

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0258/2019
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	03.07.2019	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Verkehrsuntersuchung

- Beschluss zur Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt

Beschlussvorschlag:

- I. Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss nimmt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung „westliche Innenstadt“ und die darin enthaltenen Empfehlungen des Gutachters zur Kenntnis.
- II. Den Empfehlungen des Gutachters wird, unter Vorbehalt im Hinblick auf die künftigen Entwicklungen bezüglich des Projektes „Gleisdreieck“, zugestimmt.
- III. Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit einer Testphase mit den Empfehlungen Öffnung der Umfahrung RheinBerg Passage in beide Richtungen sowie Sperrung der Rampe zu prüfen und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Sachdarstellung / Begründung:

1. Planungsanlass

Aktuell stehen in Bergisch Gladbach rund um den S- und Busbahnhof und somit um die hochbelastete Stationsstraße (11.200 Kfz/24 h, Stand 2017) eine Reihe an Baumaßnahmen an, die die verkehrliche Situation innerhalb dieses Bereiches verändern werden.

In der unmittelbar zentralen Lage der Innenstadt beabsichtigt die Verwaltung drei neue Bebauungspläne aufzustellen. Hierzu zählt der Bebauungsplan 2129 – Am Kalkofen (bereits rechtskräftig), der Bebauungsplan 2118 – Jakobstraße (ehemaliges Köttgen Gelände) und das neue Stadthaus (siehe Abbildung 1).

Ergänzend sind in diesem Rahmen die aktuellen Überlegungen hinsichtlich der Gestaltung des Kuhlerbusch-Geländes (Gleisdreieck) zu betrachten. Hier ist von Seiten der Verwaltung vorgesehen, das Gelände mit dem alten Industriestammgleis zu Gunsten einer neuen Verkehrsführung in der Innenstadt und einer damit einhergehenden verkehrlichen Entlastung umzugestalten (siehe auch Drucksachen-Nr. 0257/2019). Für die Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ wurde ebenfalls das Planungsbüro VIA beauftragt.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, VIA 2018

2. Inhalt der Machbarkeitsstudie

Thematisch soll in der Studie das zukünftige Verkehrsaufkommen prognostiziert

werden, welches mit den zuvor genannten Bauvorhaben und unter Berücksichtigung der Bauvorhaben auf dem Steinbüchel-Gelände einhergeht. Bei den Berechnungen werden auch die Auswirkungen der Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ miteinbezogen. Des Weiteren sollen Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, wie dem errechneten Verkehrsaufkommen entgegengewirkt werden kann.

In diesem Zusammenhang gilt es nach mehreren zurückliegenden Maßnahmenversuchen die Stationsstraße noch einmal detaillierter zu betrachten und die Maßnahmenfindung im zu untersuchenden innerstädtischen Straßennetz hierauf abzustimmen. Diese ist eine wichtige Verkehrsachse in der Innenstadt, aber die immer wieder auftretenden verkehrlichen Engpässe und die Unfalllage (größtenteils durch die entlang des Straßenzuges querenden Fußgänger verursacht) führen zu einer kritischen Betrachtung der Stationsstraße.

Im Detail wurde das Planungsbüro VIA in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung beauftragt, folgende Varianten mit zu untersuchen:

- eine Herausnahme des Linienbusverkehrs aus dem Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes verbunden mit einer Neuführung über den Kreisverkehr Driescher Kreisel und „An der Gohrsmühle“,
- eine Aufgabe der Rampe als Verbindungsstück zwischen der Stationsstraße und der Paffrather Straße,
- die Wiederaufnahme des Zweirichtungsverkehrs auf der Umfahrung der RheinBerg Passage zwischen Stationsstraße und dem Kreisverkehr Jakobsstraße/Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße,
- Einbahnstraßenregelung bzw. Sperrung der Paffrather Straße zwischen der Verbindungsrampe und dem Konrad-Adenauer-Platz.

Insgesamt untersucht VIA in der vorliegenden Machbarkeitsstudie die Prognosevarianten 0 bis 9, die sich gemäß Abbildung 2 in ihrer Verkehrsführung unterscheiden. Die Prognose Nullvariante beschreibt die unveränderte Bestandssituation, aber mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die Bebauungspläne.

Variante: Prognose 202x	0	1	2	3	4	6	7	8	9
Verkehrsaufkommen:									
Bebauungspläne: Stadthaus + 2118 + 2129	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Verkehrsführung:									
Linienbusverkehr über "An der Gohrsmühle", Hst. Markt aufgehoben		x	x	x	x	x	x	x	x
Sperrung der Rampe Stationsstraße									
Verkehrsführung über Jakobstraße/ Parkhausumfahrt in beiden Richtungen			x		x	x	x	x	x
Sperrung der Paffrather Straße zwischen Rampe und Dr.-Robert-Koch-Straße				x	x			x	x
Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen zw. TG Marien-Krankenhaus und K.-Adenauer-Platz									
Neubaustrecke Industriegleis bis Refrather Weg						x	x	x	x
Anschluss "Kuhlerbusch"							x		x
Sperrung BÜ Tannenbergstraße							x		x

Abbildung 2: Variantendarstellung, VIA 2018

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen (siehe Abbildung 4):

- Die Auswertung aller Prognosevarianten zeigt, dass die **Variante 1** bezüglich der Belastung der Stationsstraße eine nur sehr geringe Wirkung hätte.
- Die Sperrung der Paffrather Straße (**Variante 3, 4, 8 und 9**) hätte eine starke Mehrbelastung der Knoten Schnabelsmühle und Hauptstraße/Odenthaler Straße zur Folge, sodass diese Varianten aufgrund der Überlastung der Knoten nicht erstrebenswert sind.
- Wenn die Rampe gesperrt und die Parkhaus-Umfahrt der RheinBerg Passage geöffnet werden würde (**Variante 2**), dann ließe sich die Belastung der Stationsstraße um etwa 10 % reduzieren, da ein Teil des Durchgangsverkehres umgeleitet werden würde. Eine zusätzliche Reduzierung der Verkehrsbelastung würde entstehen, wenn über eine „Netzergänzung westliche Innenstadt“ (Neubaustrecke auf den Industriegleis von der Tannenbergstraße bis zum Refrather Weg) und den Anschluss Kuhlerbusch (Neubaustrecke vom Refrather Weg/Mülheimer Straße bis zur Brücke an der Buchholzstraße über das Gleisdreieck) (**Variante 7**, siehe Abbildung 3) eine Alternativroute in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt geschaffen werden würde (siehe auch Drucksachen-Nr. 0257/2019, Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“). Mit diesen Maßnahmen würde eine Entlastung der Stationsstraße um 27 % erreicht werden, was etwa 60 % des Durchgangsverkehres entspricht. Die größte Entlastungswirkung für die

Stationsstraße weisen somit die Varianten 2, 4 und 7 auf, wobei in Variante 4 die Sperrung der Paffrather Straße miteinfließt (vgl. Punkt 2).

- Alle übrigen Varianten sind aufgrund ihres insgesamt schlechten Ergebnisses bezüglich einer verkehrlichen Entlastung im zu untersuchenden Bereich laut Gutachten nicht in die nähere Auswahl einzuschließen.



Abbildung 3: Übersicht Maßnahmen Variante 7, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, Rhein.-Bergischer Kreis, 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 4: Bewertung Varianten, VIA 2018

Da die Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis kommt, dass eine kritische Mehrbelastung auf der Achse Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße nicht auszuschließen sei, wurde die Klärung dieser Fragestellung zusätzlich beauftragt. Hierzu wurde wieder das Planungsbüro VIA herangezogen.

Im Ergänzungsauftrag sind für die Varianten **V2, V6 und V7** die Verkehrsqualitäten an den beiden Knotenpunkten Turbokreisverkehr Schnabelsmühle und

Hauptstraße/Odenthaler Straße untersucht worden. Variante 6 wurde neben den bevorzugten Varianten 2 und 7 hinzugenommen, da das Ergebnis bei einer nicht Verwirklichung der neuen Straßen auf dem Gleisdreieck mit betrachtet werden muss.

Für die Prognosevarianten 2 und 6 kommt der Gutachter zu einer „mangelhaften“ Bewertung (Qualitätsstufe E) am Turbokreisel, da für die Zufahrt Bensberger Straße eine sehr hohe Kapazitätsauslastung erreicht werden würde und es folglich zu längeren Wartezeiten für die Kraftfahrer kommen würde.

