

Verkehrsuntersuchung zum Bahnübergang Tannenbergstraße

**Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss
der Stadt Bergisch Gladbach
12.09.2017**

Peter Gwiasda • Planungsbüro VIA eG, Köln



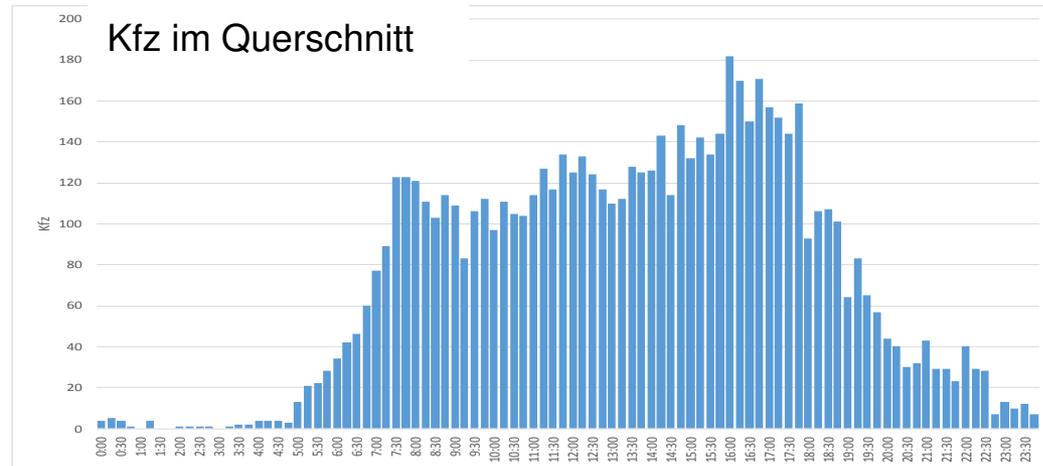
1. Fragenkomplex zur heutigen Verkehrsbedeutung

- Wie viele Kfz nutzen den Bahnübergang Tannenbergstraße heute?
- Wie viele Kfz nutzen die Unterführung Buchholzstraße heute?
- Welche Bedeutung haben die beiden Übergänge für den Fuß- und Radverkehr.

Verkehrszählung 01.12.2016

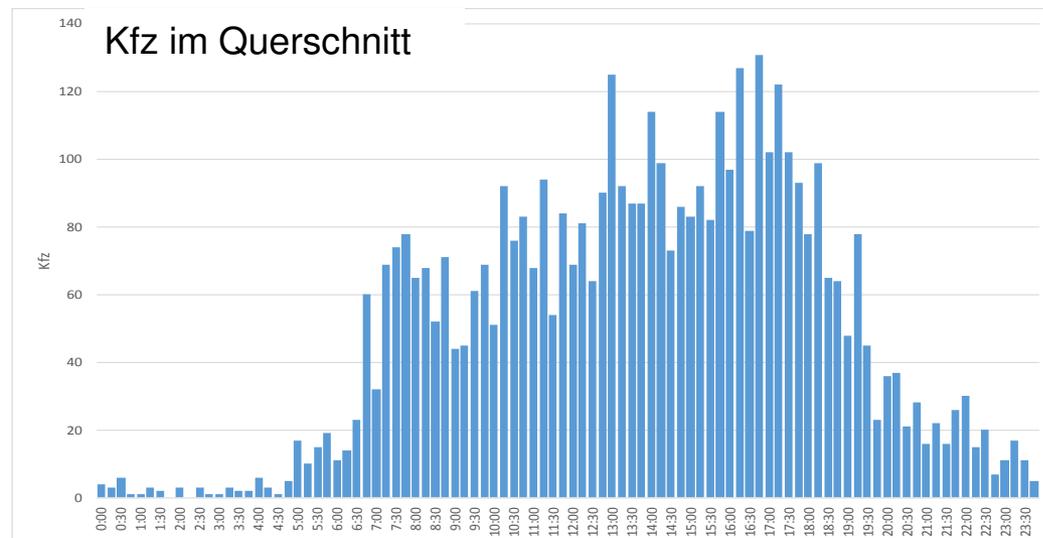
■ Bahnunterführung Buchholzstraße:

6.922 Kfz
75 Fahrräder
134 Fußgänger
DTV-W = 6.714 Kfz



■ Bahnübergang Tannenbergstraße:

4.658 Kfz
501 Fahrräder
616 Fußgänger
DTV-W = 4.518 Kfz



2. Fragenkomplex

- Wie verändert sich die Verkehrsmenge durch die künftigen Entwicklungen im Stadtgebiet?
- Was bewirken die längeren Schließzeiten am Bahnübergang durch den 10 Minuten-Takt?
- Wie verschiebt sich die Nutzung zwischen den beiden Bahnquerungen?

