



Verkehrsuntersuchung Bahnübergang Tannenbergstraße VIA Planungsbüro, Köln (Januar 2017)

Anlass zur Untersuchung sind die beabsichtigten Maßnahmen der DB AG, die S-Bahn-Strecke von Köln-Delbrück nach Bergisch Gladbach zweigleisig auszubauen, um damit zukünftig einen 10-Minuten-Takt für die S-Bahn-Linie S 11 einrichten zu können. Einher geht der Ausbau mit einer Umstellung des Stellwerks sowie dem zweigleisigen Ausbau des S-Bahn-Endhaltepunktes im Bahnhof Bergisch Gladbach selbst.

Vor dem Hintergrund der Maßnahme gilt es, den bestehenden Bahnübergang (BÜ) Tannenbergstraße sowie die zur Ertüchtigung ebenfalls anstehenden, vorhandenen Bahnunterführungen (BU) „Damaschkestraße“, „Franz-Hitze-Straße“ sowie „Buchholzstraße“ zu bewerten.

Darüber hinaus war zu untersuchen, inwieweit durch eine Netzergänzung von der Kalkstraße (BÜ Tannenbergstraße) bis zur Mülheimer Straße bzw. bis zum Refrather Weg Entlastungswirkungen für den westlichen Innenstadtbereich erreicht werden können.

Zur Ermittlung der Rahmenbedingungen wurden am 01.12.2016 Verkehrszählungen am BÜ Tannenbergstraße sowie an der BU Buchholzstraße durchgeführt.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Beurteilung der derzeitigen Situation der Bahnquerungen

BÜ Tannenbergstraße (Zählung 01.12.2016)
Kfz: 4.658 | Fußgänger: 616 | Fahrradfahrer: 501

BU Buchholzstraße (Zählung 01.12.2016)
Kfz: 6.922 | Fußgänger: 134 | Fahrradfahrer: 75

Der BÜ Tannenbergstraße wird insbesondere aufgrund seiner Nähe zum Stadtzentrum von Fußgängern und Radfahrern genutzt.

Für den bahnquerenden Kfz-Verkehr hat der BU Buchholzstraße die größere Bedeutung

Die Untersuchung umfasst die Prüfung und Bewertung folgender Szenarien/ Varianten:

<p>Prognosevariante 1 (2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand + Kreisverkehr Schnabelsmühle ▪ BÜ Tannenbergstr. S-Bahn 10 min-Takt ▪ Neubaustrecke Kalkstr. - Mülheimer Str. ▪ Unterführung Buchholzstr. wie heute ▪ Verkehrsberuhigung Hauptstraße 	<p>Prognosevariante 2 (2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand + Kreisverkehr Schnabelsmühle ▪ BÜ Tannenbergstr. S-Bahn 10 min-Takt ▪ Neubaustrecke Kalkstr. - Mülheimer Str. ▪ Unterführung Buchholzstr. zweispurig ▪ Verkehrsberuhigung Hauptstraße
<p>Prognosevariante 3 (2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand + Kreisverkehr Schnabelsmühle ▪ BÜ Tannenbergstr. S-Bahn 10 min-Takt ▪ Neubaustrecke Kalkstr. - Refrather Weg ▪ Unterführung Buchholzstr. wie heute ▪ Verkehrsberuhigung Hauptstraße 	<p>Prognosevariante 4 (2017)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand + Kreisverkehr Schnabelsmühle ▪ BÜ Tannenbergstr. S-Bahn 10 min-Takt ▪ Neubaustrecke Kalkstr. - Refrather Weg ▪ Unterführung Buchholzstr. zweispurig ▪ Verkehrsberuhigung Hauptstraße