In der Variante 7, die neben der „Netzergänzung westliche Innenstadt“ auch den „Anschluss Kuhlerbusch“ (siehe Abbildung 3) als Ersatz für den Bahnübergang Tannenbergsstraße beinhaltet (siehe auch Drucksachen-Nr. 0257/2019 Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“), wird die Bensberger Straße gegenüber der Prognose-Nullvariante (das Straßennetz bleibt unverändert) nicht zusätzlich belastet. Die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Turbokreisverkehr bleibt somit ausreichend (Qualitätsstufe D). Ausreichend bedeutet, dass der Verkehr dort in den Spitzenstunden noch abgewickelt werden kann und ist die mindestens anzustrebende Qualitätsstufe bei Knotenpunktplanungen.

An dem Knotenpunkt Hauptstraße/Odenthaler Straße würde sich die Zunahme der Verkehrsbelastung nicht so stark auf die Verkehrsbelastung auswirken. Dies liegt darin begründet, dass in den Prognosevarianten zum größten Teil die stadtauswärtigen Ströme zunehmen, die von relativ langen Lichtsignal-Freigabezeiten profitieren.

Variante	QSV			
	Turbokreisverkehr Schnabelsmühle		Knoten Hauptstraße/ Odenthaler Straße ¹⁾	
	Morgen- spitze	Nachmit- tagsspitze	Morgen- spitze	Nachmit- tagsspitze
V0	B	D	C	B
V2	B	E	C	C
V6	B	E	B	C
V7	C	D	C	C
QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs; Erläuterung siehe Anhang				
1) nur Kfz-Ströme				

Abbildung 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Variantenvergleich, VIA 2018

3. Zusammenfassende Erkenntnisse/Handlungsempfehlungen

Als Ergebnis wird nach dem Vergleich der Varianten herausgestellt, dass die Summe der geplanten Bauvorhaben in der Innenstadt (siehe Abbildung 1) nur dann

unproblematisch ist, wenn gleichzeitig die Verkehrsführungen zu Gunsten einer Entlastung der Stationsstraße geändert wird.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien sprechen somit für eine Sperrung der Rampe an der Stationsstraße für den Verkehr und für die Öffnung der Umfahrung der RheinBerg Passage in beide Richtungen. Mit diesen Maßnahmen bleibt die Funktion der Stationsstraße als zentrale Kfz-Erschließungsachse für die Parkhäuser, den Bahnhof, das neue Stadthaus und die beiden Baugebiete erhalten.

Mit Blick auf den Straßenzug Gohrsmühle – Schnabelsmühle – Hauptstraße – Odenthaler Straße zeigt der ergänzende Auftrag, dass sich durch die Umsetzung aller Maßnahmen, einschließlich der Verkehrsplanung auf dem Kuhlerbusch-Gelände, die verkehrlichen Auswirkungen nicht maßgeblich verschlechtern. Ansonsten müsste eine Überlastung der Zufahrt Bensberger Straße am Turbokreisverkehr hingenommen werden.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen empfohlen, die alle in Variante 7 berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 3):

- Sperrung der Rampe Stationsstraße,
- Öffnung der Umfahrung der RheinBerg Passage in beide Richtungen,
- Linienbusverkehr über „An der Gohrsmühle“ und über Johann – Wilhelm – Lindlar - Straße, Haltestelle Markt aufgehoben
- Neubau „Netzergänzung westliche Innenstadt“ (Streckenzug Kalkstraße – Mülheimer Straße/Refrather Weg) und
- Neubau „Anschluss Kuhlerbusch“ (Streckenzug Bahnunterführung Buchholzstraße – Mülheimer Straße/Refrather Weg).

Als kurzfristige Maßnahme zur Entlastung der Verkehrssituation an der Stationsstraße können keine Lösungsvorschläge vom Gutachter ausgearbeitet werden. Er empfiehlt stattdessen zu prüfen, ob bereits vor der Realisierung der Bauvorhaben die Sperrung der Rampe und die Umleitung des Verkehrs über die Umfahrung der RheinBerg Passage umgesetzt werden kann. Die Verwaltung empfiehlt in diesem Zusammenhang eine Testphase in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen nach den Sommerferien, bei der über einen Zeitraum von für mindestens zwei Monaten (Schulzeit und Ferien) diese Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Anlagen:

1. Machbarkeitsstudie „westliche Innenstadt“ (VIA 2018)
2. Ergänzungsauftrag „westliche Innenstadt“ (VIA 2018)

