

Stadt Bergisch Gladbach Der Bürgermeister

Federführender Fachbereich Planung	Drucksachen-Nr. 465/2005
<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich	
<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich	
Mitteilungsvorlage	
für die Sitzung des ▼	Sitzungsdatum
Planungsausschusses	22.09.2005

Tagesordnungspunkt

**Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergsstraße -
- Sachstandsbericht**

Inhalt der Mitteilung:

@->

Vor mittlerweile 20 Jahren wurde ein Vertrag zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Nordrhein-Westfalen abgeschlossen mit dem Ziel, alle höhengleichen Bahnübergänge an S-Bahnstrecken zu beseitigen. In der Folge wurden für den einzigen in Bergisch Gladbach betroffenen Bahnübergang Tannenbergsstraße verschiedenste Trassenvarianten für Über- oder Unterführungen untersucht und in den zuständigen Ausschüssen sowie im Rat diskutiert. Die Verfügbarkeit der notwendigen Grundstücke, (verkehrs-) technische Erfordernisse und die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Maßnahmen führten zu immer neuen Varianten und Untervarianten.

Im Jahr 2003 ergab sich mit dem Brachfallen des Gewerbegrundstücks Dräco an der Tannenbergsstraße die Möglichkeit einer neuen Trassenführung. Beginnend an der Einmündung der Straße Britanniahütte in die Hermann-Löns-Straße fällt die geplante Straße im Trog durch das ehemalige Dräco-Gelände zur S-Bahn ab, unterfährt die S-Bahn, führt im Bogen zur Kalkstraße, unterfährt das Anschlussgleis zur Zinkhütte und kommt im Trog in bzw. neben der Kalkstraße wieder bis zur Dechant-Müller-Straße auf die Null-Ebene. Zwischen den beiden Brückenbauwerken kann eine Anbindung in südlicher Richtung geschaffen werden, die dann parallel zum Anschlussgleis zur Zinkhütte Richtung Mülheimer Straße geführt wird (siehe Übersichtsplan).

Diese Variante ist wie folgt zu bewerten:

- Auf Grund der kürzeren Streckenführung ist diese Trasse sehr viel wirtschaftlicher als

alle bisher untersuchten Alternativen.

- Die Querung der Gleise für Fußgänger und Radfahrer kann ohne Umwege erfolgen.
 - Die Buchholzstraße würde verkehrlich entlastet, ohne dass sie abgebunden werden müsste.
 - Die Anbindung in Richtung Mülheimer Straße würde das Gelände des sog. Gleisdreiecks nicht zentral durchschneiden, sondern nur am Rand berühren.
-
- Die Straßenführung wäre wegen fehlender Abbiegevorgänge für Fremde übersichtlich und orientierungsfreundlich.
 - Die Führung über das Dräco-Grundstück eröffnet neue Möglichkeiten für zukünftige Nutzungen in diesem Bereich (Entwicklungsmöglichkeiten für G+H) ohne Eingriff in bestehende Betriebe.
 - Die Immissionsproblematik mit der Kindertagesstätte östlich der Buchholzstraße wird vermieden.

Auf Grund ihrer Vorzüge gegenüber den bis dato vorliegenden Lösungen wurde diese neue Trassenvariante am 04.12.2003 im Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr zur Weiterverfolgung beschlossen.

Der nächste Schritt auf dem Weg zur Realisierung der Ersatzlösung für den ebenerdigen Bahnübergang besteht darin, das erforderliche Planungsrecht zu schaffen. Planfeststellungsverfahren werden nach einer zwischenzeitlichen Gesetzesänderung nur für Vorhaben durchgeführt, für die von Gesetzes wegen eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden muss. Dies trifft für die Bahnunterführung nicht zu. Aus diesem Grund muss ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

Zur Vorbereitung des Bebauungsplanverfahrens wurde zunächst das Büro blanke verkehr.concept mit einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Untersucht werden die Verkehrszunahmen und -entlastungen auf den umliegenden Straßen für drei unterschiedliche Planvarianten. Die zu prüfenden Varianten ergeben sich zum einen aus dem Auftrag des AUIV für die Bahnunterführung und zum anderen aus der Beschlusslage von Hauptausschuss (09.06.98, 24.10.00) und Rat (23.06.98, 29.04.99), ausgehend von der Bahnunterführung Tannenbergstraße eine Straßenverbindung auf dem Bahndamm in Richtung Süden zu prüfen (sog. Netzergänzung westliche Innenstadt). Die drei Varianten betreffen

- die Anbindung der Unterführung an die Kalkstraße (wie oben beschrieben),
- die Anbindung der Unterführung ausschließlich an die Mülheimer Straße (parallel zur Gleistrasse in Richtung Zinkhütte) und
- die Anbindung der Unterführung an die Kalkstraße und die Mülheimer Straße.

Die Ergebnisse dieser Variantenprüfung fließen in eine städtebauliche Untersuchung ein, die das Büro für Kommunal- und Regionalplanung aus Aachen für die Stadt erstellen wird. Die geplante Bahnunterführung eröffnet – in Abhängigkeit von der gewählten Variante – neben verkehrlichen Entlastungseffekten kleinräumig die Möglichkeit der städtebaulichen Neuordnung und Entwicklung in einem heute insgesamt heterogenen Nutzungsgefüge beiderseits der unteren Hauptstraße und am Gronauer Kreisel. Der Untersuchungsbereich wurde entsprechend der möglichen verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen der Straßenplanung großzügig abgegrenzt. Er reicht vom Driescher Kreuz über die Gewerbeflächen nördlich der Bahnunterführung bis zum Gronauer Kreisel (s. Anlage).

Im Anschluss an die städtebauliche Voruntersuchung ist zu entscheiden, für welche Bereiche des Untersuchungsgebietes Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden sollen. In jedem Fall ist der Geltungsbereich des für die planungsrechtliche Sicherung der Bahnunterführung erforderlichen Bebauungsplans Nr. 2433 – Tannenbergstraße – festzulegen.

Die Verwaltung beabsichtigt, dem Planungsausschuss die Ergebnisse der verkehrlichen und der städtebaulichen Untersuchung sowie einen Vorentwurf für den Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – in der Sitzung am 01.12.2005 vorzulegen.

Anlagen

<-@