Veränderung bis 2035 (FNP-Flächen + MobiK)

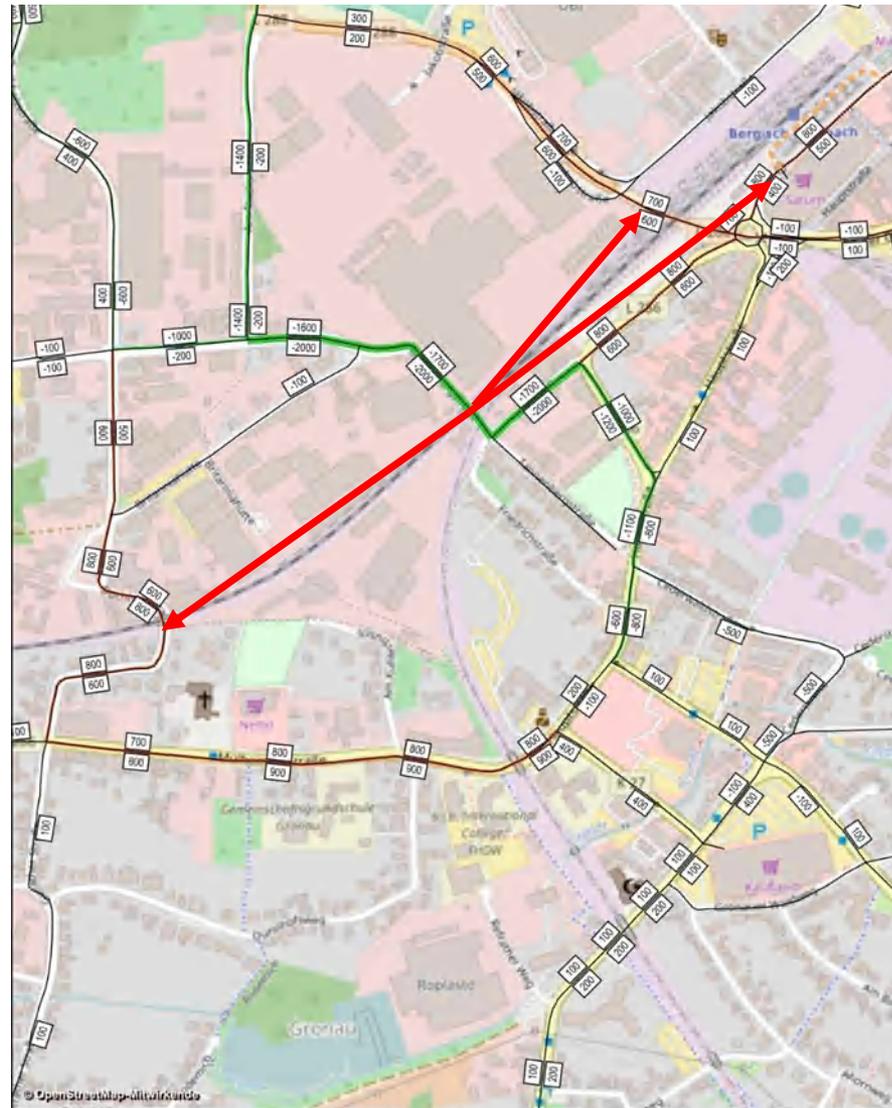
Dargestellt ist die Wirkung der Verkehrsprognose für das Jahr 2035, die folgende Annahmen berücksichtigt.

- Zusätzlichen Nutzungen gemäß des Entwurfes zum Flächennutzungsplan
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept.
- Längere Schließzeiten durch Verdichtung des S-Bahn-Taktes

Hauptwirkung ist die Verlagerung von $\frac{3}{4}$ des Verkehrs vom BÜ Tannenbergstraße auf;

- Unterführung Buchholzstraße
- Tunnel Gohrsmühle
- Stationstraße

Auf dem BÜ Tannenbergstraße verbleiben weniger als 1000 Kfz/Tag.

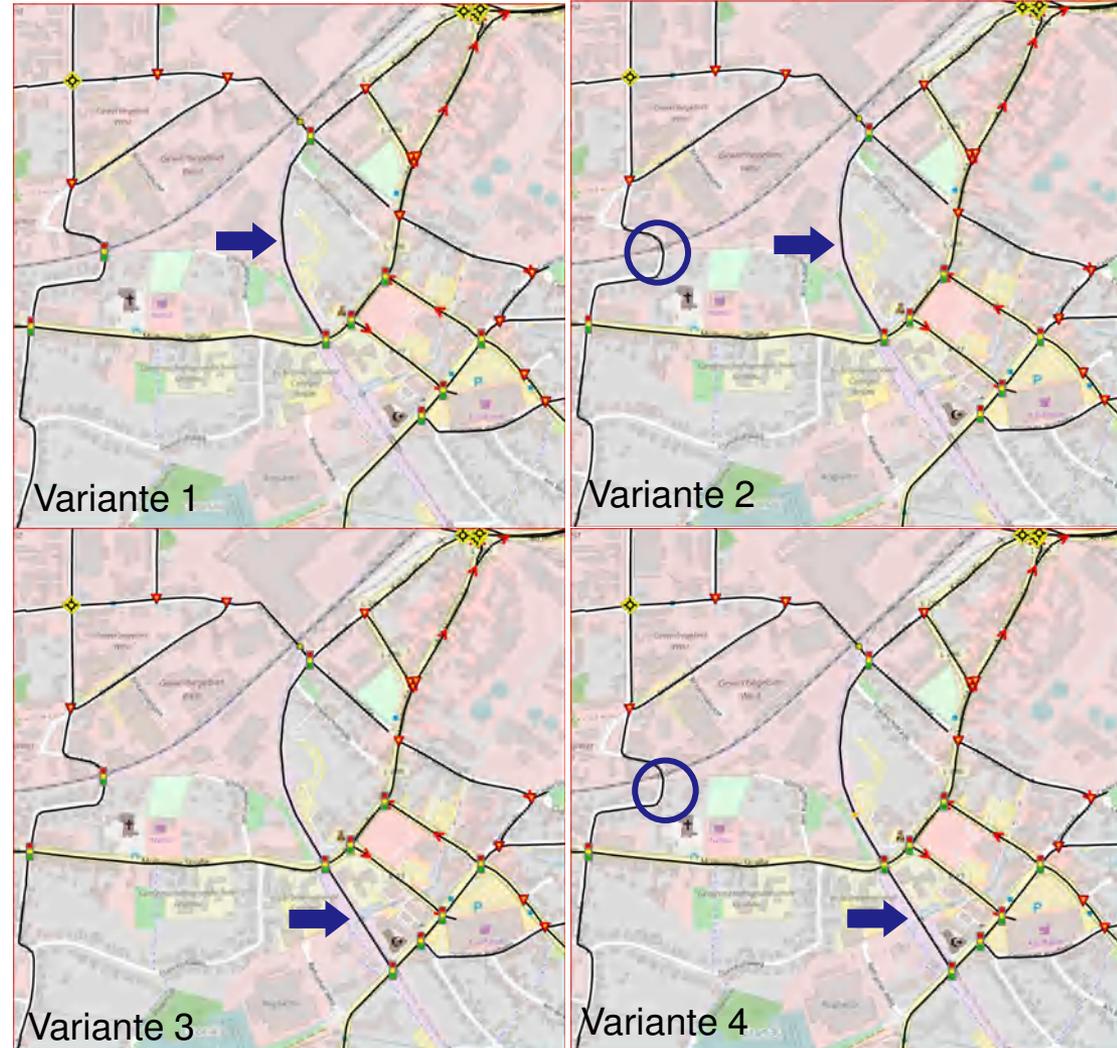


3. Fragenkomplex

- Ist die Erhaltung des Bahnübergangs bei unterschiedlichen Netzvarianten möglich
- Welche Wirkungen haben unterschiedliche Verkehrsführungen auf die westliche Innenstadt?
- Wie wirken sich die unterschiedlichen Verkehrsführungen auf die Verkehrsverteilung an den die Bahnübergänge aus?

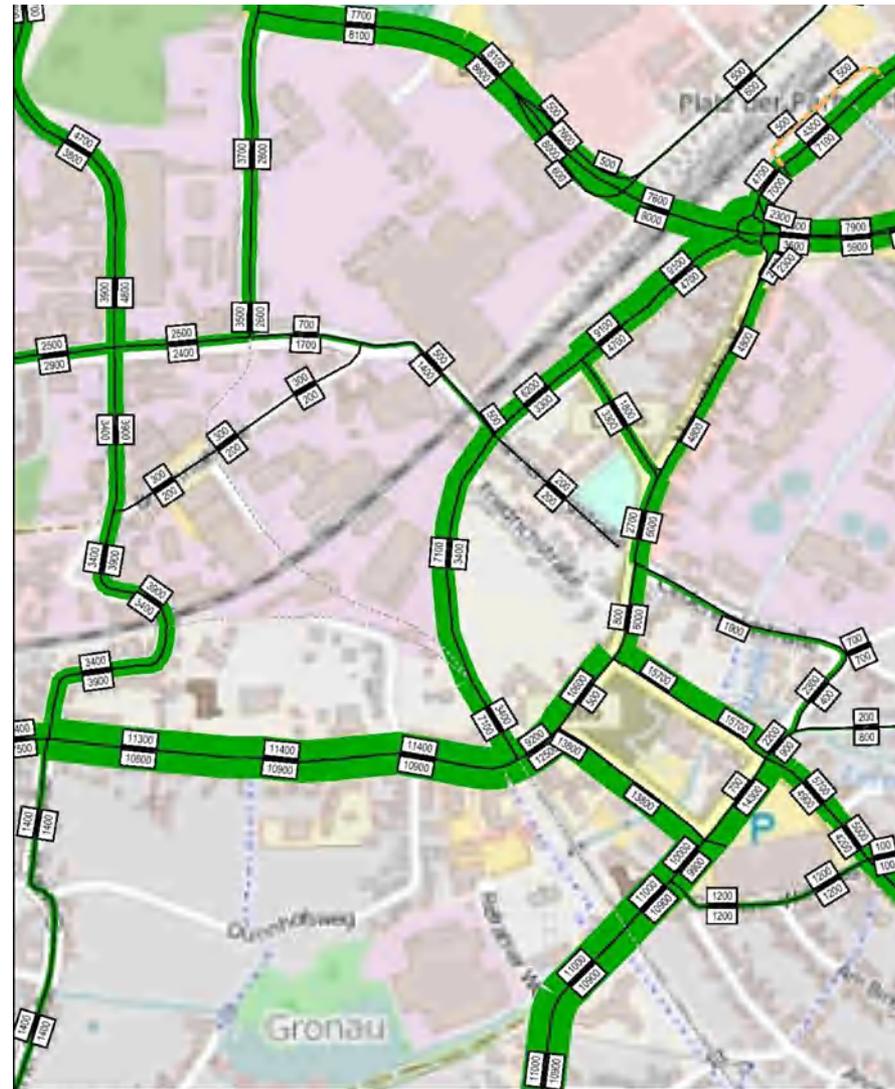
Verkehrsführungsvarianten

- Variante 1:
Neubaustrecke ab dem
Bahnübergang Tannenbergsstraße bis
zur Mülheimer Straße
Unterführung Buchholzstraße wie
heute einstreifig
- Variante 2:
wie Variante 1
aber mit zweistreifiger Führung
Buchholzstraße
- Variante 3:
Neubaustrecke ab Bahnübergang
Tannenbergsstr. bis Refrather Weg
Unterführung Buchholzstraße wie
heute einstreifig
- Variante 4:
wie Variante 3
aber mit zweistreifiger Führung
Buchholzstraße



Verkehrsbelastung Variante 1 (2035)

- Wesentlichste Veränderung ist die Belastung von über 10.000 Fahrzeugen auf der Neubaustrecke zwischen Kalkstraße und Mülheimer Straße. Auffällig ist die asymmetrische Belastung der neuen Straße
- Die Dechant-Müller-Straße ist nur noch mit ca. 5000 Fahrzeugen belastet.
- Die Hauptstraße (südlich Dechant-Müller-Straße) ist mit 8.000 bis 10.000 Fahrzeugen belastet.
- Die Belastung der Tannenbergstraße steigt gegenüber der Nullvariante auf knapp 2.000 Kfz/Tag an.
- Die Belastung der Buchholzstraße geht auf 7.300 gegenüber der Nullvariante 2035 zurück.



VISUM 15.00 PTV AG	Prognose 2035 V1 20161215.ver
erstellt am: 02.01.2017 / Bei DTW-W (alle Kfz)	1:5000

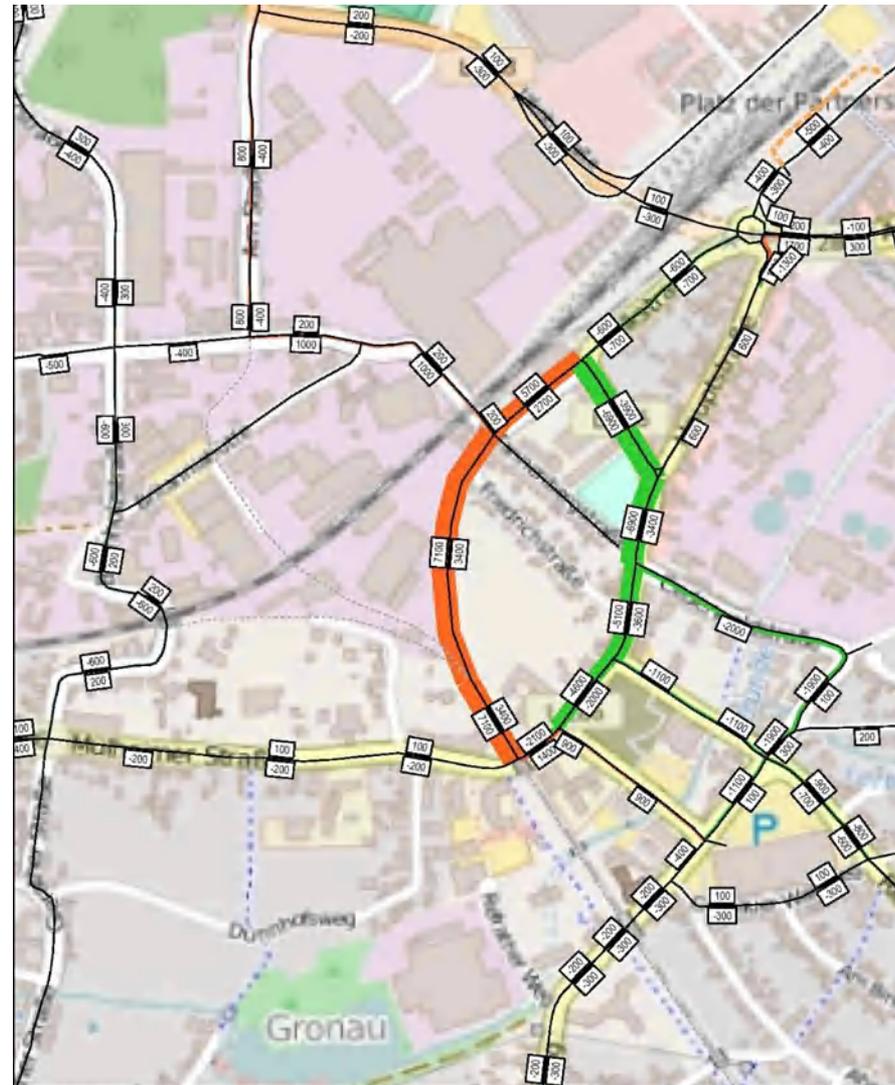
Veränderung Variante 1 zu Nullvariante (2035)

Wirkungen auf die westliche Innenstadt

- Die Verlagerung findet überwiegend vom Straßenzug Dechant-Müller-Straße / Hauptstraße auf den neuen Straßenzug statt.
- Daneben wird die Richard-Zanders-Straße entlastet

Wirkungen auf die Bahnübergänge

- Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird gegenüber der Nullvariante von 1.200 Kfz/Tag mehr genutzt.
- Die Unterführung Buchholzstraße wird gegenüber der Nullvariante etwas weniger genutzt (-400 Kfz).

