



Faktenblatt

Neubau einer Eisenbahnüberführung über die Nordumgehung in Pfinztal-Söllingen in zwei Bauabschnitten. Strecke 4200

(Stuttgart, 26. Juni 2025)

1. Bauabschnitt: Beschreibung des Vorhabens

Die verkehrliche Infrastruktur wird in Pfinztal vor allem durch die topographische Lage der drei Ortsteile Berghausen, Söllingen und Kleinsteinbach an der B10, der Bahnlinie und dem Pfinz-Verlauf in einem relativ engen Tal bestimmt, wobei die B 10 diese Ortsteile und damit die Ortsmitten und das innerörtliche Leben regelrecht durchtrennt.

Mit der Realisierung der Nordumgehung soll eine verkehrliche Entlastung in der Ortsmitte Söllingen, die Beseitigung des Bahnüberganges und der direkte Anschluss des Verkehrs des nördlichen Siedlungsgebietes an die B 10 erfolgen.

Wesentlicher Bestandteil der Nordumgehung ist dabei die LKW-fähige Eisenbahnüberführung, durch die im Vorgriff auf die spätere Beseitigung des Bahnübergangs an der Bahnhofstraße insgesamt eine Entflechtung der örtlichen Verkehrsbeziehungen und eine bessere Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz geschaffen wird. Der Neubau der LKW-fähigen Eisenbahnüberführung wird als vorbereitende Ersatzmaßnahme für die geplante BÜ-Beseitigung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit Kostenfolge nach § 13 durchgeführt. Die Baumaßnahme erfolgt zeitlich vorlaufend zur geplanten BÜ-Beseitigung und den übrigen Ersatzmaßnahmen. Die Baudurchführung des 1. Bauabschnitts erfolgte gemeinsam durch die DB Netz AG und die Gemeinde Pfinztal.

Bei der EÜ handelt es sich um einen Stahlbeton-Vollrahmen, der in einer wasserdicht umspundeten Baugrube seitlich hergestellt und während einer Vollsperrung von 170 Stunden vom 29.10.2012 bis 05.11.2012 eingeschoben wurde. Um die verkehrlichen Auswirkungen der Vollsperrung zu minimieren, wurde das mittlere Gleis 1 vorzeitig wiederhergestellt und bereits nach 71 Stunden im Gleiswechselbetrieb für den Verkehr freigegeben

Das Bauwerk hat folgende Abmessungen:

- Stützweite: 10,30 m – 10,79 m
- Lichte Weite: 10,05 m
- Lichte Höhe \geq 4,50 m
- Brückenklasse: LM 71, SW/2, $\alpha = 1,0$

Im Anschluss an die Inbetriebnahme der Eisenbahnbrücke erfolgte durch die Gemeinde Pfinztal die Herstellung der anschließenden Trogbauwerke und der Straßenbau.

Die Verkehrsfreigabe der neuen Straßenverbindung erfolgte am 11.04.2014.

Ursula Eickhoff
Leiterin Kommunikation und
Sprecherin Baden-Württemberg
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 711 2092-1168
presse.s@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Faktenblatt

2. Bauabschnitt: Beschreibung des Vorhabens

Mit der Realisierung des 2. Bauabschnitts durch den Neubau einer viergleisigen Eisenbahnüberführung für den PKW- und Radverkehr und einer Eisenbahnüberführung als Personenunterführung mit beidseitigen Treppenzugängen und Aufzugsanlagen sowie des ersatzlosen Rückbaus des Bahnübergangs wird die 2011 begonnene Gesamtmaßnahme abgeschlossen. Neben der Herstellung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit für den PKW- und Radverkehr als Verbindung der Ortsmitte mit dem nördlich der Bahnstrecke gelegenen Wohngebiet erfolgt ebenfalls der Umbau des Bahnhofs Söllingen zu einer barrierefreien Verkehrsstation.

Aufgrund nicht abschließend geklärter GVFG-Finanzierung auf Seiten der Gemeinde Pfinztal und eines angestrebten Bürgerbegehrens konnten die Planungen für die Realisierung des 2. Bauabschnitts erst Anfang 2019 fortgesetzt werden.

Ausschreibung, Vergabe und Baudurchführung des 2. BA erfolgte durch die AVG bzw. für die vorlaufenden umfangreichen Leitungsumverlegungen durch die Gemeinde Pfinztal.

Nach Einbau der Baugrubenverbauten wurden in den beiden DB-Streckgleisen jeweils Hilfsbrücken eingebaut, unter deren Schutz die Baugruben und jeweils eine Unterwasserbetonsohle hergestellt wurden. Da während der Bauzeit die AVG-Gleise außer Betrieb waren, wurden zunächst die beiden Teilbauwerke für die EÜ PKW und die EÜ Personenunterführung als Stahlbeton-Vollrahmen seitlich hergestellt und nach Ausbau der Hilfsbrücken in Endlage verschoben. Im Anschluss erfolgte im Bereich der bauzeitlich stillgelegten AVG-Gleise die Herstellung der beiden anderen Teilbauwerke. Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen wurden auch umfangreiche Arbeiten an den LST- und Oberleitungsanlagen durchgeführt.

Die beiden Brückenbauwerke haben folgende Abmessungen:

EÜ für PKW- und Radverkehr

- Stützweite: 13,15 m
- Lichte Weite: 12,35 m
- Lichte Höhe $\geq 3,20$ m (Straße), $\geq 2,50$ m (Radweg)
- Brückenklasse: LM 71, SW/2, $\alpha = 1,0$

EÜ als Personenunterführung

- Lichte Weite: 6,00 m
- Lichte Höhe $\geq 2,50$ m
- Brückenklasse: LM 71, SW/2, $\alpha = 1,0$

Die Bahn bedankt sich bei allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit und bei den Bürgern für die durch die Baumaßnahme verursachten Einschränkungen und Unannehmlichkeiten. Mit der offiziellen Verkehrsfreigabe des 2. BA findet die in 2009 begonnene Maßnahme jetzt ihren baulichen Abschluss.

Ursula Eickhoff
Leiterin Kommunikation und
Sprecherin Baden-Württemberg
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 711 2092-1168
presse.s@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse