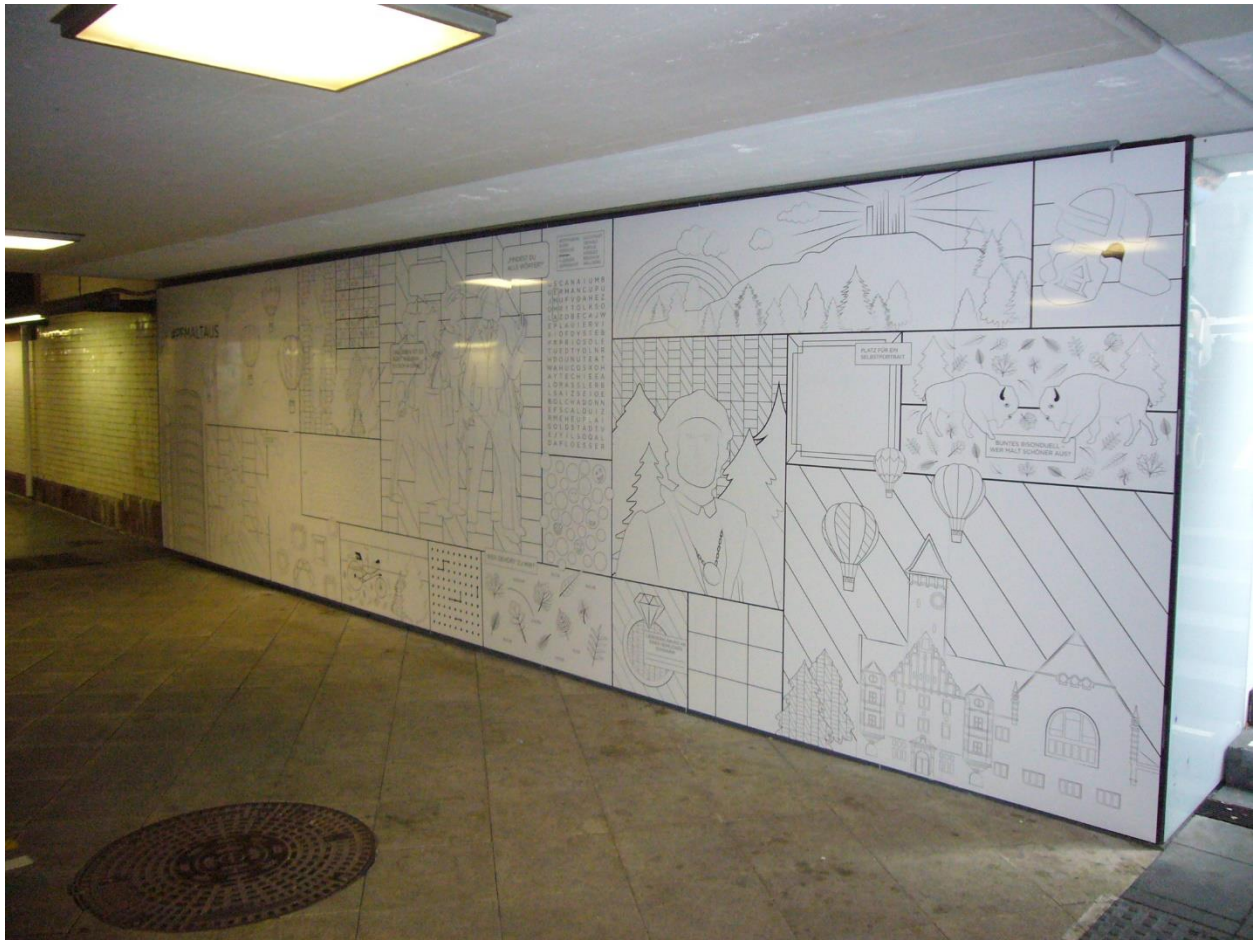
Zur Erarbeitung einer optimalen Konzeption zur Neugestaltung der Unterführungen wurde das auf Innenarchitektur und Lichtplanung spezialisierte Büro dplja aus Mannheim beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Dezernat II und dem Grünflächen- und Tiefbauamt eine Konzeption zur Aufwertung der Durchgänge zu erarbeiten. Das vorliegende Gesamtkonzept zur strukturellen Verbesserung der Situation wird nochmals in Teilen bearbeitet und zu gegebener Zeit umgesetzt.