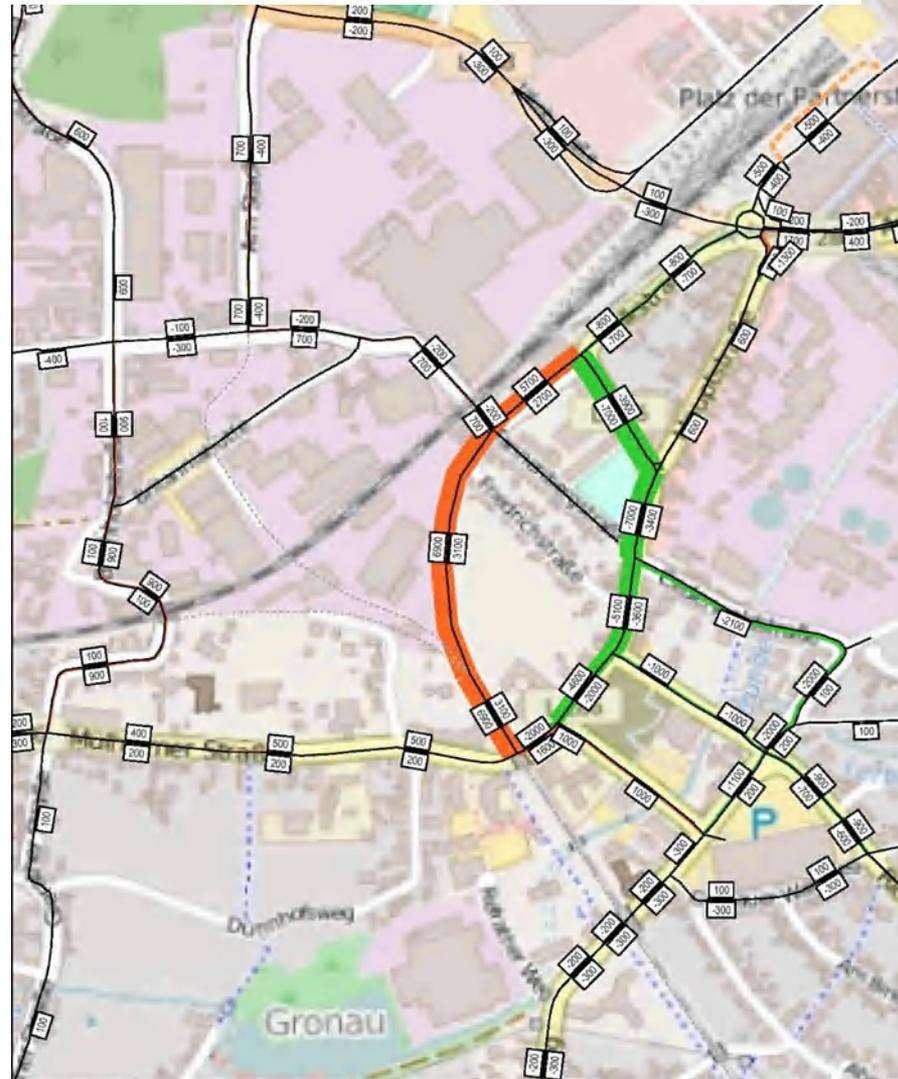


VISUM 15.00 PTV AG	Prognose 2035 V1 20161215.ver
erstellt am: 16.12.2016 / Bei DTW-W (alle Kfz)	1:5000

Veränderung Variante 2 zu Nullvariante (2035)

Was bewirkt der Ausbau der Unterführung Buchholzstraße

- Das Gesamtbild der Belastung ist nahezu identisch mit Variante 1. Die Veränderungen betreffen fast ausschließlich die Verteilung zwischen BÜ Tannenbergstraße und Unterführung Buchholzstraße.
- Das Bild der Gesamtbelastung verändert sich gegenüber Variante 2 kaum
- Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird von 500 Fahrzeugen zusätzlich genutzt, so dass die Belastung 1.400 Kfz beträgt.
- Die Unterführung Buchholzstraße wird von 1.000 Fahrzeugen zusätzlich belastet, so dass die Belastung künftig 8.800 Kfz am Tag beträgt.



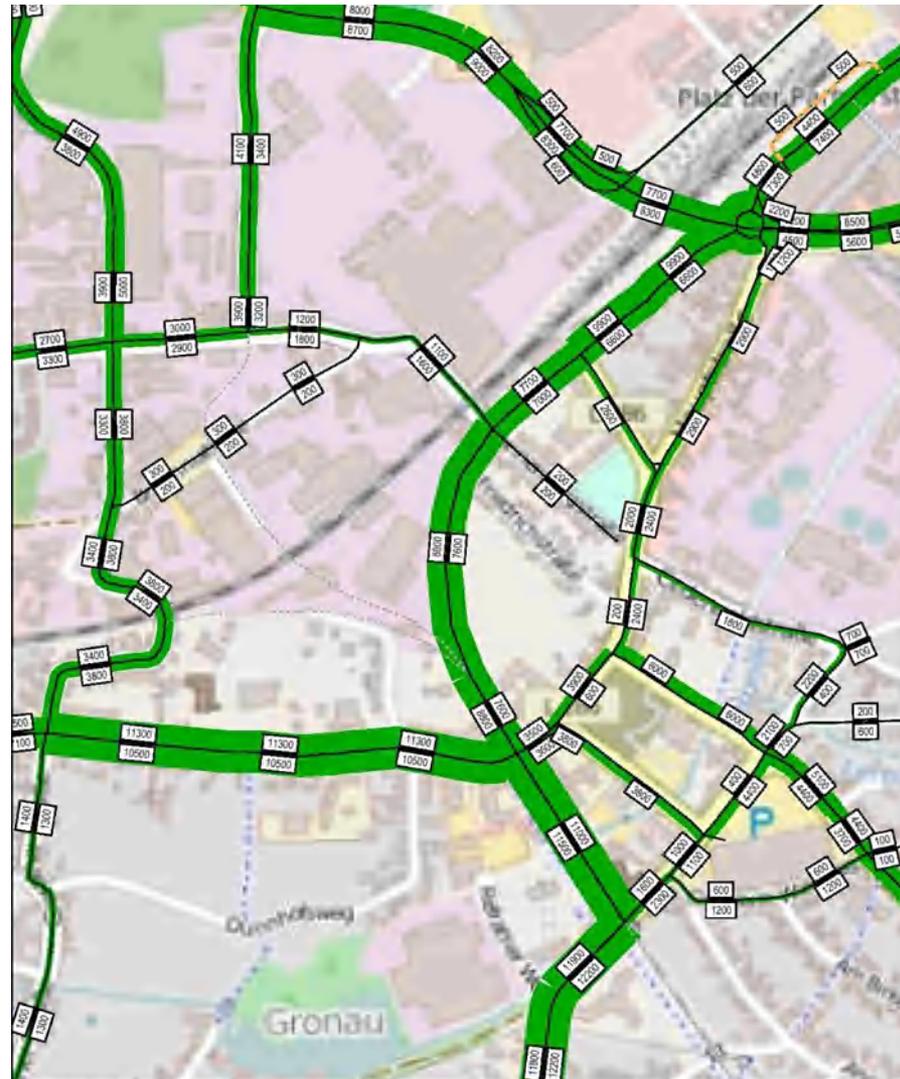
VISUM 15.00 PTV AG	Prognose 2035 V2 20161215.ver
erstellt am: 19.12.2016 / Bei DTV-W (alle Kfz)	1:5000

