

VERKEHRSUNTERSUCHUNG STATIONSSTRASSE

Im Auftrag der Stadt Bergisch Gladbach Fach-
bereich 6-610
Stadtentwicklung und Stadtplanung

Kurzbericht

Köln, April 2010

Zusammenfassung der Ergebnisse

Ausgangslage

Der Bahnhof ist ein wichtiges Tor zur Stadt Bergisch Gladbach und zum Bergischen Land. Auf Grund der geringen Aufenthaltsqualität und der gestalterischen Mängel wurde dieses Gebiet zu einem Projektbaustein des Regionale-Projektes Stadt gestalten Bergisch Gladbach. Der freiraumplanerische Entwurf (Ergebnis Wettbewerbsverfahren "Gestaltung des öffentlichen Raumes - Stadtmitte West") sieht einen Bahnhofsvorplatz im Zuge einer Fußgängerachse der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße vor. Die Kreuzung dieser Achse mit der stark befahrenen Stationsstraße bildet dabei den Bahnhofsvorplatz. Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, eine verträgliche und möglichst unsignalisierte Verkehrsabwicklung zu gewährleisten, da sich die heutige verkehrstechnisch geprägte Lösung nicht mit den Vorstellungen einer gestalterischen Aufwertung verbinden lässt. Im Bereich der Stationsstraße überlagern sich die verkehrlichen Anforderungen auf engem Raum. Bahnhof, Busbahnhof, Taxistand, Hol- und Bringeverkehr, Kfz-Ziel- und Durchgangsverkehr sowie Fußgänger und Radfahrer müssen auf engem Raum miteinander auskommen. Vor diesem Hintergrund war es notwendig, eine sehr detaillierte Verkehrserhebung durchzuführen, die alle Verkehrsarten berücksichtigt.

Darstellung der Verkehrserhebung

Da unterschiedliche Verkehrszustände erfasst werden sollten, wurde die Erhebung auf zwei Tage ausgedehnt:

- Donnerstag, als Beispiel für einen Normalwerktag
- Samstag als Beispiel für einen Tag mit starkem Einkaufsverkehr

Erhoben wurden in diesem Zeitraum alle Verkehrsarten, insbesondere der Kfz-Verkehr, der Fußgängerverkehr aber auch Busse, Taxen sowie Hol- und Bringevorgänge.

Kfz-Belastung der Stationsstraße

Der Kfz-Verkehr liegt bei einer Tagesbelastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag. Dabei ist die höchste Kfz-Belastung zwischen dem Kreisel Driescher Kreuz und der Zufahrt zum Parkhaus RheinBerg Galerie festzustellen.

Durchgangsverkehr

Im Bereich der Zufahrten zu den Parkieranlagen wurde der Ziel- und Quellverkehr erfasst. Durch den Abgleich mit der Gesamtverkehrsbelastung konnte auch der Durchgangverkehrsanteil ermittelt

werden. Dieser liegt am Normalwerktag bei ca. 75%. Samstags ist der Anteil des Durchgangsverkehrs mit ca. 60% geringer.

Ziel- und Quellverkehr zu den Parkieranlagen

Durch die RheinBerg Galerie und die RheinBerg Passage sind wichtige Verkehrsziele entstanden. Insgesamt werden allein 1.200 Stellplätze über die Stationsstraße erschlossen. Der Ziel- und Quellverkehr zu den Parkieranlagen macht selbst an Samstagen mit dem starken Einkaufsverkehr lediglich 40% der Verkehrsbelastung aus. An Werktagen macht der Ziel- und Quellverkehr lediglich ein Viertel aus. Dabei ist zu beachten, dass die wichtigste Parkieranlage in der Rheinberg Galerie überwiegend vom Kreisel Driescher Kreuz aus erreicht wird -also nur der kleinere Teil des Ziel- und Quellverkehrs sich zwischen RheinBerg Galerie und Paffrather Straße bewegt.

Holen und Bringen

Der Hol- und Bringeverkehr weist einen erheblichen Umfang auf. So wurden beispielsweise donnerstags zwischen 07:00 und 10:00 Uhr 133 (überwiegende) Bringevorgänge im Untersuchungsgebiet gezählt. Davon fanden rund $\frac{3}{4}$ im Straßenraum der Stationsstraße und in den beiden Zufahrten zum Busbahnhof statt. Die übrigen Hol- und Bringevorgänge ereigneten sich im Bereich des Kreisverkehrs an der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Nachmittags dominierten dann die Abholvorgänge bei einer ähnlichen Verteilung.

Starker Fußgängerquerverkehr

Der Fußgängerquerverkehr ist werktags gleich stark und samstags sogar stärker als der Kfz-Längsverkehr. Dies ist ein überraschender Befund und bedeutet, dass pro Tag über 12.000 Menschen die Stationsstraße überqueren.

Wirtschaftliche Bedeutung des Fußgängerverkehrs

Die Zählungen der Ein- und Ausgänger an der Nordseite der RheinBerg Galerie konnten nachweisen, dass ein großer Teil der ÖPNV-Nutzer die RheinBerg Galerie als Ziel haben. Über 1.100 Passanten haben innerhalb des Zählzeitraumes die RheinBerg Galerie betreten. Dies waren mehr Personen als im gleichen Zeitraum Fahrzeuge in das Parkhaus RheinBerg Galerie eingefahren sind.

Überquerungsbedarf auf ganzer Länge

Die Fußgängerquerungen verteilen sich über den gesamten Abschnitt der Stationsstraße zwischen Minikreisel (Parkhauseinfahrt/ Busbahnhofzufahrt) und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße. Ein Drittel der Fußgänger quert abseits der beiden Lichtsignalanlagen - insbesondere im Bereich der RheinBerg Galerie.

**Verkehrsreichster Platz in
Bergisch Gladbach**

Betrachtet man alle Verkehrsarten - also auch die Fußgänger - wird deutlich, dass die Stationsstraße mit Bahnhof und Busbahnhof der verkehrsreichste Bereich in Bergisch Gladbach ist und in Hinblick auf seine Verkehrsbelastung vor den Verkehrsknoten Schnabelsmühle/ Bensberger Straße oder Hauptstraße/ Odenthaler Straße liegt.

Folgerungen für die Gestaltung und Verkehrsführung der Stationsstraße

Die Aufgabenstellung eine Verkehrsführung für den Bereich Stationsstraße zu entwickeln, beinhaltet die Frage nach der Möglichkeit einer „Shared Space“-Lösung. Diese basiert auf der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und einem Abbau der Regelungsdichte, z.B. Abbau von Lichtsignalanlagen. Aus den Untersuchungen ergeben sich eine Reihe wichtiger Folgerungen, die bei der Umgestaltung der Stationsstraße zu beachten sind. Aus den Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten wurden die jeweils geeigneten Verkehrslösungen entwickelt. Dabei ist keine klassische Shared-Space-Lösung herausgekommen, sondern ein Vorschlag der entsprechende Elemente enthält.

**Umgestaltungsbedarf
auch außerhalb des
Bahnhofsvorplatzes**

Da hier gleichermaßen starke Fußgänger- und Kfz-Ströme zusammentreffen, ist eine unsignalisierte gleichberechtigte Fußgängerquerung bei Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit möglich. Die starken „freien“ Fußgängerquerungen im Bereich der RheinBerg Galerie legen die Einbeziehung dieses Teiles der Stationsstraße in die Umgestaltung nahe. Eine Umgestaltung muss den Straßenabschnitt zwischen dem Nebeneingang der RheinBerg Galerie und dem künftigen Bahnhofsvorplatz mit einbeziehen. Dabei wird es sich um gestalterische Maßnahmen handeln, die den Fahrbahncharakter der Stationsstraße in diesem Abschnitt mit dem Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung verändern. Eine Mischfläche ist hier nicht beabsichtigt.

**Mobilitätseingeschränkte
Personen**

Vor allem sehbehinderte und blinde, aber auch mobilitätseingeschränkte Personen können die Straße ohne entsprechende Hilfestellung nicht sicher überqueren. Deshalb werden mit taktilen Leitelementen versehene Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) auf der Stationsstraße erforderlich sein. Dieser Fußgängerüberweg ist ein speziel-

les Angebot für die mobilitätsbehinderten Personen und wird daher bewusst nicht im Hauptstrom des Fußgängerverkehrs, sondern am südwestlichen Rand des Platzbereiches platziert. Alternativ kann anstelle eines Zebrastreifens auch eine Dunkelampel zur barrierefreien Führung des mobilitätseingeschränkten Fußgängers installiert werden. Diese Lichtsignalanlage wird nur auf Anforderung geschaltet.

Kernbereich Bahnhofsvorplatz

Die Mehrzahl der Überquerungen findet im Bereich des künftigen Bahnhofsvorplatzes in Höhe der Kreuzung der Stationsstraße mit der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße statt. In diesem Bereich wird der Fahrbahncharakter zugunsten einer Platzgestaltung aufgehoben. Eine Fahrgasse wird jedoch weiterhin, z.B. durch Pollerreihen, abgegrenzt, um ungestörte Räume für den Aufenthalt zu sichern.

Problembereich Straßenrampe

Ein wichtiger Punkt ist die Überführung der Vierstreifigkeit im Einmündungsbereich der Rampe in eine Zweistreifigkeit in Höhe des Bahnhofsvorplatzes. Die Einmündung (bzw. Ausfädelung) der unteren Fahrbahnen in die oberen Rampenfahrbahnen wird soweit wie möglich aus dem Überquerungsbereich am Bahnhofsvorplatz herausgeschoben, damit die zu querende Fahrgasse im Platzbereich nur noch zweistreifig ist und dort keine Verflechtungsvorgänge mehr stattfinden. Eine dem Platzbereich angepasste Oberflächengestaltung wird empfohlen. Damit würde der Führer eines Fahrzeuges bereits in der Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz rechtzeitig auf eine veränderte Verkehrssituation aufmerksam gemacht.

Während die Ausfädelung in Richtung Paffrather Straße unproblematisch ist, bleibt die Einmündung der unteren Fahrbahn in die Rampenfahrbahn schwierig, da die Sichtverhältnisse nicht optimal sind.

Geänderte Verkehrsführung sinnvoll

Um einen besseren Verkehrsfluss und mehr Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wäre eine ausschließliche Führung des MIV in Richtung Busbahnhof über die untere Fahrbahn sinnvoll. Dann würde lediglich der Busverkehr und ggf. der Taxenverkehr in Richtung Busbahnhof über die Rampe geführt. Eine Signalisierung ist in diesem Fall nicht erforderlich. Diese Verkehrsführung ist nicht die Voraussetzung für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme. Stattdessen sind Alternativen denkbar.

Zonierung der Stationstraße

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ergibt sich künftig eine Zonierung der Stationsstraße. Der eigentliche Kernbereich mit der überfahrbaren Platzfläche wird durch eine Zonierung eingeleitet.

Der Minikreisverkehr markiert den Übergang zum Bereich mit der linearen Fußgängerüberquerung. Kurz vor der Einmündung Poststraße signalisiert die Gestaltung, dass hier ein neuer Abschnitt beginnt. Das lineare Überqueren wird hier ermöglicht, aber die Trennung zwischen Fahrverkehr und Fußgängerverkehr bleibt erhalten. Der Beginn des Platzbereiches wird durch den Zebrastreifen im Zuge der Blindenquerung markiert. Der Platzbereich wirkt als Einheit. Der Fahrverkehr wird hier allerdings durch Elemente wie Poller und Geländer geführt. Der Fußgängerverkehr quert hier auf der Basis gegenseitiger Rücksichtnahme, obwohl nominell der Kfz-Verkehr Vorrang hat. Zur zusätzlichen Sicherung des Fußverkehrs können zwei Inselköpfe den mittleren Teil der Fahrgasse als lineare Überquerungshilfe gestalten.

Holen und Bringen

Der Holverkehr mit seiner relativ langen Verweildauer kann im Bereich des Buswendeplatzes mit 8 Wartepositionen untergebracht werden. Das Befahren des Busbahnhofs bleibt für Privat-Pkw verboten. Der Bringeverkehr kann auch im Zuge der Stationsstraße kurzzeitig halten. Zu diesem Zweck werden Haltebuchten mit eingeschränktem Halteverbot angeboten.

Ein Angebot von zwei Behindertenstellplätzen im Bereich der Stationsstraße bleibt erhalten.

Taxi

Grundsätzlich bleibt die Taxenvorfahrt in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bestehen. Allerdings wird eine direkte Durchfahrt zur Stationsstraße nicht mehr möglich sein, da dieser Bereich als Teil des Bahnhofsvorplatzes dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten werden soll. Die Ein- und Ausfahrt aller Verkehre (Taxen und Bringeverkehr) erfolgt dann über den Kreisverkehr Jakobstraße. Die Taxenvorfahrt ist auf der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße auf drei, maximal 5 Taxen zu begrenzen. Nachrückpositionen, zwischen 5 bis 8 Taxi-Stellplätze, können nördlich des Kreisverkehrs angeboten werden. Ausstiegszonen für Taxen befinden sich zusätzlich an den jeweiligen Ein- und Ausfahrten des Busbahnhofes.