In einem ersten Schritt wurden einzelne Bausteine als Sofortmaßnahmen herausgegriffen, die bis August 2020 umgesetzt wurden:

- Beleuchtung: Montage von insgesamt 16 Strahlern, hauptsächlich im Bereich Treppenaufgang zu Gleis 4+5 in BU West + Ost
- Sicherheitsbeleuchtung: Modernisierung der bestehenden Sicherheitsbeleuchtung an acht Standorten
- Umsetzung Wegeführungskonzept: Markierungsarbeiten, Demontage Leuchtkästen, Beschilderung anpassen
- Ausmalwand
- Sitzkuben & Zeitschriftenhalter
- Taubenschutznetze BU West + Ost

In einem Pressetermin am 26.08.20 wurden diese Maßnahmen der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Eine umfassende Dokumentation zu den Sofortmaßnahmen ist dem Anhang zu entnehmen.





Ausmalwand

Sanierungsrechtliche Gesichtspunkte

Bei dem Areal liegen städtebauliche Missstände gemäß § 136 BauGB vor. Es sind sowohl Substanz- als auch Funktionsschwächen vorhanden, die den Einsatz des besonderen Städtebaurechts rechtfertigen.

Substanzschwächen liegen in einem Gebiet dann vor, wenn das Gebiet mit seiner vorhandenen Bebauung (hier: Unterführung) oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Bevölkerung nicht entspricht. Die bauliche Beschaffenheit und die Zugänglichkeit (Erschließung) des Grundstücks sind verbesserungswürdig.

Funktionsschwächen liegen dann vor, wenn das Gebiet die Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, nicht mehr erfüllen kann oder in der Erfüllung der Aufgaben beeinträchtigt ist.

Das bestehende Sanierungsgebiet „Nordstadt II“ wird im vereinfachten Sanierungsverfahren durchgeführt, weshalb auch die Erweiterungsgebiete „Bahnhofsunterführung West“ und „Bahnhofsunterführung Ost“ darunter fallen werden. Mit einer Neugestaltung und Aufwertung der Unterführungen ist keine Erhöhung der Bodenwerte zu erwarten.

Die Aufstellung eines Sozialplans ist nicht erforderlich. Mögliche Auswirkungen auf die Betroffenen sind überschaubar, da lediglich bauliche Maßnahmen (Baustellen) zu erwarten sind.

Zusammenfassung

Die Erweiterungsflächen haben auf Grund ihrer besonderen Lage am Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt eine herausragende städtebauliche Bedeutung. Sie sind auf Ebene 0 Teil der Bahnstufungsunterführungen Ost bzw. West, auf Ebene 1 gehören sie zum Bahnstufungsvorplatz bzw. dem ZOB und sind somit eine wichtige Visitenkarte der Stadt für Besucher Pforzheims.

Die Unterführungen stellen die wichtigsten fußläufigen Zugänge zur Nordstadt bzw. zur Innenstadt, dem Bahnhof sowie dem Busbahnhof (ZOB) dar. Die derzeitige Gestaltung ist von deutlichen funktionalen und gestalterischen Mängeln geprägt. Beide Durchgangsbereiche werden von der Bevölkerung meist als Angstraum empfunden und bei mehreren Ortsterminen als dringend verbesserungswürdig dargestellt. Vor allem abends und nachts wird diese Wegeverbindung eher vermieden.

Die Unterführungen sind auch baulich in die Jahre gekommen. Punktuelle Aufwertungen und Verbesserungen wurden zwar regelmäßig vorgenommen, zuletzt im Jahr 2020 durch Sofortmaßnahmen; insgesamt bedarf es jedoch einer grundlegenden Aufwertung. Neben einer gestalterischen Verbesserung müssen insbesondere Aufwendungen auch für eine Beleuchtung vorgenommen werden. Die Verbesserung des Sicherheitsgefühls sollte an erster Stelle stehen.

Im Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) wird das bereits bestehende Sanierungsziel zu den Unterführungen ergänzt: Verbesserung der Bahnstufungsunterführungen – Sicherheitsgefühl und Aufenthaltsqualität. Im IEK sind an anderer Stelle die Bahnstufungsunterführungen teilweise bereits angesprochen:

- Städtebauliche Kriminalprävention: Rundgänge, Projekte, Gespräche; Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls (geplante Maßnahmen: Umgestaltung Bahnstufungsunterführungen)
- Verbesserung der Beleuchtung in öffentlichen Räumen
- Attraktive Fußgängerachsen in NS- und OW-Richtung

Insgesamt gingen 13 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein, wobei keine grundsätzlichen Bedenken zur Aufnahme in das Sanierungsgebiet geäußert wurden. Für die weitere Umgestaltung der Unterführungen ist die Stellungnahme der Kriminalprävention als besonders wichtig zu werten.

Mit der geplanten Gebietserweiterung wird die gesamte Fläche der westlichen und östlichen Bahnstufungsunterführungen Teil des Sanierungsgebiets „Nordstadt II“.

Planungsamt, 22. Oktober 2021

Anhang

Grundrisse und Schnitte

Zusammenfassung Sofortmaßnahmen

Zuständigkeiten Bahn | Stadt Pforzheim

Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit