

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0132/2020
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	30.07.2020	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt

Beschlussvorschlag:

- I. Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss nimmt die Prüfergebnisse und die darin enthaltenen Empfehlungen der Verwaltung zur Durchführung einer Testphase in der Innenstadt, die in der Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt seitens des Gutachters angeregt worden ist, zur Kenntnis.
- II. Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der dargestellten Sachlage zunächst die Neubeschilderung der Hinweisschilder im Kreisverkehr Schnabelsmühle in Fahrtrichtung Leverkusen falls rechtlich möglich umzusetzen, welche eine verkehrsrechtliche Anordnung erfordert und entsprechend in der nächsten Verkehrsbesprechung diskutiert wird. Als ergänzende Maßnahme befürwortet die Verwaltung eine Informationskampagne zu initiieren, die die Bürgerschaft für das Thema der verkehrlichen Belastung der Innenstadt sensibilisieren soll.
- III. Bei ausbleibenden Erfolg sollte in einem zweiten Schritt neu über die Durchführung einer Testphase unter der Kenntnisnahme, dass eine Verkehrsabnahme von bis zu 10 % auf der Stationsstraße zu erwarten ist, beraten werden.

Sachdarstellung / Begründung:

1) Hintergrund zur Testphase Innenstadt

Die Idee zur Durchführung einer Testphase in der Innenstadt stammt aus der Verkehrsuntersuchung zur westlichen Innenstadt. Diese wurde aufgrund der aktuell in Bergisch Gladbach rund um den S- und Busbahnhof und somit um die hochbelastete Stationsstraße (11.200 Kfz/24 h, Stand 2017) geplanten Baumaßnahmen, die die verkehrliche Situation auf den Straßen innerhalb dieses Bereiches verändern werden, durch die Verwaltung beauftragt.

Die Verkehrsuntersuchung zur westlichen Innenstadt wurde Ende 2018 in Auftrag gegeben, wo unter anderem eine Herausarbeitung und Untersuchung von Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr auf der Stationsstraße erfolgen sollte, die bereits kurzfristig losgelöst von den Bauvorhaben in der Innenstadt umzusetzen sind.

Der Gutachter stellte hierbei folgende Vorschläge vor:

- Umwandlung des Fußgängerübergangs (FGÜ) Poststraße in eine Querungshilfe,
- (Wieder-)Einrichtung von signalisierten Fußgängerüberwegen an Stelle des „Shared Space“ und des FGÜ Poststraße.

Diese Vorschläge sind ergänzend zu den verschiedenen Prognosevarianten aus der Verkehrsuntersuchung zu betrachten, wovon die Verwaltung die Variante 7 laut Beschluss weiterverfolgt (vgl. SPLA 4.12.2019; Drucksachennr. 0257/2019).

Variante: Prognose 202x	1	2	3	4	6	7	8	9
Entlastung Stationsstraße	-	+	o	+	+	++	+	++
Entlastung Paffrather Straße zwischen Rampe und Kreisverkehr	o	++	o	+++	++	++	+++	+++
Paffrather Straße: Gestaltungsspielraum für Fußgänger und Radfahrer	o	+	+++	+++	+	+	+++	+++
Belastung Kreisverkehr Schnabelsmühle	o	-	--	--	-	-	--	--
Belastung Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße	o	-	--	--	-	-	--	--
ÖPNV-Erreichbarkeit der Fußgängerzone	-	-	-	-	-	-	-	-

Abbildung 1: Auszug Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt Bergisch Gladbach S. 95, VIA 2019

In der Verkehrsuntersuchung wurde herausgestellt, dass mit einer Sperrung der Rampe und Öffnung der Parkhausumfahrt (Variante 2) sich die Belastung der Stationsstraße um ca. 10 % reduzieren lassen würde, da ein Teil des Durchgangsverkehrs verdrängt werden würde. Eine weitere Reduzierung würde erreicht werden, wenn über die Netzergänzung westliche Innenstadt und den Anschluss Kuhlerbusch (Variante 7) eine Alternativroute in Nord-Süd-Richtung und

umgekehrt geschaffen wird. Mit diesen Maßnahmen würde eine Entlastung der Stationsstraße um 27 % erreicht, was etwa 60 % des Durchgangsverkehrs entspricht. Daher wird die Sperrung der Rampe Stationsstraße und die Öffnung der Parkhausumfahrt in beide Richtungen empfohlen. Somit bleibt die Funktion der Stationsstraße als zentrale Kfz-Erschließungsachse für die Parkhäuser, den Bahnhof, das neue Stadthaus und die beiden Baugebiete erhalten. Die „Bypassfunktion“ des Streckenzugs Paffrather Straße - Laurentiusstraße und die Kfz-Erreichbarkeit des Konrad-Adenauer-Platzes bleibt ebenfalls erhalten.

Des Weiteren wird in der Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt empfohlen, die Aufhebung des „Shared Space“ und die (Wieder-)Einrichtung von Fußgänger-LSAs zu verwerfen. Die Verkehrssituation für die in Richtung Norden fahrenden Kraftfahrzeuge würde nur in den Nachmittagsstunden verbessert werden, jedoch wäre dies ganztägig mit großen Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr verbunden und würde eine starke Barrierewirkung schaffen. Die heutige Gestaltung der Stationsstraße sollte daher nicht verändert werden. Stattdessen sollte versucht werden, ob bereits vor Realisierung der Bauvorhaben als auch den Planungen zum Ausbau des Gleisdreiecks nach Variante 7 die Sperrung der Rampe und die Öffnung der Parkhausumfahrung in beide Richtungen für den MIV-Verkehr realisierbar ist.

Dieser Vorschlag wurde im letzten SPLA vom 4.12.2019 (Drucksachennr. 0258/2019) als Testphase beschlossen und die Verwaltung beauftragt die Öffnung der Umfahrung RheinBerg Passage in beide Richtungen sowie Sperrung der Rampe für den MIV zu prüfen und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durchzuführen.

2) Planung Durchführung Testphase Innenstadt

Aufgrund des getroffenen Beschlusses des SPLAs fand am 19.02.2020 ein Abstimmungstermin zur Durchführung einer möglichen Sperrung der Rampe Stationsstraße in der Innenstadt statt. Teilgenommen haben die betroffenen Fachabteilungen Verkehrsflächen, Stadtentwicklung/strategische Verkehrsentwicklung, Pressebüro, Feuerwehr, Ordnungsbehörde, Polizei und VV-II. Innerhalb des Termins wurden viele Bedenken und kritische Punkte geäußert, die im Folgenden erläutert werden.

Zeitraum:

Generell sind für Verkehrszählungen die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2013) heranzuziehen, welche vorschlagen wie und wann Verkehrserhebungen durchzuführen sind. Nach den Empfehlungen zur Folge sollte ein Zeitraum zwischen den Monaten April und Oktober definiert werden.

Wie beschlossen, sollte die Testphase für zwei Monate angedacht werden. Da es in diesem Rahmen der Testphase sinnvoll wäre die verkehrliche Lage sowohl in den Ferien als auch außerhalb der Ferien zu analysieren, sollte versucht werden hierauf

abgestimmt einen passenden Zeitraum zu finden, der jeweils einen ferienfreien Zeitraum und einen Ferienzeitraum beinhaltet. Während des Abstimmungstermins wurde eingewendet, dass eine Sperrung der Rampe zeitlich ausreichend im Vorfeld an Bürger*innen kommuniziert werden müsse und auch Ausweichrouten benannt werden sollten. Eine kurzfristige Sperrung der Rampe ohne ausreichende Kommunikation warum dies geschehe wurde insgesamt kritisch bewertet.

Baustellenkoordinierung:

Bei einer durchzuführenden Testphase sind die in unmittelbarer räumlicher Nähe befindlichen Baustellen zwingend zu beachten, um aussagekräftige Testergebnisse zu erhalten. Zurzeit sind in der Innenstadt von Bergisch Gladbach folgende Bauprojekte in Planung:

- BP 2129 – Am Kalkofen
- BP 2118 – Jakobstraße – (ehemaliges Köttgen-Gelände)
- Entwicklung des Steinbüchelgelände
- Neues Stadthaus
- Kanalbauarbeiten Buchholzstraße (Baumaßnahme 1, Los 2)
- Kanalbauarbeiten Tannenbergsstraße (Baumaßnahme 2, Los 4)
- Sanierung einzelner Abschnitte des Busbahnhofs in der Stadtmitte

Bis auf den Bau des neuen Stadthauses, sollen alle Bauvorhaben noch innerhalb dieses Jahres beginnen, das Bauvorhaben auf dem Steinbüchelgelände sogar bereits im Frühjahr 2020. Die Kanalbauarbeiten mit einhergehenden Sperrungen der betroffenen Straßen sind alle für das Jahr 2020 geplant. Die Kanalbauarbeiten an der Buchholzstraße sollten bis spätestens Juni beendet sein. Hingegen wird die Baumaßnahme 2 (Britanniahütte/Tannenbergsstraße) noch bis August andauern. In diesem Rahmen wird die Tannenbergsstraße für mindestens 6 Wochen komplett gesperrt. Die Sanierung von Teilen des Busbahnhofs ist für die Sommerferien 2020 angedacht.

Durch den voraussichtlich entstehenden Baustellenverkehr sind die normalen Verkehrsverhältnisse nicht gegeben. Diese können sich dadurch äußern, dass vermehrter Baustellenverkehr durch Aushubarbeiten im Bereich der Innenstadt vorzufinden ist, aber auch gegebenenfalls Straßenbereiche in unmittelbarer Nähe zur Baustelle blockiert oder zeitweise gesperrt sein können. Dementsprechend wäre es auch unabhängig von der derzeitigen Corona-Pandemie schwierig gewesen einen guten Zeitpunkt für die Durchführung der Testphase mit ausreichend zeitlichem Vorlauf für die erforderliche öffentliche Kommunikation zu finden.

Sonderfahrzeuge:

Laut Beschluss (SPLA 4.12.2019, Drucksachennr. 0258/2019) sollte es lediglich dem Linienbusverkehr gestattet sein die Rampe während der Testphase zu befahren. Alle

anderen Fahrzeuge (Schwerlastverkehr, Feuerwehr) sollten neben dem Kraftfahrzeugverkehr unter 3,5 t die Rampe nicht nutzen können, sondern die Umfahrung um die RheinBerg Passage nutzen.

Die bauliche Höhe der Parkhausumfahrung reicht von der maximalen Durchfahrtshöhe aus, damit der umgeleitete Schwerlastverkehr diese passieren kann. Aufgrund der Tatsache, dass diese Teilstrecke nicht zu dem ausgewiesenen Vorrangroutennetz gehört, verkehrt eine recht geringe Zahl an Schwerlastverkehr in diesem Bereich. Aktuelle Zählungen des Ordnungsamtes aus dem Jahr 2019 (20.03. - 27.03.) belegen diesen Eindruck. Hier macht der Anteil der LKW-Verkehres nicht mehr als 20 % des gesamten Verkehrsaufkommens aus.

Zu berücksichtigen ist aber der Schwerlastverkehr, welcher im Zuge der jährlich stattfindenden Kirmes in der Innenstadt über die Stationsstraße in Richtung Konrad-Adenauer-Platz verkehrt. Bei einer Weiterverfolgung der Testphase wäre zu prüfen, ob Lastzüge dieser Art die Umfahrung nutzen können.

Die Feuerwehr benötigt im Rahmen ihrer Einsätze immer zwei voneinander unabhängige Wegebeziehungen, damit gewährleistet wird, dass bei einer unvorhersehbaren Sperrung etc. des einen Weges die Alternativroute befahren werden kann und so der Einsatzort innerhalb der festgelegten Zeiten erreicht werden kann. Bei einer Planung der Testphase wäre somit sicherzustellen, dass im vorliegenden Falle der alternative Weg über die Buchholzstraße nicht durch Bauarbeiten für die Feuerwehr behindert wird. Zudem wären die Verkehrsunternehmen zumindest über die Testphase zu informieren.

Einrichtung der Umfahrung:

Die Testphase wäre mit einer Umleitungsbeschilderung zu begleiten.

Die erforderliche Beschilderung müsste in jedem Fall extern auf der Grundlage eines Beschilderungskonzeptes hergestellt werden, da diese Sonderanfertigungen sind. Hierzu ist mit einer ungefähren Summe von etwa 1.750 Euro zu rechnen bei einer Überarbeitung des bereits vorliegenden Beschilderungsplans aus der Vergangenheit einschließlich Auf- und Abbau der Maßnahme.

Die Miete für das Material läge bei 12,80 Euro (alles ohne Lichtsignalanlage) pro Kalendertag und die Kontrollfahrten gemäß ZTV-SA 97 (Zusätzlich Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Baustellen) lägen bei 65 Euro je Kalendertag. Dies ergäbe insgesamt eine ungefähre Summe von etwa 6.500 Euro bei einer rund zwei Monate (angenommen 60 Tage) geplanten Durchführung der Testphase für die Umleitungsbeschilderung.

Es kann nach derzeitiger Sachkenntnis nicht sicher gesagt werden, dass eine extra eingerichtete Baustellenlichtsignalanlage nicht erforderlich sein wird. Dies würde sich im Zuge einer genauen Umleitungsplanung durch ein externes Unternehmen im Falle

der Durchführung erst zeigen.

Kontrolle:

Es muss im Rahmen der Testphase gewährleistet werden, dass die Rampe nicht von eigentlich unzulässigen Fahrzeugen befahren wird. Dies gestaltet sich schwierig, weil komplette Sperrungen nicht möglich sind, wenn der Linienbusverkehr gleichzeitig die Rampe befahren darf. So können beispielsweise Barken nicht zum Einsatz kommen.

Hier müsste über Alternativen nachgedacht werden, wie zum Beispiel regelmäßige Kontrollen durch die Polizei. Während des Abstimmungstermins hat die Polizei bereits darauf verwiesen, dass keine Ressourcen vorhanden sind, um eine Sperrung konsequent zu kontrollieren. Es müsste ein Kontrollkonzept entwickelt werden und ggf. ein Externer (Fremdfirma) mit der ständigen Kontrolle und entsprechenden Kosten beauftragt werden.

Allgemeines:

Bei der Planung der Testphase wären einige wichtige verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen, die wie folgt lauten:

- Gewährleistung der Sichtverhältnisse beim Auffahren auf die Steinstraße aus der Unterführung.
- Gewährleistung der rückstaufreien Zufahrt in das Parkhaus Löwencentrum

3) Fazit der Verwaltung:

Es zeigt sich, dass die Umsetzung einer Testphase in der Innenstadt mit erheblichen Aufwand und Kosten verbunden wäre. Mit Bezug auf die genannten einzelnen Punkte, die für eine Durchführung relevant sind, erscheint aus Sicht der Verwaltung eine zeitnahe Umsetzung nicht sinnvoll und nicht umsetzbar. Hierbei spielt insbesondere die zeitliche Rahmenfindung eine Rolle, da zunächst auf unbestimmte Zeit mit Blick auf die Bauvorhaben in der Innenstadt kein reguläres Bild des Verkehrsablaufes entsteht könnte und somit die Ergebnisse verfälscht werden könnten. Gleiches gilt durch die aktuelle Corona-Pandemie. Aufgrund der Pandemie ist das Mobilitätsverhalten nicht regulär und somit nicht aussagekräftig. Da die Lage und das Ausmaß der Corona-Pandemie zurzeit nicht abschätzbar sind, kann die Verwaltung eine Umsetzung im Laufe dieses Jahres nicht befürworten.

4) Empfehlung der Verwaltung:

Aufgrund der genannten Begebenheiten empfiehlt die Verwaltung alternativ folgendes Vorgehen:

Aus einer in der Vergangenheit gefassten Anregung aus einem internen Fachgespräch bezüglich der Rückstausituation in der Innenstadt vom Driescher Kreisel ausgehend geht hervor, dass seinerzeit unter anderem der Lösungsvorschlag gefasst wurde, die Wegweisung in Richtung Leverkusen mit neuen Hinweisschildern kommend aus dem Kreisverkehr Schnabelsmühle auszustatten. Diese Überlegung

beruht auf der Tatsache, dass der Driescher Kreisel seinerzeit 2015 eine Unfallhäufungsstelle war. Dieser gefasster Beschilderungsplan steht noch aus, da bis heute noch keine straßenverkehrsrechtliche Anordnung durch den FB 3-32 erfolgt ist, da bisher kein StVO-konformes Hinweisschild abgestimmt wurde. Doch könnte auf diese Weise mit einem erheblich geringeren Aufwand dazu führen, dass die stadtauswärtigen Verkehre in Richtung Leverkusen den Stadttunnel nutzen und nicht den Weg über die Stationsstraße wählen. Folglich spricht sich die Verwaltung dafür aus, dass zunächst dieser Schritt falls rechtlich möglich umgesetzt und die verkehrliche Situation beobachtet wird. Der entsprechende Vorgang wird in der kommenden Verkehrsbesprechung diskutiert.

Ergänzend hierzu schlägt die Verwaltung vor, in Abstimmung mit dem Pressebüro eine Informationskampagne zum Schutz der Innenstadt und Vermeidung unnötiger KFZ-Verkehre auszuarbeiten. Diese weiche Maßnahme könnte zunächst die Bürgerschaft für die Verkehrsprobleme der Innenstadt sensibilisieren und zur Änderung des bestehenden Mobilitätsverhalten anregen. Diese Informationskampagne könnte gegebenenfalls extern vergeben werden.

Eine Entlastung auf der Stationsstraße bleibt abzuwarten. Erst bei ausbleibendem Erfolg würde sich empfehlen eine genau zu planende, abzustimmende und weitaus teurere Testphase, wo eine maximale Verkehrsentlastung von 10 % zu erwarten ist, in einem zweiten Schritt anzudenken. Die zuvor genannten Rahmenbedingungen wären dann als Voraussetzung einer solchen Testphase zu sehen.