Verkehrsbelastung Variante 3 (2035)

Was bewirkt der Ausbau der neuen Straße auf dem Bahndamm (ohne Erweiterung der Unterführung Buchholzstraße)

- Wesentlichste Veränderung ist die Belastung von über 16.400 Fahrzeugen auf der Neubaustrecke zwischen Kalkstraße und Mülheimer Straße. Die Belastung ist nicht mehr asymmetrisch.
- Die Dechant-Müller-Straße ist nur noch mit ca. 2.600 Fahrzeugen belastet.
- Die Hauptstraße (südlich Dechant-Müller-Straße) ist mit 2.600 bis 4.400 Fahrzeugen belastet.

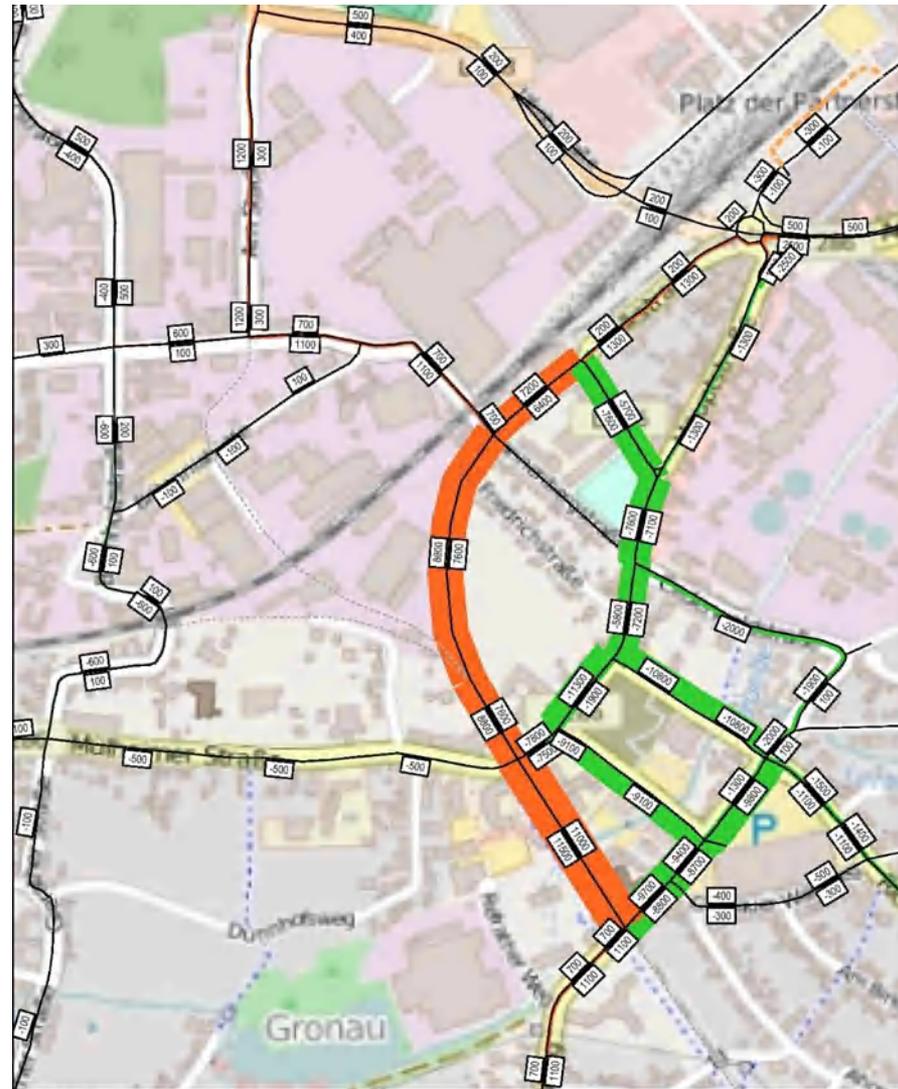
Für den Bereich des Gronauer Kreisel ergibt sich so eine optimale Entlastung.



Veränderung Variante 3 zu Nullvariante (2035)

Wirkungen auf die Bahnübergänge

- Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird von 1.800 Kfz/Tag zusätzlich genutzt, so dass die Belastung 2.700 Kfz beträgt. Weniger als heute, aber deutlich mehr in der Nullvariante,
- Die Unterführung Buchholzstraße wird von 500 Fahrzeugen weniger belastet, so dass die Belastung künftig 7.200 Kfz am Tag beträgt.

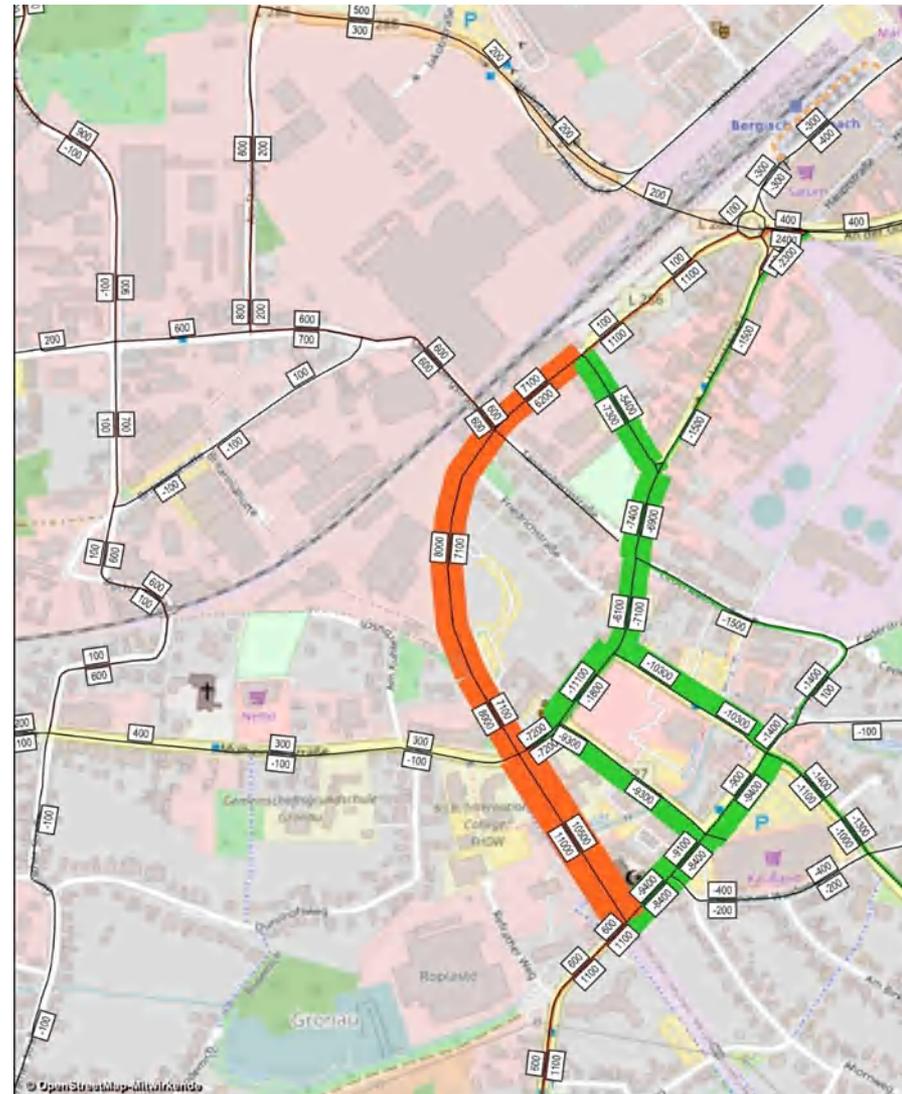


VISUM 15.00 PTV AG	Prognose 2035 V3 20161215.ver
erstellt am: 16.12.2016 / Bearb: DTV-W (alle Kfz)	1:5000

Veränderung Variante 4 zu Nullvariante (2035)

Was bewirkt der Ausbau der Unterführung Buchholzstraße

- Das Gesamtbild der Belastung ist nahezu identisch mit Variante 3
- Die Veränderungen betreffen fast ausschließlich die Verteilung zwischen BÜ Tannenbergstraße und Unterführung Buchholzstraße.
- Der Bahnübergang Tannenbergstraße wird von 1.200 Fahrzeugen zusätzlich genutzt, so dass die Belastung 2.200 Kfz beträgt.
- Die Unterführung Buchholzstraße wird von 700 Fahrzeugen zusätzlich belastet, so dass die Belastung künftig 8.300 Kfz am Tag beträgt.



Zwischenfazit

- Durch die Neubaustrasse wird die Tannenbergstraße, wieder stärker belastet als in der Prognose 2035. Diese Belastung kann durch ausreichend lange Abiegefahrstreifen trotz längerer Schließzeiten abgewickelt werden.
- Der Zweistreifige Ausbau der Unterführung Buchholzstraße führt zu einer Verschiebung von 800 bis 1.000 Fahrzeugen zwischen Tannenbergstraße und Buchholzstraße.
- Insgesamt bleiben beide Bahnquerungen in Attraktivität und Wirksamkeit begrenzt.
 - Die Tannenbergstraße wegen der langen Schließzeiten
 - Die Unterführung Buchholzstraße wegen der unattraktiven Zufahrt von Süden.
- Daher wurde mit der 4K (Kühlerbuschtrasse) eine zusätzliche Option geprüft, auch um Mehrbelastung im umgebenden Straßennetz zu vermeiden.

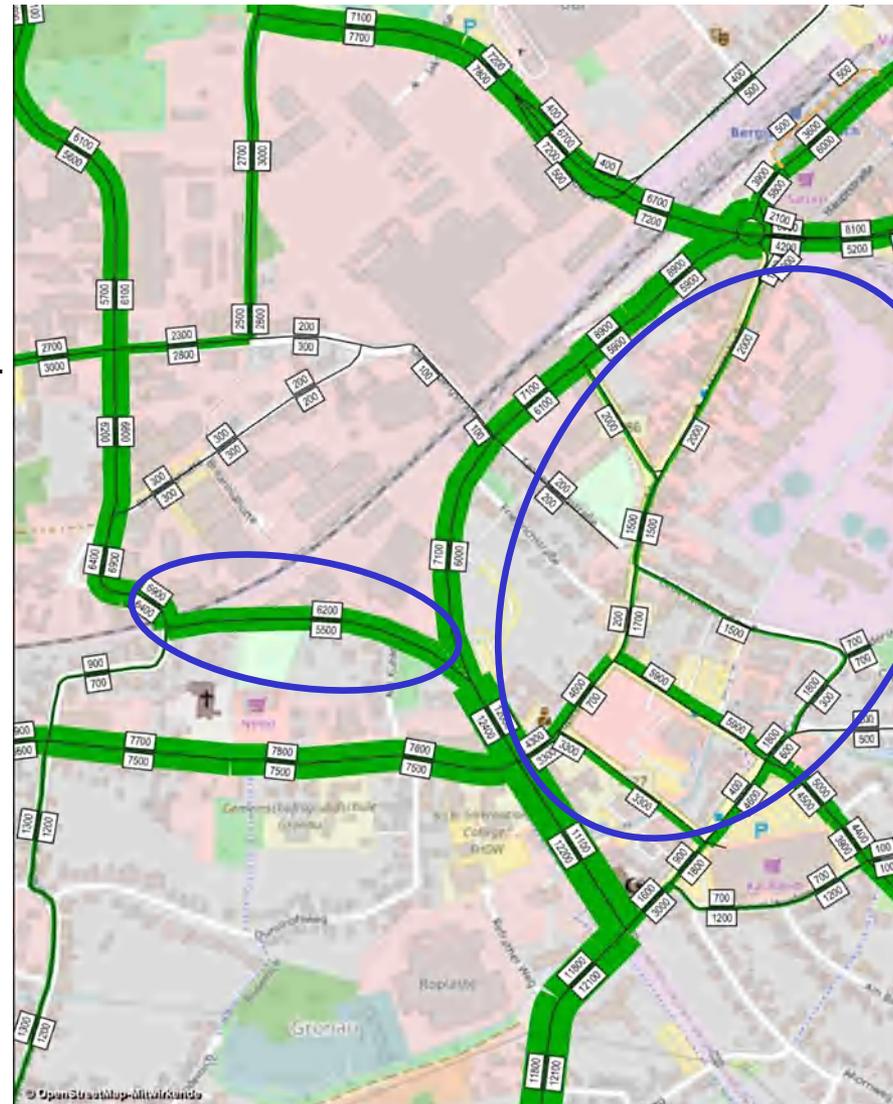
Verkehrsführungsvarianten (Ergänzung Variante 4K)

- Neubaustrecke vom Knoten Tannenbergstraße / Kalkstraße bis zur Mülheimer Straße
- Neubaustrecke von der Mülheimer Straße bis zum Refrather Weg
- Zweispurige Führung in der Unterführung Buchholzstraße
- Neubaustrecke abzweigend von der Neubaustrecke 1. zur Unterführung Buchholzstraße („Kühlerbusch-Trasse“)
- In der Prognose 2035 bleibt der Bahnübergang Tannenbergstraße für den Kfz-Verkehr geöffnet. Die Schließzeiten werden durch den 10 Minuten-takt aber länger.



Verkehrsbelastung Variante 4K (2035)

- Die Neubaustraße zwischen Tannenbergsstraße und Kalkstraße wird mit 13.100 Fahrzeugen belastet.
- Die Entlastungswirkung auf den Bereich Gronauer Kreisel ist wie bei Variante 4 in vollem Umfang gegeben.
- Die Neubaustraße (Kühlerbuschtrasse) nimmt mit 11.700 Kfz/Tag erhebliche Verkehrsmengen auf.
- Die südliche Buchholzstraße ist nur noch gering belastet (ca. 1.600 Kfz/Tag).
- Der BÜ Tannenbergsstraße ist für den Kfz-Verkehr nahezu bedeutungslos und kann als Fuß-/Radquerung genutzt werden.



Fazit

- Der BÜ Tannenbergstraße hat bereits heute nur eine begrenzte Bedeutung.
- Durch die längeren Schließzeiten der Schranken werden $\frac{3}{4}$ des Kfz-Verkehrs auf andere Querungsstellen (Buchholzstraße, Gohrsmühlentunnel und Stationsstraße) verdrängt.
- Im Falle einer Neubaustraße im Zuge des Industriegleises erhält der BÜ Tannenbergstraße eine etwas höhere Bedeutung. Der Anschluss an die Neubaustraße ist mit Hilfe einer „BÜStra-Anlage“ möglich, erfordert aber entsprechend dimensionierte Abbiegefahrstreifen.
- Ein Zweistreifiger Ausbau der Unterführung Buchholzstraße führt zu einer Verlagerung von weniger als 1000 Fahrten von der Tannenbergstraße auf die Buchholzstraße.
- Da die Anbindung der Buchholzstraße heute aus Gründen der Verträglichkeit und der verkehrlichen Wirkung begrenzt ist, wurde die Alternative der Kühlerbuschtrasse entwickelt.
- Mit der direkten Anbindung der Kühlerbuschtrasse an die Buchholzstraße könnte neben der Entlastung der westlichen Innenstadt eine Entlastung der Mühlheimer Straße und der südlichen Buchholzstraße erreicht werden.
- Der Ausbau der Unterführung Buchholzstraße könnte so besser in Wert gesetzt werden.
- Aus diesem Grund ist eine vertiefende Machbarkeitsstudie sinnvoll.
- Die Tannenbergstraße verliert ihre Bedeutung für den Kfz-Verkehr und kann als Fuß- und Radquerung (barrierefrei) genutzt werden. Die LSA kann dann entfallen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!