2. Zusammenfassende Erkenntnisse/ Handlungsempfehlungen

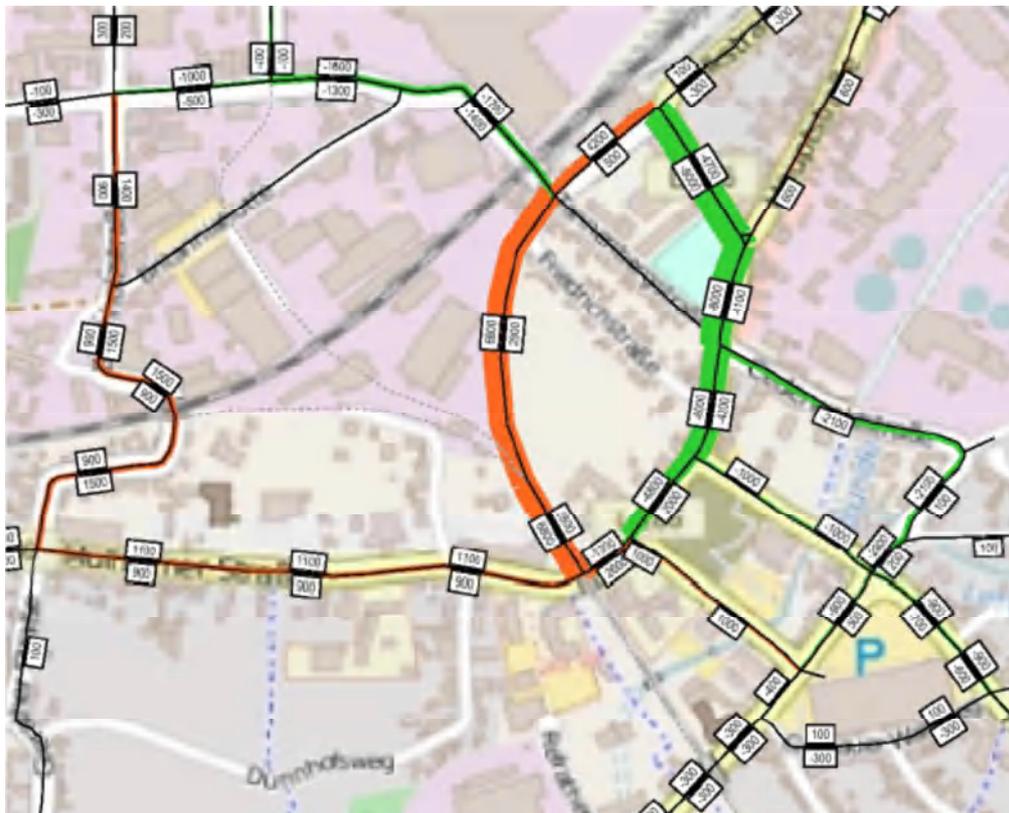
Bestandssituation / Status Quo

- In der Bestandssituation wird die Taktverdichtung der S-Bahn – einhergehend mit längeren Schließzeiten – die Attraktivität der Bahnüberführung schmälern.
- Für den Fall wäre es sinnvoll, den BU Buchholzstraße für eine zweispurige Verkehrsführung (Beidrichtungsverkehr) zu vergrößern.
- Für den Fuß- und Radverkehr wird der BÜ Tannenbergsstraße aufgrund der Stadtzenturnähe sowie der Barrierefreiheit - auch bei zukünftig längeren Schließzeiten – attraktiv bleiben.

Prognosevarianten 1 und 2

- Für den Fall einer Netzergänzung „westliche Innenstadt“ mittels einer Neubaustrecke in Verlängerung der Kalkstraße bis zur Mülheimer Straße, können z.T. Entlastungseffekte auf der Dechant-Müller Straße sowie auf der Hauptstraße und der Richard-Zanders-Straße erzielt werden.
- Die Entlastungseffekte einer Neubaustrecke mit Anbindung (nur) an die Mülheimer Straße sind in Fahrtrichtung Innenstadt geringer, da die Route über die Hauptstraße zumindest für die Verkehre aus Richtung Refrath kürzer ist.
- Durch die längeren Schließzeiten wird der BÜ Tannenbergsstraße vom Kfz weniger genutzt, der BU Buchholzstraße dafür mehr.
- Dieser Verlagerungseffekt kann durch Öffnung des BU Buchholzstraße (zweispurig) verstärkt werden.

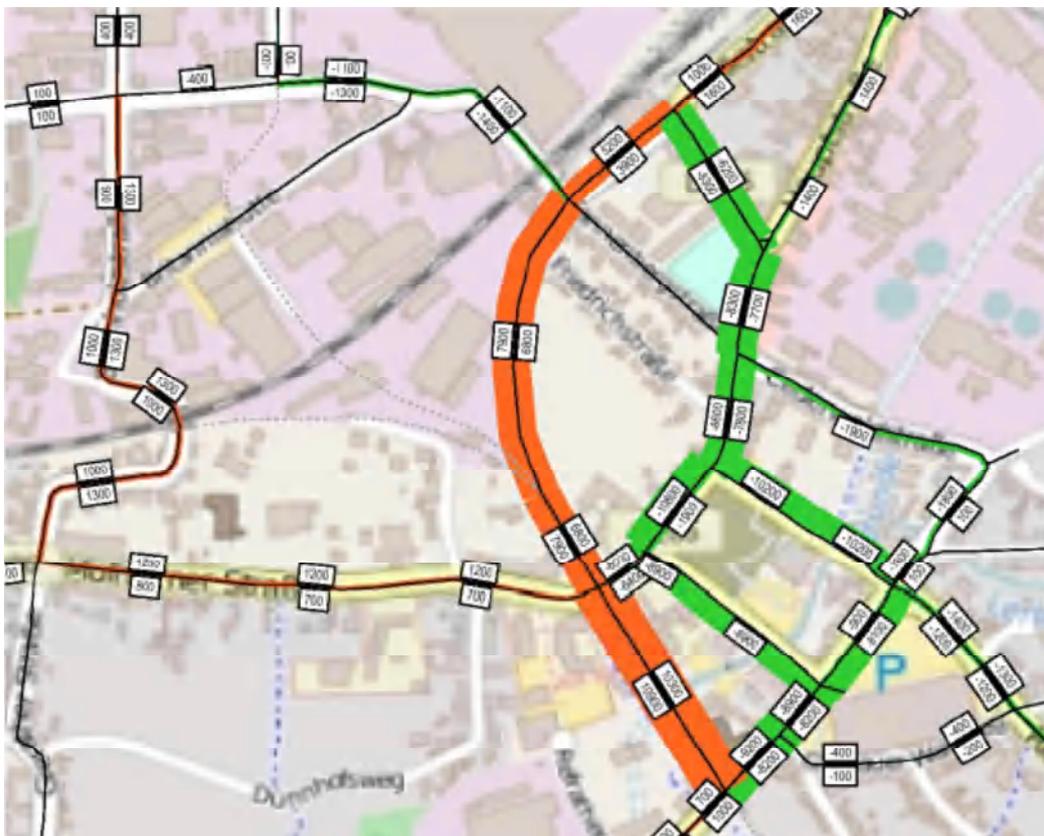
Übersicht Entlastungswirkung Prognosevariante 2



Prognosevarianten 3 und 4

- Für den Fall einer Netzergänzung „westliche Innenstadt“ mittels einer Neubaustrecke in Verlängerung der Kalkstraße bis zum Refrather Weg können erhebliche Entlastungseffekte auf der Dechant-Müller Straße sowie auf der Hauptstraße und der Richard-Zanders-Straße sowie im Gronauer Kreisel insgesamt erzielt werden.
- Im Vergleich zu den Varianten 1 und 2, bei denen die Neubaustrecke an der Mülheimer Straße endet, ist die Entlastungswirkung in den Varianten 3 und 4 deutlich höher, da nunmehr auch ein Großteil des Verkehrs aus/ in Richtung des Refrather Weges aufgenommen werden.

Übersicht Entlastungswirkung Prognosevariante 4



Qualität der neuen Verkehrsknoten Neubaustrecke/ Mülheimer Straße sowie Neubaustrecke / Refrather Weg

- In den Varianten 1 und 2 ist der Anschlussknoten an der Mülheimer Straße dreiarmig. Der Verkehrsknoten ist zwar rechnerisch nicht überlastet, hätte jedoch eine hohe Auslastung.
- Um eine ausreichende Verkehrsqualität sicherzustellen, müssten einige Abbiegebeziehungen zwei Fahrspuren erhalten (Flächeninanspruchnahme).
- In den Varianten 3 und 4 ist der Anschlussknoten an der Mülheimer Straße vierarmig. Der Verkehrsknoten ist rechnerisch in dem Spitzenstunden überlastet. Um eine ausreichende Verkehrsqualität sicherzustellen, müssten einige Abbiegebeziehungen zwei Fahrspuren erhalten (Flächeninanspruchnahme).
- Der Anschlussknoten am Refrather Weg wäre dreiarmig. Die Auslastung bleibt in den Varianten 3 und 4 deutlich unter der Kapazitätsgrenze.



Empfehlungen

- Um eine weitgehende Entlastung der westlichen Innenstadt (Straßenzug „Gronauer Kreis“, Hauptstraße, Dechant-Müller-Straße) bis hin zum Driescher Kreuz zu erreichen, sollte eine Neubaustrecke mit Anbindung an die Mülheimer Straße und bis zum Refrather Weg realisiert werden.
- Der Anschlussknoten Mülheimer Straße müsste zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für bestimmte Abbiegebeziehungen mehrere Fahrspuren erhalten.
- Ggfls. könnte aber auch auf Fahrbeziehungen am Anschlussknoten Mülheimer Straße gänzlich verzichtet werden, weil diese Fahrbeziehungen am Anschlussknoten Refrather Weg befriedigt werden können. Die Erreichbarkeit der Hauptstraße wäre z.B. über den Anschlussknoten Refrather Weg gewährleistet.
- Die Bedeutung des BÜ Tannenbergstraße ist bereits in der Bestandssituation für den Kfz-Verkehr nicht sehr hoch. Die Attraktivität wird mit der Taktverdichtung der S-Bahn - einhergehend mit längeren Schließzeiten - weiter sinken. Eine Integration der Bahnüberquerung in den Knoten Neubaustrecke/ Tannenbergstraße/ Kalkstraße ist mit einem hohen Flächenaufwand für Abbiegebeziehungen verbunden.
- Durch die Erweiterung des BU Buchholzstraße (zweispurig) könnte der Attraktivitätsverlust des BÜ Tannenbergstraße (bei zukünftig längeren Schließzeiten) kompensiert werden.
- Bei Verzicht auf einen Bahnübergang Tannenbergstraße für den Kfz-Verkehr könnte eine Kfz-Lichtsignalisierung am Knoten entfallen.
- Für den Fuß- und Radverkehr sollte der BÜ Tannenbergstraße auf jeden Fall erhalten bleiben, weil dies die kürzeste Verbindung zum Stadtzentrum darstellt.
- Eine Offenhaltung des Bahnübergangs Tannenbergstraße nur für den Fuß- und Radverkehr würde Einsparungen beim Umbau des Bahnübergangs ermöglichen, so z.B. eine Büstra-Anlage sowie lange Abbiegestreifen an der Neubaustrecke.